

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 avril 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la participation éventuelle
de la Défense aux programmes
de développement SCAF ou *Tempest***

(déposée par
M. Peter Buysrogge et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 april 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de eventuele deelname van
Defensie aan de ontwikkelingsprogramma's
van FCAS of *Tempest***

(ingediend door
de heer Peter Buysrogge c.s.)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Europe est confrontée à un dilemme. Tout le monde est conscient du fait que la dernière génération d'avions multirôles fabriqués en Europe – le Gripen de Saab, le Rafale de Dassault et l'*Eurofighter Typhoon* – constituait une duplication inutile de l'effort industriel, de sorte que toutes les parties concernées y ont perdu financièrement en livrant un produit compétitif à bas prix pour les marchés européen et mondial et en se disputant les mêmes commandes.

Bien que tout le monde assure ne pas vouloir répéter les erreurs du passé et considère que la mise en concurrence de projets européens n'est pas optimale, six pays européens et leurs champions de l'industrie de la défense participent actuellement à la première phase de développement de deux projets concurrents visant à fournir un avion de combat de 6^e génération.

Il s'agit, d'une part, de *Team Tempest*, un consortium composé de la fine fleur des industries aérospatiales britannique, italienne et suédoise qui vise à donner une capacité opérationnelle initiale, d'ici 2035, à un avion avec ou sans pilote de la prochaine génération de chasseurs à réaction, soutenu par des drones *remote carriers*. D'autre part, le projet trilatéral SCAF de la France, de l'Allemagne et de l'Espagne, qui se fonde principalement sur une collaboration entre Airbus et Dassault, vise à créer une capacité similaire avec un avion central comme base d'un véritable "nuage de combat", avec un premier vol déjà prévu en 2026. Tous deux n'ambitionnent une capacité opérationnelle totale que d'ici 2040.

Les deux projets visent à sauvegarder pour l'avenir la base industrielle nationale de leurs pays participants respectifs. L'intention est louable, car sans ces programmes, l'Europe perdrait la capacité de pourvoir à sa propre production militaire souveraine. Les pays européens ne pourraient alors satisfaire leurs besoins en matière de défense aérienne qu'en se tournant vers les États-Unis ou d'autres pays comme la Russie et la Chine. Mais cela ne change rien au fait que le marché européen est trop petit pour développer avec succès deux systèmes de cette envergure, en concurrence l'un avec l'autre, sans phagocyter les budgets de défense européens.

Dans le domaine aérospatial, les pays européens ont tout intérêt à maintenir les équilibres entre les capacités militaires et industrielles au niveau intra-européen et mondial. Mais eu égard au volume relativement faible de la production, le maintien de multiples chaînes

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Europa staat voor een dilemma. Iedereen beseft dat de laatste generatie van multirole gevechtsvliegtuigen van Europese bodem – de Saab Gripen, Dassault Rafale en *Eurofighter Typhoon* – een verspillende duplicatie van de industriële inspanning was. En ervoor zorgde dat alle betrokken partijen financieel verloren door een weinig prijsgewijs concurrentieel product af te leveren voor de Europese en wereldmarkt en door te vechten voor dezelfde orders.

Hoewel iedereen aangeeft de fouten uit het verleden niet te willen herhalen en rivaliserende Europese projecten als suboptimaal worden beschouwd, zijn momenteel zes Europese landen en hun kampioenen uit de defensie-industrie betrokken bij de eerste ontwikkelingsfase van twee concurrerende projecten om een gevechtsvliegtuig van de 6^e generatie te kunnen leveren.

Het gaat om enerzijds om *Team Tempest*, een consortium bestaande uit het kruim van de Britse, Italiaanse en Zweedse luchtvaartindustrie die een bemand/onbemand concept van de volgende generatie straaljager, ondersteund door remote carrier drones, tegen 2035 een initiële operationele capaciteit willen geven. Anderzijds is er het trilaterale FCAS-project van Frankrijk, Duitsland en Spanje, dat voornamelijk berust op een samenwerking tussen Airbus en Dassault, om een soortgelijke capaciteit te creëren met een centraal vliegtuig als basis voor een ware "*combat cloud*", met een eerste vlucht al voorzien in 2026. Allebei mikken ze pas op een volledige operationele capaciteit tegen 2040.

Beide projecten willen de nationale industriële basis van hun respectievelijke deelnemende landen voor de toekomst veiligstellen. Lovenswaardig, want zonder dergelijke programma's zou Europa het vermogen om te voorzien in haar eigen soevereine militaire productie, verliezen. Dan zouden de Europese landen enkel nog aan hun behoeften voor luchtverdediging kunnen voldoen bij de Verenigde Staten of andere landen zoals Rusland en China. Maar dat neemt niet weg dat de Europese markt te klein is om twee systemen van die omvang succesvol, met elkaar in de concurrentie, te ontwikkelen zonder de Europese defensiebegrotingen te kannibaliseren.

