

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1992-1993**

18 MEI 1993

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van 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 Airbus A 320-programma, en bijlagen 1 en 2, ondertekend te Bonn op 6 februari 1991

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER VERSCHUEREN**

De Minister van Buitenlandse Zaken vat de toelichting samen.

BESPREKING

De Voorzitter verwondert zich over de ontstentenis van enige handtekening onderaan de tekst van de Overeenkomst (blz. 17 van het stuk van de Kamer).

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren De Croo, voorzitter; Benker, Borremans, de Donnéa, Dierickx, Erdman, Geens, Hotyat, L. Kelchtermans, de dames Lieten-Croes, Maes, de heren W. Martens, Van Wambeke en Verschueren, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren Hatry, Ottenbourg, Vandenhoute, mevrouw Verhoeven en de heer Verleyen.

R. A 16220*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:**

680-1 (1992-1993): Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1992-1993**

18 MAI 1993

Projet de loi portant approbation de 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 A 320, et annexes 1 et 2, signé à Bonn le 6 février 1991

RAPPORT

**FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES
PAR M. VERSCHUEREN**

Présentant le projet, le ministre des Affaires étrangères en résume l'exposé des motifs.

DISCUSSION

Le président s'étonne de l'absence de toute signature au bas du texte de l'accord (p. 17 du document de la Chambre).

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. De Croo, président; Benker, Borremans, de Donnéa, Dierickx, Erdman, Geens, Hotyat, L. Kelchtermans, Mmes Lieten-Croes, Maes, MM. W. Martens, Van Wambeke et Verschueren, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. Hatry, Ottenbourg, Vandenhoute, Mme Verhoeven et M. Verleyen.

R. A 16220*Voir:***Document du Sénat:**

680-1 (1992-1993): Projet transmis par la Chambre des représentants.

De Minister legt uit dat de tekst getekend werd door de rechtgeeldig gemandateerde ambassadeurs.

Een lid betoogt dat aanvankelijk alleen firma's konden deelnemen in het Airbusprogramma: Sonaca, Asco, Watteuw; geen Staten. Er bestond ook een verband met de Vlaams-Waalse problematiek.

Het aandeel van België is bescheiden (2 pct.). Hij wil weten of uitbreiding beoogd wordt.

De financieringskosten vallen gelijkelijk Economische Zaken en Wetenschapsbeleid ten laste. Hij vraagt de Minister te bevestigen dat de recente staats-hervorming hierin geen wijziging brengt.

Tenslotte heeft hij een vraag over het wisselkoers-risico. Wordt dit gedragen door het land waar een firma gevestigd is of door de firma zelf?

Een ander lid stelt vast dat het Parlement van deze Overeenkomst kennis neemt op hetzelfde ogenblik waarop tussen Bel-Airbus en Airbus een overeenkomst afgesloten is met het oog op het afronden en uitvoeren van reeds bestaande overeenkomsten. De pers heeft in het licht gesteld dat deze overeenkomst 500 banen zal opleveren gedurende 10 jaren. Hij verheugt zich daarover maar wenst toch drie bedenkingen te maken.

1. Duitsland, dat in Airbus veel meer geld gestoken heeft dan België, heeft gemeend een einde te moeten maken aan het vroegere systeem van subsidiëring. Het heeft met Daimler-Benz een overeenkomst afgesloten waardoor deze groep de verrichting helemaal overneemt.

De overeenkomst geldt tot na het jaar 2000. De Duitse Staat zou dus na die datum niet meer subsidiëren. De hele verrichting moet zichzelf bedruipen. Weliswaar heeft de Staat in het begin een aanzienlijk bedrag moeten betalen, maar eenmaal dat de overeenkomst loopt, ontsnapt Duitsland aan de kritiek op het subsidiëren, toch een van de struikelstenen tussen de V.S.A. en Europa. De vraag na dit alles is: kan ook België niet een dergelijke overeenkomst afsluiten?

2. De Bush-administratie der V.S.A. was er toe gekomen, tussen de verschillende wijzen waarop de V.S.A. en Europa subsidiëren een zekere gelijkwaardigheid te erkennen. De Clinton-administratie schijnt deze op de helling te zetten. Kan de Minister mededelen waarover de tegenstelling precies gaat?

3. In 1991 en 1992 heeft België, bij monde van zijn Minister van Financiën, overeenkomsten afgesloten die zelf op vroegere overeenkomsten teruggaan. Voor een zeer lange tijdsduur verlenen zij de betrokken ondernemingen waarborgen tegen elke daling van de wisselkoers tussen de Amerikaanse dollar en de Belgische frank. Bezwaarlijk is dat deze wisselkoers vastgelegd werd op een werkelijkheidsvreemd peil: 1 dol-

Le ministre explique que le texte a été signé par les ambassadeurs validement mandatés.

