

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1998-1999

10 DÉCEMBRE 1998

Projet de loi portant assentiment à l'Accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume d'Espagne et du Royaume de Belgique relatif au programme Airbus A330/A340 et aux Annexes 1 et 2, signés à Madrid le 26 juillet 1995

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
PAR M. **HATRY**

I. EXPOSÉ DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Cet accord définit les obligations des gouvernements signataires relatives au développement des avions Airbus A330/A340 (A330 : moyen et long courrier — 2 moteurs; A340 : long courrier — 4 moteurs).

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Vautmans, président; Bourgeois, Ceder, Devolder, Hostekint, Mahoux, Nothomb, Mmes Sémer, Thijs et Willame-Boonen.
2. Membre suppléant : M. Hatry, rapporteur.

Voir :

Document du Sénat :

1-1106- 1997/1998 :

N° 1: Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1998-1999

10 DECEMBER 1998

Wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tussen de regeringen van de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, het Koninkrijk Spanje en het Koninkrijk België betreffende het programma Airbus A330/A340, en met de Bijlagen 1 en 2, ondertekend te Madrid op 26 juli 1995

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **HATRY**

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Deze overeenkomst stelt de verplichtingen vast van de ondertekenende regeringen met betrekking tot de ontwikkeling van de Airbus-vliegtuigen A330/A340 (A330 : middellange en lange afstanden — 2 motoren; A340 : lange afstanden — 4 motoren).

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Vautmans, voorzitter; Bourgeois, Ceder, Devolder, Hostekint, Mahoux, Nothomb, de dames Sémer, Thijs en Willame-Boonen.
2. Plaatsvervanger : de heer Hatry, rapporteur.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

1-1106 - 1997/1998 :

Nr. 1: Wetsontwerp.

L'accord a succédé aux accords relatifs aux programmes A310 et A320. Depuis 1975 le gouvernement belge participe à des programmes de recherche et de développement aéronautique au niveau européen.

L'accord A330/A340 porte essentiellement sur le programme de recherche et de développement des nouveaux appareils et définit les obligations des gouvernements signataires relatives au développement et au financement des ventes des avions Airbus (ce dernier aspect à l'exception de la Belgique), ainsi qu'aux modalités de suivi du programme.

Un tel accord devrait en principe être signé au lancement des travaux de recherche/développement. En pratique, il s'est avéré que chaque Accord intergouvernemental a été postérieur au lancement du programme R et D et même à la mise en vol et à la première vente en raison des difficultés rencontrées par les partenaires dans l'estimation du coût de leurs tâches respectives.

La participation de la Belgique au programme a été approuvée par le Conseil des ministres le 16 décembre 1988. Les engagements financiers ont été honorés par le versement (pour moitié par le ministère des Affaires économiques et pour moitié par les Services de Programmation de la Politique scientifique) de la contribution nationale (1 908 000 000 de francs) aux coûts de recherches-développements exposés par l'industrie belge. Cette contribution nationale a été versée sous forme d'avances remboursables au Constructeur Associé belge (c'est-à-dire Belairbus).

Belairbus a mené à bien le développement de sa part du programme A330/A340, à la satisfaction d'Airbus Industries.

À noter que le lancement du programme A330/A340 a eu lieu en juin 1987, que le premier essai des avions a eu lieu en octobre 1991 et novembre 1992 et que les premiers avions ont été livrés en janvier et décembre 1993.

Le 31 décembre 1997, la situation était la suivante :

A330: 162 ventes fermes et 42 options;

A340: 180 ventes fermes et 79 options.

À l'heure actuelle, plus de 140 avions sont en service.

Le retard dans la ratification, (la Belgique est le seul pays à ne pas avoir ratifié), est dû à la lenteur de la transmission des documents pour le dossier de la part de la planification scientifique.

Deze overeenkomst is de opvolger van de overeenkomsten betreffende de A310 en A320-programma's. Sinds 1975 neemt de Belgische regering deel aan Europese programma's voor onderzoek en ontwikkeling van de luchtvaart.

De overeenkomst A330/A340 heeft voornamelijk betrekking op programma's voor onderzoek en ontwikkeling van nieuwe apparaten en stelt de verplichtingen vast van de ondertekenende regeringen inzake de ontwikkeling van de ondertekenende regeringen inzake de ontwikkeling en de financiering van de verkoop van Airbus-vliegtuigen (dat laatste aspect geldt niet voor België), alsook de manier waarop het programma moet worden opgevolgd.