De Europese landen hebben er belang bij om de evenwichten tussen de militaire en industriële vermogens voor wat betreft de lucht- en ruimtevaart – op intra-Europees en mondiaal niveau te bewaren. Maar gezien het relatief kleine productievolume is het aanhouden van

d'assemblage final sur le continent est inefficace et constitue même un luxe que nous ne pouvons nous permettre. L'eupéanisation du projet permettrait de répartir la charge d'investissement du programme, mais elle générerait également des exigences complexes, la nécessité de faire des compromis, des ingérences politiques, de longs retards et des coûts croissants, comme on a pu le constater pour l'A400M, le NH-90, l'Eurocopter Tiger et l'Eurofighter.

Par ailleurs, il est clair que si l'on met l'accent sur un seul modèle, il y aura des perdants en Europe. Ceux-ci verront leur contribution nationale reléguée à la fourniture de composants pour le projet et ils perdront la capacité stratégique de concevoir et d'assembler eux-mêmes un avion de chasse national. Il ne faut pas oublier que le développement de technologies dans un projet aussi conséquent que le *Tempest* ou le SCAF crée précisément des opportunités pour améliorer l'industrie nationale et développer un savoir-faire dans un secteur économique très prestigieux. Les PME, les instituts de recherche et les universités des nations à la tête du projet bénéficieront de retombées bénéfiques.

Bien que la possibilité d'une recherche de convergence entre les deux programmes ou de l'abandon d'un projet au profit de l'autre à l'issue des phases initiales ne soit jamais totalement exclue, ces cas de figure semblent peu probables en l'espèce, compte tenu du rapport de forces qui existe actuellement entre les acteurs et des investissements qui ont déjà été réalisés.

Les deux programmes sont dans leur phase initiale et les membres fondateurs ont déjà été choisis. Mais ils ont tous les deux besoin d'un financement supplémentaire et d'un engagement politique fort pour assurer leur succès et l'achat de futurs avions.

Team Tempest cherche ouvertement à attirer d'autres partenaires internationaux et adopte une approche modulaire dans le cadre de laquelle les pays peuvent participer à l'ensemble du programme ou au développement de sous-systèmes majeurs comme la propulsion, les capteurs ou l'armement. En 2020, onze entreprises étaient déjà associées à ce programme.

La situation est différente en ce qui concerne le SCAF. Paris et Berlin sont divisés sur l'admission de nouveaux membres en plus de l'Espagne. Dassault exclut toute participation supplémentaire de pays partenaires, car il craint que cela ait pour effet de ralentir ses efforts. Airbus et le ministère allemand de la Défense souhaitent quant à eux s'ouvrir à des partenaires civils pour le développement du programme.

meerdere eindassemblagelijnen op het continent niet alleen inefficiënt, maar simpelweg een luxe die we ons niet kunnen veroorloven. Het opschalen van het project naar Europees niveau zou een welkome spreiding van de investeringslast van het programma met zich meebrengen, maar evengoed compromitterende en complexe eisen, politieke inmenging, langdurige vertragingen en rijzende kosten, zoals bij de A400M, NH-90, Eurocopter Tiger en de *Eurofighter*.

Het is ook duidelijk dat de focus op één model betekent dat er verliezers zullen zijn in Europa, die hun nationale bijdrage gedegradeerd zien tot het aanleveren van componenten voor het project en het strategisch vermogen verliezen om zelf een binnenlandse straaljager te ontwerpen en te assembleren. Dit terwijl het ontwikkelen van de technologieën bij een project van de schaal van *Tempest* of FCAS juist mogelijkheden schept om de nationale industrie te verbeteren en knowhow te ontwikkelen in een zeer prestigieuze economische sector. Voor de leidende naties zullen er gunstige terugverdieneffecten zijn voor hun kleine en middelgrote ondernemingen, onderzoeksinstituten en universiteiten.

Hoewel de mogelijkheid nooit volledig uitgesloten is dat er na de initiële fasen naar een convergentie van de twee programma's zal gezocht worden of dat het ene project komt te vervallen ten voordele van het andere, lijkt de kans hiertoe gezien de huidige machtsverhoudingen tussen de spelers en de investeringen die reeds plaatsvonden eerder beperkt.

Beide programma's zitten in hun initiële fasen en hebben hun oprichtende leden al gekozen. Maar ze hebben elk verdere financiering en een sterk politiek engagement nodig om hun succes en de afname van toekomstige toestellen te garanderen.

Team Tempest streeft er openlijk naar om extra internationale partners aan boord te brengen en hanteert een bouwsteenbenadering waarbij landen zich bij het hele programma zouden kunnen aansluiten of betrokken kunnen worden bij de ontwikkeling van grote subsystemen zoals voortstuwing, sensoren of wapens. In 2020 betrokken ze zo al elf bedrijven in hun programma.