Un commissaire fait valoir qu'initialement, seules des firmes pouvaient participer au programme Airbus — Sonaca, Asco, Watteuw — à l'exclusion des Etats. Il y avait également un lien avec les problèmes entre la Flandre et la Wallonie.

La part de la Belgique est modeste (2 p.c.). L'intervenant désire savoir si l'on cherchera à l'augmenter.

Les frais de financement sont à charge, dans des proportions identiques, des Affaires économiques et de la Politique scientifique. L'intervenant demande au ministre de confirmer que la récente réforme de l'Etat n'y apporte aucune modification.

Enfin, il pose une question relative au risque du change. Est-il assumé par le pays dans lequel une firme s'est établie ou par la firme elle-même?

Un autre membre constate que le Parlement prend connaissance de cet accord au moment précis où Bel-Airbus et Airbus ont conclu un accord visant à finaliser et exécuter des accords déjà existants. La presse a révélé que cet accord créera 500 emplois pendant dix ans. L'intervenant s'en réjouit, mais désire malgré tout formuler trois remarques.

1. L'Allemagne, dont la contribution au programme Airbus est beaucoup plus élevée que celle de la Belgique, a cru devoir mettre fin à l'ancien système de subventions. Elle a conclu avec Daimler-Benz un accord aux termes duquel ce groupe reprend intégralement l'opération.

L'accord restera en vigueur jusqu'après l'an 2000. L'Etat allemand ne subventionnerait donc plus à cet horizon. L'ensemble de l'opération doit se suffire à elle-même. Certes, l'Etat a dû payer, au départ, un montant considérable, mais dès que l'accord entrera en vigueur, l'Allemagne échappera aux critiques relatives aux subventions, qui constituent malgré tout une des pierres d'achoppement entre les Etats-Unis et l'Europe. Ceci étant, la question qui se pose est la suivante: la Belgique ne peut-elle pas, elle aussi, conclure un tel accord?

2. L'administration Bush des Etats-Unis était parvenue à reconnaître une certaine équivalence entre les différents modes de subvention des Etats-Unis et de l'Europe. L'administration Clinton semble la remettre en question. Le ministre peut-il préciser l'objet de la divergence?

3. En 1991 et 1992, la Belgique a conclu, par l'intermédiaire de son ministre des Finances, des accords qui remontent eux-mêmes à des accords conclus précédemment. Ils attribuent aux entreprises concernées, pour une très longue durée, des garanties contre toute baisse du taux de change entre le dollar américain et le franc belge. Ce qui est gênant, c'est que ce taux de change a été fixé à un niveau ne correspon-

lar zou 55, in andere gevallen zelfs 62 frank waard zijn. Telkens wanneer hij onder deze koers valt, moet de waarborg van Staat en Gewesten spelen. Dit is de ware kost van die 500 banen.

Daarom vraagt hij uitdrukkelijk naar de kostprijs van deze overeenkomst in het (recente) verleden, voor de Staat en voor de Gewesten. Hij wenst eveneens te weten hoeveel de Belgische belastingbetaler zal moeten betalen in de toekomst.

Men ga daarvoor uit van een enigszins realistische hypothese: de huidige wisselkoers bedraagt 32 à 33 frank en niets wijst erop dat hij in de naaste toekomst zal stijgen, eerder integendeel.

Tenslotte deelt hij mede dat het Brusselse Gewest, om financiële en tevens om principiële redenen, geen wisselkoerswaarborg heeft willen geven aan S.A.B.C.A.-Brussel. Dit bedrijf zal dus in het Airbus-programma hoogstens nog als gelegenheidstoele-veraar optreden.

De Voorzitter merkt op dat het toch wel merkwaardig is dat de Kamer over dit ontwerp van wet niet alleen geen rapport opgesteld heeft maar zelfs in openbare vergadering geen enkele vraag gesteld.

Een lid is benieuwd om de antwoorden te kennen op de vragen van de vorige spreker. Hij heeft ook zelf een verzoek: kan men vernemen hoe hoog de bedragen oplopen, voor de tijd sedert 1991, van de gefabriceerde produkten alsook het bedrag van de verschillende soorten hulp of waarborg die reeds verstrekt werden, liefst in tabelvorm?

De Voorzitter vermoedt dat deze uitgaven in de binnenkort in te dienen begroting voorkomen. Hij hoopt dat de minister toch een begin van antwoord zal kunnen geven.