In principe moet zo'n overeenkomst ondertekend worden op het moment dat de onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten van start gaan. In de praktijk is elk intergouvernementeel akkoord pas gesloten na de lancering van het onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma en zelfs na de afwerking en de verkoop van de eerste toestellen, omdat de partners er maar moeilijk in slagen om de kostprijs van hun respectieve taken te schatten.

De deelname van België aan het programma is door de Ministerraad goedgekeurd op 16 december 1988. De financiële verbintenissen zijn nagekomen door de storting (voor de helft door het ministerie van Economische Zaken en voor de andere helft door de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid) van de nationale bijdrage (1 908 000 000 frank) in de kosten van onderzoek en ontwikkeling verricht door de Belgische industrie. Deze nationale bijdrage is gestort in de vorm van terugbetaalbare voorschotten aan de Belgische «Geassocieerde Fabrikant» (met andere woorden Belairbus).

Belairbus heeft de ontwikkeling van zijn aandeel in het programma A330/A340 uitgevoerd tot tevredenheid van Airbus Industries.

De lancering van het programma-A330/A340 had plaats in juni 1987, de vliegtuigen zijn voor het eerst getest in oktober 1991 en september 1992 en de eerste toestellen zijn geleverd in januari en december 1993.

Op 31 december 1997, zag de situatie eruit als volgt:

A330: 162 vliegtuigen verkocht en 42 opties;

A340: 180 vliegtuigen verkocht en 79 opties.

Momenteel zijn er meer dan 140 vliegtuigen in dienst.

De vertraging van de ratificatie (België is het enige land dat nog niet heeft geratificeerd) is te wijten aan de trage verzending van de documenten door de Diensten voor Programmatie van het Wetenschapsbeleid.

II. DISCUSSION

Un commissaire s'étonne du fait que dans une matière qui est devenue une composante essentielle de notre politique industrielle, tant de l'Europe que de la Belgique, il soit toujours nécessaire de conclure des traités internationaux. Il trouve que le développement de Airbus devrait être un «*going concern*» sans qu'il faille encore passer par des ratifications de traités. Il est heureux que Boeing ne doive pas passer par là et bénéficie d'un grand avantage.

Le passage du groupement européen d'intérêt économique, la forme actuelle que représente Airbus, à une société intégrée se heurte à d'énormes difficultés parce que chacune des quatre compagnies nationales doit apporter des actifs qui correspondent au pourcentage qu'il veut obtenir dans le capital, ni plus, ni moins, dans le respect des pourcentages actuels.

Il est regrettable que les progrès dans l'intégration de cette entreprise soient si lents qu'il faille encore passer par des ratifications et que la procédure ne puisse se dérouler au niveau de l'exécutif en ce sens que, lorsque le Parlement approuve le budget, il approuve en même temps les interventions financières dans le domaine de la recherche en faveur d'une telle entreprise.

Le commissaire observe ensuite qu'il est également regrettable que les firmes belges regroupées au sein de Belairbus n'aient pas un petit pourcentage dans le capital total de la structure qui va naître fin 1999. Cette participation n'est pas envisagée à l'heure actuelle.

Il y a en fait deux catégories d'entreprises d'une part, celles énumérées et qui font partie de Belairbus (Sonaca, Asco et Watteeuw Special Products) et d'autre part, il y a Sabca, un sous-traitant de Belairbus sans faire partie de cette dernière.

Le ministre n'envisage-t-il pas de rendre permanente notre participation?

Le même commissaire fait ensuite remarquer que le gouvernement, jusqu'à présent, a appliqué la technique des avances remboursables. Certains montants ont été remboursés, d'autres ne l'ont pas été et notamment la garantie dollar qui est un des éléments de compétitivité.

Cet élément de garantie grève assez lourdement le budget fédéral et celui des régions.

Quel est le coût de cette garantie dollar?

L'intervenant trouve qu'il n'est pas sain que toute une industrie se bâtit à l'abri d'une garantie dollar. Il ne s'oppose pas à l'aide à la recherche scientifique et technologique, mais le développement d'une industrie compétitive avec une garantie dollar devrait disparaître à long terme.