Voor FCAS ligt het anders en zijn Parijs en Berlin onderling verdeeld over de toelating van extra leden naast Spanje. Dassault sluit de verdere deelname van partnerlanden, uit angst voor het vertragen van hun inspanning, uit. Airbus en het Duitse ministerie van Defensie wensen daarentegen wel te kijken naar civiele partners voor de uitwerking van het programma.

Si, à l'avenir, notre Défense souhaite également conserver une force aérienne efficace et que notre pays souhaite conserver une industrie de défense crédible, il importe d'identifier en temps utile les occasions à saisir et d'investir dans les nouvelles technologies de demain. Peu importe que ce soit le *Tempest* ou le SCAF qui devienne le produit rencontrant le plus de succès, il est clair que de nouveaux avions de combat de la sixième génération seront développés en Europe et que ces processus de développement seront assez fermés à la concurrence.

Le gouvernement De Croo I^{er} considère la Défense comme l'un des pôles de son plan de relance économique post-COVID, dans le cadre duquel la volonté "d'acheter européen" et une synergie avec l'industrie de la défense sont présentées comme deux principes fondamentaux. Outre l'augmentation des budgets internes alloués au développement et la participation aux programmes PESCO, le gouvernement devrait également prendre conscience que la sélection à un stade précoce des programmes de défense multilatéraux à grande échelle que nous souhaitons acquérir à l'avenir et la participation à ces mêmes programmes à un stade lui aussi précoce généreront également des avantages en termes financiers, industriels et d'emplois.

Nous sommes convaincus que la Défense doit faire un choix. Soit elle attend qu'un vainqueur se dégage clairement de ces deux projets avant de sélectionner un nouvel appareil, après quoi elle achètera ces appareils dans le commerce. Soit elle présélectionne un programme présentant l'empreinte industrielle la plus favorable pour sa propre industrie de défense, ce qui, en plus de générer des retombées économiques grâce au développement dudit programme et de donner une direction claire à notre industrie de la défense, lui permettra de peser sur le choix que l'Europe opérera concernant sa prochaine génération d'avions de combat.

Nous estimons dès lors qu'il est évident que notre participation à un programme comme le programme *Tempest*, qui prévoit justement cette possibilité de participation pour les partenaires internationaux, doit être prise sérieusement en considération.

Als onze Defensie ook naar de toekomst toe een effectieve luchtmacht wil aanhouden en we als land een geloofwaardige eigen defensie-industrie wensen te behouden, dan is het van belang om tijdig opportuniteiten te identificeren en te investeren in de nieuwe technologieën voor morgen. Ongeacht of *Tempest* of FCAS nu het meest succesvolle product worden, is het duidelijk dat er in Europa nieuwe straaljagers van de 6^{de} generatie zullen ontwikkeld worden en dat dit relatief gesloten concurrentiële processen zullen zijn.

De regering De Croo I ziet Defensie als één van haar polen voor de economische relance post-COVID, "koop Europees" en een synergie met de industrie worden daarin naar voren geschoven als belangrijke uitgangspunten. Naast het verhogen van de interne ontwikkelingsbudgetten en deelname aan PESCO-programma's, zou het voor de regering ook duidelijk moeten zijn dat het vroegtijdig selecteren en participeren aan grootschalige multilaterale defensieprogramma's, die we naar de toekomst wensen aan te kopen, ook financiële, industriële en werkgelegenheidsvoordelen zullen genereren.

Voor de ons is het duidelijk dat Defensie voor een keuze staat. Of ze kan wachten met de selectie van een nieuw toestel tot er een duidelijke winnaar uit beide projecten uit de bus komt en dan *off-the-shelf* deze toestellen aankopen. Of ze kan op voorhand een programma kiezen met een industriële voetafdruk die het gunstigst is voor de eigen defensie-industrie. Zo kan ze naast het genereren van een economische return uit de ontwikkeling en naast het geven van een duidelijke richting aan onze defensie-industrie, wegen op de keuze die Europa maakt voor haar volgende generatie straaljager.

Voor ons staat het dan ook buiten kijf dat onze deelname aan een programma als *Tempest*, dat juist die optie tot deelname creëert voor de internationale partners, een ernstige overweging moet krijgen.