De eerste spreker geeft aan dat de instemming met het Airbus-programma vooral op het oog had, de technologische weerslag ervan op onze nijverheid te verhogen. Hij vraagt of aanduidingen hierover bekend zijn, over welke sectoren het gaat en of het mogelijk is de toegevoegde waarde te schatten.

De Minister beaamt dat de Belgische deelneming aan het Airbus-programma inderdaad via de drie geciteerde firma's gebeurt.

Daar Airbus-industrie per deelnemend land slechts met één rechtspersoon wenste te handelen, werd Bel-Airbus opgericht. Hij deelt mee dat voor het programma A310 vooral door Sonaca studiebureauwerk verricht werd; voor A320 in toenemende mate ook door Asco.

De deelname van Bel-Airbus en dus van de Belgische industriële die erin vertegenwoordigd zijn, geschiedt op basis van gedeelde risico's met de industriepartners van de andere landen die bij de Airbus-programma's betrokken zijn.

dant pas à la réalité: un dollar vaudrait 55 francs belges, voire, dans d'autres cas, 62 francs belges. Chaque fois qu'il tombe sous ce taux, la garantie de l'Etat et des Régions doit jouer. C'est là le véritable coût de ces 500 emplois.

C'est pourquoi l'intervenant demande expressément le coût de cet accord dans le passé (récent), pour l'Etat et pour les Régions. Il voudrait également savoir combien le contribuable belge devra payer à l'avenir.

On part d'une hypothèse un peu plus réaliste: au cours actuel, un dollar vaut 32 ou 33 francs belges et rien ne fait penser que le cours montera dans un avenir proche, bien au contraire.

Il signale enfin que, pour des raisons financières et de principe, la Région bruxelloise n'a pas voulu donner de garantie du cours de change à la S.A.B.C.A.-Bruxelles. Cette entreprise sera donc tout au plus un fournisseur occasionnel pour le programme Airbus.

Le président s'étonne de ce que la Chambre n'a non seulement pas rédigé de rapport de commission concernant ce projet de loi, mais n'a même pas posé de questions en séance publique.

Un membre est curieux d'entendre les réponses aux questions de l'intervenant précédent. Il a lui-même une demande à formuler: est-il possible d'apprendre à combien s'élèvent, depuis 1991, les montants des produits fabriqués ainsi que le montant des différentes sortes d'assistance ou de garantie qui ont déjà été accordés, de préférence sous forme de tableau?

Le président suppose que ces dépenses figureront dans le budget qui sera déposé d'ici peu. Il espère que le ministre pourra donner une réponse ne fût-ce que partielle.

Le premier intervenant signale que, si l'on a approuvé le programme Airbus, c'était surtout dans le but d'augmenter les répercussions technologiques sur notre industrie. Il demande s'il y a des indications à ce sujet, de quel secteur il s'agit et s'il est possible d'estimer le montant de la valeur ajoutée.

Le ministre admet que la participation belge au programme Airbus se fait effectivement par le biais des trois firmes citées.

Bel-Airbus a été créé parce qu'Airbus Industrie ne désirait traiter qu'avec une seule personne morale par pays participant. Il fait savoir que pour le programme A310, c'est surtout la Sonaca qui s'est chargée des activités relevant de bureaux d'études; pour le A320, Asco y a également contribué de manière croissante.

La participation de Bel-Airbus et donc des industriels belges qu'elle représente se fait sur une base de partage des risques avec les partenaires industriels des autres pays engagés dans les programmes Airbus.

Alle betrokken industriepartners zijn solidair en delen de risico's die kunnen voortvloeien uit een eventuele commerciële mislukking van een programma. Geen enkele waarborg kan dus worden gegeven inzake productie of lastenniveau.

Zo lijkt het voor het programma A310 enigszins moeilijk om snel de doelstelling inzake gecumuleerde verkoop te bereiken, terwijl de doelstelling voor het programma A320 al voorbijgestreefd is.

Wat het break-even point betreft, is het niet mogelijk precieze gegevens te verschaffen want dit element is afhankelijk van talrijke parameters waaronder met name de produktiviteitscurve, de structuurkosten, enz., d.w.z. parameters die voor elk bedrijf gelden. Men kan hoogstens met veel voorbehoud gewagen van een break-even point dat gelegen is onder de 300 vliegtuigen voor het programma A310, onder de 600 vliegtuigen voor het programma A320 en onder de 800 vliegtuigen voor het programma A330/A340.