II. BESPREKING

Een commissielid vindt het verbazend dat over deze materie, een essentieel bestanddeel van ons industrieel beleid zowel op Europees als nationaal niveau, nog steeds internationale verdragen moeten worden gesloten. Hij meent dat de ontwikkeling van Airbus een *going concern* zou moeten zijn zonder dat daarover nog verdragen geratificeerd moeten worden. Hij is blij dat Boeing dat niet meer hoeft te doen en zo een groot voordeel geniet.

Airbus moet van een Europees economisch samenwerkingsverband omgevormd worden tot een geïntegreerde vennootschap, wat voor enorme problemen zorgt aangezien de vier nationale maatschappijen activa moeten inbrengen overeenkomstig het percentage dat ze in het kapitaal willen verkrijgen — niet meer en niet minder, met inachtneming van de huidige percentages.

Hij betreurt dat de integratie van deze onderneming zo langzaam verloopt dat nog met ratificaties moet worden gewerkt en dat de procedure niet door de uitvoerende macht kan worden afgehandeld, met dien verstande dat wanneer het Parlement de begroting goedkeurt, het meteen alle uitgaven goedkeurt voor wetenschappelijk onderzoek ten voordele van zo'n onderneming.

Het commissielid merkt vervolgens op dat het even jammer is dat de Belgische firma's die samen Belairbus vormen, geen klein percentage hebben in het totale kapitaal van de structuur die eind 1999 zal ontstaan. Momenteel is er geen sprake van zo'n participatie.

In feite zijn er twee categorieën van ondernemingen: enerzijds de ondernemingen die deel uitmaken van Belairbus (Sonaca, Asco en Watteeuw Special Products) en anderzijds Sabca, een toeleverancier van Belairbus die er geen deel van uitmaakt.

Overweegt de minister niet onze participatie permanent te maken?

Hetzelfde lid wijst erop dat de regering tot nu toe heeft gewerkt met terugbetaalbare voorschotten. Sommige bedragen zijn al terugbetaald, andere evenwel niet en met name de dollargarantie die een van de belangrijkste elementen is inzake concurrentievermogen.

Deze garantie drukt zwaar op de federale begroting en op de begroting van de gewesten.

Hoeveel kost deze dollargarantie?

Spreeker vindt het ongezond een hele industrie te bouwen op basis van een dollargarantie. Hij is niet gekant tegen steun aan wetenschappelijk en technologisch onderzoek, maar hij meent dat een industrie met een sterk concurrentievermogen niet eeuwig kan worden opgebouwd op basis van een dollargarantie.

L'intervenant observe enfin qu'il existe des plans pour la production d'un très grand porteur (plus de 600 places). Des pourparlers à ce sujet sont-ils déjà en cours? La Belgique y trouvera-t-elle une place?

Le ministre souscrit à l'analyse du commissaire et partage sa préoccupation pour l'avenir.

La coopération des divers États au programme Airbus est en cours d'évolution vers une association commerciale. Des négociations se déroulent actuellement et devraient se terminer en 1999.

À présent que l'on évolue vers une entreprise privée, d'autres sociétés manifestent de l'intérêt, entre autres l'entreprise suédoise Saab.

Le ministre est partisan d'une participation belge à la nouvelle société et il a attiré l'attention du gouvernement belge sur ce point.

Le ministre espère à cet égard que la Sabca prendra ses responsabilités (financières). L'industrie aéronautique belge ne peut continuer à adopter un profil bas si elle veut participer à des projets d'envergure.

La seule chose que Belairbus pourrait encore faire, c'est conclure une sorte d'association avec la nouvelle société, ce qui s'apparenterait plutôt à une défaite si l'on considère le développement du produit Airbus, qui a déjà conquis 40% du marché mondial.

La garantie dollar a été tantôt un bien et tantôt un mal. D'ici peu, il sera peut-être plus intéressant de prendre l'Euro comme monnaie de base. On pressent en effet que l'Euro sera une monnaie forte.

Un autre membre s'étonne que les Pays-Bas ne soient pas associés à cet accord.

Le ministre répond qu'au moment de la création du Consortium Airbus Industrie, les Pays-Bas avaient une industrie aéronautique propre et ont estimé devoir rester en dehors du consortium. On peut affirmer que la participation belge a été très avantageuse pour notre industrie et que les universités belges ont aussi décroché d'importantes missions de recherche.