Peter BUYSROGGE (N-VA)
Theo FRANCKEN (N-VA)
Darya SAFAI (N-VA)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. se basant sur le montant de 369,2 millions d'euros que le gouvernement a réservé en 2018 à titre de versement en vue de l'achat d'un avion de combat de la prochaine génération, en tant que volet du compromis qui a été conclu au sujet de l'achat du F-35;

B. considérant que le gouvernement a déjà discuté par le passé avec le gouvernement français au sujet des conditions de participation au projet SCAF, ce qui n'a pas abouti à une participation belge à ce projet;

C. prenant acte de la réponse que le ministre Reynders a donnée le 13 mars 2019: "En décidant à l'époque de remplacer les F-16, le Conseil des ministres a donné un signal clair en réservant 369,2 millions d'euros pour des projets de défense européens, en particulier pour le projet d'avion du futur. Vu les récents développements concernant le SCAF, des contacts ont déjà eu lieu";

D. rappelant l'intérêt supplémentaire de l'autorité fédérale dans ce dossier, en raison du rachat de la SABCA par Sabena Aerospace et la Société fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) après que le Français Dassault a cédé ses actions pour 74,57 millions d'euros, rachat qui a fait de l'autorité fédérale l'actionnaire principal depuis 2020 du Blueberry Group, un acteur de grande envergure dans le domaine de la défense en Belgique;

E. notant l'interview du 17 décembre 2020 de M. Thibault Jongen, le CEO de la SABCA, dans laquelle celui-ci indique que les entreprises aéronautiques belges doivent participer à de futurs projets, tels que le projet franco-allemand SCAF (système de combat aérien du futur) ou le futur programme italo-britannique concernant l'avion de combat *Tempest*;

F. signalant que les pays européens n'ont pas été à même de concevoir un avion de chasse de cinquième génération et en outre que, tandis que les projets européens concernant un successeur sont actuellement dans leurs phases initiales, les États-Unis sont parvenus à faire voler un "*full-scale flight demonstrator*" des avions de combat de la prochaine génération le 14 septembre 2020, à savoir la "*Next Generation Air Dominance (NGAD)*", et que les concurrents systémiques, que sont la Chine et la Russie, travaillent déjà aussi à de tels projets;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. vertrekkende van de 369,2 miljoen euro die de regering in 2018 reserveerde als inkoopsum voor een gevechtsvliegtuig van de volgende generatie, als onderdeel van het compromis dat gesloten werd rond de aankoop van de F-35;

B. informerend dat de regering in het verleden al met de Franse regering gepraat heeft over de toetredingsvoorwaarden voor het SCAF-project, wat niet uitmondde in een Belgische participatie aan het project;

C. akte nemend van het antwoord van minister Reynders op 13 maart 2019 "Toen de beslissing werd genomen om de F-16's te vervangen heeft de Ministerraad een duidelijk signaal afgegeven door 369,2 miljoen euro uit te trekken voor Europese defensieprojecten, in het bijzonder voor het project in verband met het vliegtuig van de toekomst. Gezien de recente ontwikkelingen in verband met het FCAS-project werden er al contacten gelegd";

D. herinnerend aan het bijkomend belang van de federale overheid in dit dossier, met de overkoop van SABCA door Sabena Aerospace en de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) na afstoot door het Franse Dassault voor 74,57 miljoen euro, waardoor ze sinds juni 2020 hoofdaandeelhouder is van de Blueberry Group, een aanzienlijke speler in het Belgische Defensielandschap;

E. opmerkende het interview van de CEO van Sabca, Thibault Jongen, op 17 december 2020 waarin hij aangeeft dat Belgische luchtvaartbedrijven moeten deelnemen aan toekomstige projecten zoals het Frans-Duitse project SCAF (*Future air combat system*) of het Brits-Italiaanse toekomstige gevechtsvliegtuigprogramma *Tempest*;

F. signalerende dat Europese landen geen gevechtsvliegtuig van de vijfde generatie wisten te ontwikkelen en dat terwijl de Europese projecten voor een opvolger zich nu in de initiële fasen bevinden, op 14 september 2020 de VS een "*full-scale flight demonstrator*" voor de geplande volgende generatie gevechtsvliegtuigen van de "*Next Generation Air Dominance (NGAD)*" in de lucht wisten te sturen. Dit terwijl systemische concurrenten China en Rusland ook al aan soortgelijke projecten werken;

G. convaincue que le *Tempest* ou le SCAF, de par leur faible tirage, redessineront le paysage industriel de la Défense et du secteur aéronautique de manière significative et détermineront quels sont les pays à même de maintenir leur propre ligne de production à l'avenir et quels seront leurs principaux sous-traitants pour les technologies avancées de sixième génération;

H. soulignant les bénéfices potentiels sur les plans financier et industriel et en termes d'emploi pour les petites et moyennes entreprises, les instituts de recherche et les universités, ainsi que les transferts de technologie ultérieurs dans le domaine civil (*spin-offs*) qui seraient générés par une participation au SCAF ou à *Tempest*;