Voor Airbus werken nu bij Sonaca wel meer dan 500 mensen. Voor Asco kan hij geen cijfers geven, maar de zaak neemt uitbreiding.

Hoe zulke programma's er in de toekomst zullen uitzien is vooral een zaak van industrieel beleid: wensen de politici op de ingeslagen weg voort te gaan? Het antwoord hangt meer van hen af dan van de nijverheid. Tegen een verhoging van de Belgische bijdrage (nu ongeveer 2 pct.) bestaat vanwege Airbus-Industrie a priori geen principieel bezwaar.

De financiering van Airbus gebeurt inderdaad door Economische Zaken en Wetenschapsbeleid. Beide dragen de ontwikkelingskosten van het programma A320 elk voor de helft. De programma's A330-A340 kunnen slechts voor 80 pct. op publieke deelneming rekenen. Na actualisering valt dit waarschijnlijk op ongeveer 60 pct. Dit betekent hoe dan ook van overheidswege een geringere tussenkomst in de ontwikkelingskosten.

Wie draagt het wisselkoersrisico? Voor het programma A310 was dat aanvankelijk de onderneming; boven een bepaald aantal vliegtuigen komen openbare machten tussen (de Gewesten en het departement van Financiën).

Wat de technische weerslag betreft, is daar ten eerste de ontwikkeling in de sector van de studiebureaus; verder de taakverdeling tussen de betrokken bedrijven en hun zakencijfer. Het zakencijfer teweeggebracht door het programma A320 komt voor 48 pct. Sonaca ten goede, voor 52 pct. Asco/Watteeuw.

De industriële overeenkomst tussen Bel-Airbus en Airbus-Industrie heeft inderdaad volgens de pers de hoop gewettigd op 500 nieuwe banen; het zullen er in

Tous les partenaires industriels concernés sont solidaires et partagent les risques qui peuvent découler d'un éventuel non-succès commercial d'un programme; aucune garantie ne peut donc être donnée en termes de production ou de plan de charge.

Ainsi pour le programme A310, il semble quelque peu difficile d'atteindre rapidement l'objectif en termes de ventes cumulées, alors que pour le programme A320 l'objectif est déjà dépassé.

En ce qui concerne le seuil de rentabilité, il n'est pas possible d'avancer des données précises; en effet, cet élément est fonction de nombreux paramètres, dont la courbe de productivité, les coûts de structure, etc., paramètres qui sont propres à chaque entreprise. Tout au plus peut-on avancer, avec beaucoup de réserves, que ce seuil devrait se situer pour le programme A310 sous les 300 avions, pour le programme A320 sous les 600 avions et pour le programme A330/A340 sous les 800 avions.

L'activité Airbus chez Sonaca occupe actuellement plus de 500 personnes. Pour Asco, il ne peut pas donner de chiffres, mais l'affaire prend de l'extension.

L'évolution de tels programmes à l'avenir est surtout une question de politique industrielle: les hommes politiques souhaitent-ils poursuivre dans la voie tracée? La réponse dépend d'eux plutôt que de l'industrie. Il n'existe a priori aucune objection de principe de la part de Airbus-Industrie à une augmentation de la contribution belge (qui est actuellement d'environ 2 p.c.).

Le financement d'Airbus est effectivement assuré par les Affaires économiques et la Politique scientifique. Chacun de ces deux départements supporte la moitié des frais de développement du programme A320. Les programmes A330-A340 n'ont pu compter sur une participation publique qu'à raison de 80 p.c. Après actualisation, cette proportion tombera probablement aux environs de 60 p.c. Quoi qu'il en soit, cela constitue un recul des pouvoirs publics dans les frais d'intervention de développement.

Qui assume le risque de change? Pour le programme A310, c'était initialement l'entreprise; les pouvoirs publics (les Régions et le département des Finances) interviennent au-delà d'un nombre déterminé d'avions.

Pour ce qui est de l'incidence technique, elle s'exerce d'abord sur le développement dans le secteur des bureaux d'études, puis sur la répartition des tâches entre les entreprises concernées et sur leur chiffre d'affaires. Le chiffre d'affaires généré par le programme A320 est partagé entre Sonaca (48 p.c.) et Asco/Watteeuw (52 p.c.).

Selon la presse, le contrat industriel entre Bel-Airbus et Airbus-Industrie a effectivement légitimé l'espoir de créer 500 emplois nouveaux; en fait, ils

feite waarschijnlijk nog meer zijn. Veel zal afhangen van o.a. het produktietempo. De industriëlen kunnen hierover nauwkeuriger cijfers verstrekken.