Le ministre est favorable à ce que la Belgique (Belairbus) participe aussi à la société commerciale.

Le succès d'Airbus a aussi pour conséquence que les pays participants n'ont pas besoin de faire entrer des pays tiers dans le consortium. Le seuil d'accès est très élevé.

Un dernier intervenant demande pourquoi les pays participants ont attendu 1995 pour signer l'accord, alors que le programme existe depuis 1988. Le Conseil

Spreker merkt ten slotte op dat er plannen bestaan voor de productie van een zeer groot toestel (meer dan 600 plaatsen). Zijn de onderhandelingen hierover reeds gestart? Zal België hieraan kunnen deelnemen?

De minister is het eens met de analyse gemaakt door het commissielid en deelt zijn zorg wat de toekomstige ontwikkelingen betreft.

De samenwerking tussen de verschillende landen aan het Airbus-programma evolueert naar een commerciële associatie. Onderhandelingen daarover zijn gaande en zouden einde 1999 afgerond moeten zijn.

Nu men naar een particuliere onderneming evolueert, zijn andere firma's, onder andere het Zweedse bedrijf Saab, geïnteresseerd.

De minister is voorstander van een Belgische deelname in de nieuwe vennootschap en heeft de aandacht van de Belgische regering hierop gevestigd.

De minister merkt hierbij op dat hij hoopt dat Sabca zijn (financiële) verantwoordelijkheid opneemt. De Belgische vliegtuigindustrie kan niet langer een laag profiel aanhouden indien zij aan belangrijke projecten wil deelnemen.

Het enige wat Belairbus nog zou kunnen doen, is een soort associatie aangaan met de nieuwe vennootschap, hetgeen veeleer negatief is wanneer men rekening houdt met de ontwikkeling van het product Airbus, dat al 40% van de wereldmarkt voor zijn rekening neemt.

De dollargarantie is soms gunstig, soms nadelig geweest. Het zal wellicht interessanter zijn binnen afzienbare tijd de euro als basismunt te gebruiken. Het laat zich immers aanzien dat de euro een sterke munt zal worden.

Een ander lid vindt het verwonderlijk dat Nederland niet bij deze overeenkomst betrokken is.

De minister antwoordt dat Nederland, bij het tot stand komen van het Consortium Airbus Industrie, een eigen vliegtuigindustrie had en meende buiten het consortium te moeten blijven. Men kan zeggen dat de deelname van België voor onze industrie zeer voordelig is geweest en dat ook de Belgische universiteiten belangrijke onderzoeksopdrachten in de wacht hebben gesleept.

De minister is er voorstander van dat België (Belairbus) ook in de handelsvennootschap zou participeren.

Het succes van Airbus heeft ook tot gevolg gehad dat de deelnemende landen geen behoefte hebben om derde landen tot het consortium toe te laten. De drempel om toe te treden ligt zeer hoog.

Een laatste spreker vraagt waarom de deelnemende landen tot 1995 hebben gewacht om de overeenkomst te tekenen terwijl het programma loopt sedert 1988.

d'État a d'ailleurs posé la même question. Le Conseil se demande même si la ratification a encore un sens.

Le ministre répond que le programme Airbus est financé au moyen de provisions. Le décompte se fait sur la base du nombre d'appareils vendus.

Le ministre ajoute que les dépenses de recherche et de développement qui apportent une plus-value au potentiel de recherche dans nos universités, n'entrent pas dans le cadre du présent accord.

III. VOTES

Les articles et l'ensemble du projet de loi sont adoptés à l'unanimité des huit membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des membres présents.

Le rapporteur,
Paul HATRY.

Le président,
Valère VAUTMANS.

Deze vraag werd trouwens ook door de Raad van State gesteld. De Raad vraagt zich zelfs af of de ratificatie nog wel zin heeft.

De minister antwoordt dat het Airbus-programma gefinancierd wordt met provisies. De afrekening geschiedt op basis van het aantal verkochte toestellen.

De minister deelt nog mee dat de uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling, die een meerwaarde geven aan de onderzoeksmogelijkheden van onze universiteiten, buiten deze overeenkomst vallen.

III. STEMMINGEN

De artikelen en het wetsontwerp in zijn geheel worden eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de aanwezige leden.

De rapporteur,
Paul HATRY.

De voorzitter,
Valère VAUTMANS.