I. constatant que certaines entreprises telles que MBDA et Thales ont déjà pu collaborer aux deux programmes;

J. invoquant les déclarations du PDG d'Airbus, Guillaume Faury, et du CEO d'*Airbus Defence and Space*, Dirk Hoke, respectivement en novembre 2019 et en juin 2020, remettant en question le projet et insistant sur la nécessité d'aboutir à un programme européen unique d'avions de chasse permettant aux Britanniques et aux Européens du continent d'unir leurs efforts;

K. soulignant que le SCAF a été officiellement lancé en juin 2019 lors de l'*International Paris Air Show*. L'objectif opérationnel du projet est fixé à 2040 avec un contrat de démonstration en deux phases de 2021 à 2026/7, auquel se joignent la France, l'Allemagne et l'Espagne avec un contrat en phase 1A d'une valeur de 155 millions d'euros partagé entre six entreprises d'une durée de 18 ans, qui vise le développement d'un prototype d'avion qui volera en 2026;

L. considérant que la France, l'Allemagne et l'Espagne en tant que nations partenaires du projet SCAF ont déjà réduit le nombre d'options d'architecture de 10 à 5, de sorte que la prochaine phase avec la sélection d'un projet concret unique et l'agrandissement d'échelle y relatif du projet de plusieurs millions à plusieurs milliards se rapproche sans la participation d'autres pays;

M. prenant acte des déclarations du CEO de Dassault, Eric Trappier, le 23 juillet 2020, qui indiquait, d'une part, que dans un futur proche, plus aucun pays ne pourra participer au programme étant donné que cela en retarderait probablement le développement et qui excluait, d'autre part, pour la même raison, une fusion avec *Tempest* à brève échéance;

N. vu les tensions franco-allemandes qui se sont fait jour lors de l'approbation parlementaire des fonds initiaux par le *Bundestag* en février 2020 en ce qui concerne la

G. convaincu que *Tempest* ou FCAS, par leur faible tirage, redessineront le paysage industriel de la Défense et du secteur aéronautique de manière significative et détermineront quels sont les pays à même de maintenir leur propre ligne de production à l'avenir et quels seront leurs principaux sous-traitants pour les technologies avancées de sixième génération;

H. soulignant les bénéfices potentiels sur les plans financier et industriel et en termes d'emploi pour les petites et moyennes entreprises, les instituts de recherche et les universités, ainsi que les transferts de technologie ultérieurs dans le domaine civil (*spin-offs*) qui seraient générés par une participation au FCAS ou à *Tempest*;

I. constatant que certaines entreprises telles que MBDA et Thales ont déjà pu collaborer aux deux programmes;

J. invoquant les déclarations du PDG d'Airbus, Guillaume Faury, et du CEO d'*Airbus Defence and Space*, Dirk Hoke, respectivement en novembre 2019 et en juin 2020, remettant en question le projet et insistant sur la nécessité d'aboutir à un programme européen unique d'avions de chasse permettant aux Britanniques et aux Européens du continent d'unir leurs efforts;

K. soulignant que le FCAS/SCAF a été officiellement lancé en juin 2019 lors de l'*International Paris Air Show*. L'objectif opérationnel du projet est fixé à 2040 avec un contrat de démonstration en deux phases de 2021 à 2026/7, auquel se joignent la France, l'Allemagne et l'Espagne avec un contrat en phase 1A d'une valeur de 155 millions d'euros partagé entre six entreprises d'une durée de 18 ans, qui vise le développement d'un prototype d'avion qui volera en 2026;

L. considérant que la France, l'Allemagne et l'Espagne en tant que nations partenaires du projet FCAS ont déjà réduit le nombre d'options d'architecture de 10 à 5, de sorte que la prochaine phase avec la sélection d'un projet concret unique et l'agrandissement d'échelle y relatif du projet de plusieurs millions à plusieurs milliards se rapproche sans la participation d'autres pays;

M. prenant acte des déclarations du CEO de Dassault, Eric Trappier, le 23 juillet 2020, qui indiquait, d'une part, que dans un futur proche, plus aucun pays ne pourra participer au programme étant donné que cela en retarderait probablement le développement et qui excluait, d'autre part, pour la même raison, une fusion avec *Tempest* à brève échéance;

N. vu les tensions franco-allemandes qui se sont fait jour lors de l'approbation parlementaire des fonds initiaux par le *Bundestag* en février 2020 en ce qui concerne la

répartition nationale des projets, l'extension potentielle et les conditions à remplir par le SCAF. Des représentants de la *Bundeswehr* ont indiqué au *Bundestag* qu'ils considéraient risqué de maintenir le cercle des participants trop restreint, car cela permettrait à *Team Tempest* d'attirer davantage de participants;

O. signalant que, dans une déclaration du 9 décembre 2020, Airbus et le ministère allemand de la Défense ont indiqué que – contrairement à Dassault – ils se tournent vers le secteur civil pour trouver des idées et des innovations pour le SCAF – 18 partenaires, dont des start-ups, des PME et des instituts de recherche, s'étant déjà présentés au cours de la première phase pour travailler sur 14 projets SCAF, notamment le nuage de combat, la connectivité et les fournisseurs externes;

P. prenant acte des conclusions du rapport d'information "2040, l'odyssée du SCAF – Le système de combat aérien du futur" n° 642 (2019-2020) de M. Ronan Le Gleut et Mme Hélène Conway, rédigé pour la commission des affaires étrangères et de la défense du Sénat français et déposé le 15 juillet 2020, qui met en évidence l'importance et l'urgence du programme, principalement pour l'industrie aéronautique militaire française: "En outre, l'abandon d'autonomie stratégique qui résulterait de l'absence d'un nouveau programme de système de combat aérien ou d'un lancement trop tardif serait sans doute définitif. Il serait en effet très difficile pour les industriels européens, en particulier les avionneurs et les motoristes, de sauter une génération d'aéronefs. Les compétences de pointe nécessaires dans ce domaine ne peuvent être conservées que par la participation effective à des programmes industriels. En particulier, pour les deux principaux industriels français engagés sur le projet de NGF, Dassault et Safran, le dernier programme militaire remonte, avec le Rafale, aux années 80. L'avionneur n'a pas développé de nouvel avion de combat depuis cette époque, de même que le motoriste n'a pas réalisé de moteur complet (parties chaude et froide) depuis le M88 qui équipe le Rafale. Il y a donc urgence à ce que les deux industriels puissent travailler sur un nouveau projet de grande ampleur, mobilisant l'ensemble des compétences nécessaires à la réalisation d'un aéronef complet";

Q. soulignant que le rapport d'information français indique aussi que le programme SCAF ne présente pas le même degré d'importance et d'urgence pour tous les partenaires. Pour les fabricants allemands et espagnols, il s'agit davantage d'améliorer leurs compétences dans ces domaines, alors que pour les Français, le prix de la perte d'autonomie stratégique pèse beaucoup plus lourd;

2020, over de nationale verdeling van de projecten, de potentiële uitbreiding en condities waaraan FCAS moet voldoen. Vertegenwoordigers van de *Bundeswehr* gaven hierbij aan de *Bundestag* aan dat ze het riskant vonden om de cirkel van de deelnemers te klein te houden, omdat *Team Tempest* hierdoor meer participanten kan aantrekken;

O. signalerende dat Airbus en het Duitse ministerie van Defensie, in een verklaring op 9 december 2020 aangaven dat ze – anders dan Dassault – kijken naar de civiele sector voor ideeën en innovaties voor FCAS, waarbij achttien partners, waaronder start-ups, kleine en middelgrote bedrijven en onderzoeksinstituten, zich in de eerste fase al hebben aangemeld om te werken aan 14 FCAS-projecten, waaronder *combat cloud*, connectivity en externe providers;

P. nota nemende van de bevindingen uit het informatieverslag "2040, l'odyssée du SCAF – Le système de combat aérien du futur" n°642 (2019-2020) van Dhr. Ronan Le Gleut en Mvr. Hélène Conway, voor de commissie buitenlandse zaken en Defensie van de Franse Senaat dat werd neergelegd op 15 juli 2020. Hierin wordt het belang en de urgentie van het programma voor voornamelijk de Franse militaire luchtvaartindustrie onderstreept: "En outre, l'abandon d'autonomie stratégique qui résulterait de l'absence d'un nouveau programme de système de combat aérien ou d'un lancement trop tardif serait sans doute définitif. Il serait en effet très difficile pour les industriels européens, en particulier les avionneurs et les motoristes, de sauter une génération d'aéronefs. Les compétences de pointe nécessaires dans ce domaine ne peuvent être conservées que par la participation effective à des programmes industriels. En particulier, pour les deux principaux industriels français engagés sur le projet de NGF, Dassault et Safran, le dernier programme militaire remonte, avec le Rafale, aux années 80. L'avionneur n'a pas développé de nouvel avion de combat depuis cette époque, de même que le motoriste n'a pas réalisé de moteur complet (parties chaude et froide) depuis le M88 qui équipe le Rafale. Il y a donc urgence à ce que les deux industriels puissent travailler sur un nouveau projet de grande ampleur, mobilisant l'ensemble des compétences nécessaires à la réalisation d'un aéronef complet";

Q. attenderende dat het Franse informatieverslag ook aangeeft dat het FCAS-programma niet dezelfde mate van belang en urgentie heeft voor elk van de partners. Voor Duitse of Spaanse fabrikanten is het meer een kwestie van hun vaardigheden op deze gebieden verbeteren, terwijl voor de Fransen de prijs van het verlies van strategische autonomie veel zwaarder is;

R. renvoyant au mémorandum d'entente signé par le Royaume-Uni et la Suède en juillet 2019, qui vise à examiner le potentiel d'une base industrielle coopérative et à répondre aux besoins d'avions de combat de la Suède, ainsi qu'à la déclaration d'intention signée par le Royaume-Uni et l'Italie en septembre 2019 en vue de coopérer aux améliorations à apporter au futur *Eurofighter* et à l'intégration des technologies du *Typhoon* dans le programme *Tempest*, deux documents qui ont débouché sur la conclusion d'un mémorandum d'entente trilatéral pour une coopération dans le cadre du Système de combat aérien du futur (SCAF), qui définit les principes généraux pour une coopération sur un pied d'égalité entre ces trois pays dans les domaines de la recherche, du développement et de la conception commune en vue de l'acquisition d'un système aérien avancé destiné à remplacer l'*Eurofighter* et le Gripen;

S. soulignant que le Royaume-Uni ambitionne de démarrer la phase d'évaluation en 2021, une phase de développement étant prévue en 2025. *Team Tempest* souhaite atteindre une première capacité opérationnelle en 2035, souhaite en partie motivé par le retrait des premiers modèles et par les opportunités qui se présenteront et la concurrence qui fera rage sur le marché des exportations à partir de la fin des années 2030;

T. vu les déclarations de M. Andrew Kennedy, directeur des campagnes stratégiques de la composante air de BAE Systems, selon lesquelles, contrairement au SCAF, *Team Tempest* n'est pas pressé de faire voler un prototype ou de verrouiller son projet dès lors que cela aura pour conséquence immédiate de dater le projet, mais entend avant tout se concentrer sur le développement des technologies nécessaires;

U. renvoyant au document de planification pluriannuel (DPP) 2020-2022 de l'Italie, qui désigne le programme *Tempest* comme l'un des programmes prioritaires pour la Défense et qui prévoit une première ligne budgétaire pour financer la transition entre le *Typhoon* et le *Tempest*;

V. soulignant que le gouvernement britannique a prévu d'allouer, entre 2018 et 2025, une première tranche de financement de 2 milliards de livres (2,6 milliards de dollars) en faveur du programme *Tempest*;

W. considérant que le ministère de la Défense britannique a pu confirmer en juillet 2020 la participation de BAE Systems, Leonardo, Rolls-Royce, MBDA Bombardier, Collins Aerospace, General Electric UK, GKN, Martin-Baker, QinetiQ et de Thales en plus de celle de Leonardo (Italie) et de Saab (Suède). Cette avancée élargit visiblement l'adhésion au projet dans le

R. verwijzende naar de Brits-Zweedse MoU van juli 2019 om het potentieel van een coöperatieve industriële basis te onderzoeken en om de Zweedse gevechtsluchtbehoeften aan te pakken en de Brits-Italiaanse intentieverklaring van september 2019 om samen te werken aan toekomstige *Eurofighter*-verbeteringen en het integreren van technologieën van *Typhoon* in *Tempest*, die uitmondde in het trilaterale MoU voor een *Future Combat Air System Cooperation* (FCASC), dat de algemene principes definieert voor samenwerking op gelijke basis tussen de drie landen voor onderzoek, ontwikkeling en gezamenlijke conceptvorming om een geavanceerd luchtsysteem te verwerven ter vervanging van *Eurofighter* en Gripen;

S. informerende dat het VK streeft naar een start van de beoordelingsfase in 2021 met een ontwikkelingsfase gepland in 2025. *Team Tempest* wenst een eerste operationele capaciteit van 2035 te bereiken deels gemotiveerd door het terugtrekken van vroege varianten van de *Typhoon* en de kansen/concurrentie op de exportmarkt vanaf eind jaren '30;

T. gelet op de verklaringen van de heer Andrew Kennedy, Strategic Campaigns Director voor BAE Systems Air, dat *Team Tempest* anders dan FCAS geen haast heeft om een demonstrant de lucht in te sturen of zelfs om het ontwerp vast te leggen, omdat dit het project onmiddellijk zou dateren, maar zich in eerste instantie wil concentreren op het ontwikkelen van de vereiste technologieën;

U. refererend naar het Italiaanse meerjarig planningsdocument (DPP) 2020-2022, dat het *Tempest*-programma aanduidt als een van de prioriteitsprogramma's voor defensie en een eerste begrotingslijn voorziet voor de "*Typhoon to Tempest*" overgang;

V. opmerkende dat de Britse regering tussen 2018 en 2025 twee miljard pond (2,6 miljard dollar) heeft voorzien in de eerste financiering van *Tempest*;

W. gelet dat het Britse ministerie van Defensie in juli 2020 naast Leonardo (Italië) en Saab (Zweden) de deelname kon bevestigen van BAE Systems, Leonardo, Rolls-Royce, MBDA Bombardier, Collins Aerospace, General Electric UK, GKN, Martin-Baker, QinetiQ en Thales. Deze stap verruimt aantoonbaar het draagvlak voor het project in de Britse lucht, waardoor het aantal

secteur aéronautique britannique, si bien que le nombre de collaborateurs de *Team Tempest* passera de 1800 à 2500 en 2021;

X. considérant que les projets SCAF et *Tempest* ne s'accordent pas sur le nombre de pays qui peuvent participer et que *Team Tempest* vise à étendre l'empreinte industrielle, si bien qu'elle est à la recherche de partenaires mondiaux, tels que le Japon, par exemple, avec son programme F-X;

Y. certaine que le choix d'un avion de chasse de sixième génération, à savoir le SCAF ou le *Tempest*, doit être compatible avec les F-35 déjà achetés, qu'il sera amené à remplacer ou à compléter dans le futur, selon les besoins stratégiques;

Z. concluant par l'actualisation de la Vision stratégique 2030, que le Comité stratégique doit finaliser à la demande de Mme Ludivine Dedonder, la ministre de la Défense, afin d'étendre le projet de Défense à l'horizon 2040. Ce dossier requiert une décision dans le calendrier qui va être soumis à révision;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'adopter une attitude proactive à l'égard de ces grands programmes de défense multinationaux afin de donner une perspective et une orientation à l'industrie nationale de la défense et de sélectionner la capacité la plus appropriée pour le Défense;

2. de charger le Comité stratégique d'intégrer dans son actualisation de la Vision stratégique une analyse approfondie de nos intérêts, de la compatibilité avec la flotte de F-35 et de l'éventuelle participation aux programmes concernant un avion de combat de sixième génération, à savoir SCAF ou *Tempest*;

3. d'entamer des négociations bilatérales avec les membres fondateurs des projets *Tempest* et SCAF afin de prendre connaissance des conditions de participation et des éventuels avantages de la participation de notre pays à ces projets;

4. de profiter de sa présidence du Benelux afin d'inscrire le dossier à l'agenda des gouvernements néerlandais et luxembourgeois – dont les pays sont partenaires de notre force aérienne – afin d'examiner ensemble le dossier et de permettre une éventuelle participation conjointe du Benelux à l'un des deux programmes;

werkenden aan *Team Tempest* zal toenemen van 1800 naar 2500 in 2021;

X. gezien FCAS en *Tempest* er verschillende opvattingen op nahouden over hoeveel landen kunnen deelnemen en *Team Tempest* gericht is op het uitbreiden van de industriële voetafdruk waardoor het op zoek is naar wereldwijde partners zoals bv. Japan met haar F-X-programma;

Y. stellig dat de keuze voor een gevechtsvliegtuig van de zesde generatie – zijnde FCAS of *Tempest* – compatibel dient te zijn met de reeds aangekochte F-35's, die ze in de toekomst zal komen te vervangen of aanvullen, afhankelijk van de strategische behoeften;

Z. besluitende met de update van de Strategische Visie 2030, die het Strategisch Comité in opdracht van minister Ludivine Dedonder dient uit te werken, om het project van Defensie te verruimen naar 2040. Dit dossier vereist een beslissing in het tijds kader dat nu ter revisie zal voorliggen;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. een proactieve houding aan te nemen ten aanzien van deze grote multinationale defensieprogramma's om een perspectief en richting te geven aan de nationale defensieindustrie en de meest geschikte capaciteit voor Defensie te selecteren;

2. het Strategisch Comité de opdracht te geven een diepgaande analyse over onze belangen, over de compatibiliteit met de F-35 vloot en over eventuele deelname aan het programma's van een gevechtsvliegtuig van de zesde generatie, zijnde FCAS of *Tempest*, op te nemen in haar update van de Strategische Visie;

3. in bilaterale onderhandelingen te treden met de stichtende leden van beide *Tempest* en FCAS om de toetredingsvoorwaarden en eventuele voordelen te leren kennen van deelname van ons land aan hun project;

4. gebruik te maken van haar voorzitterschap van de Benelux om het dossier te agenderen bij de Nederlandse en Luxemburgse regering – partnerlanden van onze luchtmacht – om samen het dossier te bespreken en een eventuele gemeenschappelijke Benelux-deelname aan één van beide programma's mogelijk te maken;

5. de faire rapport à la Chambre des représentants au sujet du déroulement des négociations et d'entamer un dialogue avec elle en vue de la sélection du programme le plus approprié.

11 mars 2021

5. te rapporteren aan de Kamer van volksvertegenwoordigers over het verloop van de onderhandelingen en met haar in gesprek te treden voor de selectie van het meest geschikte programma.

11 maart 2021

Peter BUYSROGGE (N-VA)
Theo FRANCKEN (N-VA)
Darya SAFAI (N-VA)