Duitsland is het land met vermoedelijk de hoogste publieke inbreng in de Airbus: wel 110 à 120 pct. van de door Airbus-Industrie geschatte kost. De samengevoegde terugbetaling bereikt hoogstwaarschijnlijk geen 10 pct.

Het is juist dat Daimler-Benz de zaak daarna overgenomen heeft. Men heeft voorgespiegeld dat de zaak zichzelf zal bedruipen; na het jaar 2000 dan. Dat zullen we nog zien.

Wat de Amerikaans-Europese twist binnen de G.A.T.T. aangaat, is het zo dat aanvankelijk, voor een welbepaald programma, tussen Amerika en Europa was overeengekomen dat op programma's voor welomschreven vliegtuigen 33 pct. aan rechtstreekse steun vanwege de overheid mocht gegeven worden. Nu hebben de begrippen «programma» en «niet terugkerende kosten» in de V.S.A. een andere inhoud dan in Europa. Zij slaan daar op veel meer activiteiten. Zodat 33 pct. op een veel groter bedrag niet zoveel verschilt van de (Europese) 60 pct. op een veel kleiner bedrag.

Hoe de Amerikaans-Europese twist zal evolueren is moeilijk te voorspellen. De vliegtuignijverheid stelt het tegenwoordig niet goed, zeker niet in de V.S.A. Er vallen daar vele ontslagen. In die omstandigheden wordt president Clinton politiek-psychologisch gedwongen, strenger op te treden tegenover de Europese concurrentie.

Een wisselkoers van 1 \$ = 62 B.F. is hem niet bekend, wel een van 55,2, met name voor het programma A320. Wat dit aan budgettaire gevolgen heeft gehad vrage men best aan het bevoegde departement.

Voor de programma's A330-A340 is het 1 \$ = 45 B.F. Weliswaar komen daar vrijstellingen bij, ten laste van de Gewesten (5 pct.) en van het centrale gezag (10 pct.).

Een lid vraagt dat de Minister zou mededelen:

a) voor de voorbije jaren: hoeveel Airbus al gekost heeft aan elk Gewest en aan de Belgische Staat, onderverdeeld in Financiën, Economische Zaken en Wetenschapsbeleid;

b) voor de toekomst, aan de hand van een paar waarschijnlijke hypothesen (gemakshalve een ongewijzigde wisselkoers, de omvang van de produktie en de eventuele vrijstelling, door industriëlen te dragen

seront probablement plus nombreux. Cela dépendra entre autres principalement du rythme de production. Les industriels peuvent fournir des chiffres plus précis à ce sujet.

L'Allemagne est le pays dont l'apport public dans le programme Airbus est probablement le plus élevé: de l'ordre de 110 à 120 p.c. du coût estimé par Airbus Industrie. Le remboursement cumulé atteint vraisemblablement moins de 10 p.c.

Il est exact qu'ensuite, Daimler-Benz a repris l'affaire. On a fait valoir qu'elle serait rentable; sans doute après l'an 2000; à vérifier alors.

En ce qui concerne le litige qui oppose les Etats-Unis et la Communauté européenne au sein du G.A.T.T., il avait été convenu initialement entre les deux parties pour un programme déterminé que, pour des programmes relatifs à des avions bien définis, les pouvoirs publics pouvaient accorder une aide directe de 33 p.c. Or, les notions de «programme» et de «frais non récurrents» ont aux Etats-Unis un autre contenu qu'en Europe. Elles y couvrent beaucoup plus d'activités, avec la conséquence qu'il n'y a pas tellement de différence entre 33 p.c. sur un montant beaucoup plus élevé et les 60 p.c. européens sur un montant beaucoup plus réduit.

Il est difficile de prévoir comment le litige Amérique-Europe va évoluer. Actuellement, l'industrie aéronautique ne va pas bien, en particulier aux Etats-Unis. Les licenciements y sont nombreux. Dans ces conditions, le président Clinton se voit contraint, politiquement et psychologiquement, de se montrer plus sévère à l'égard de la concurrence européenne.

Il n'a pas connaissance d'un taux de change de 62 F.B. pour un dollar, mais bien d'un taux de 55,2 F.B., notamment pour le programme A320. Quant à savoir quelle en a été l'incidence budgétaire, il vaut mieux le demander au département compétent.

Pour les programmes A330-A340, le taux est de 45 F.B. pour un dollar. A cela s'ajoutent, il est vrai, des franchises à charge des Régions (5 p.c.) et du pouvoir central (10 p.c.).

Un membre demande au ministre de fournir les informations suivantes:

a) pour le passé: combien Airbus a-t-il déjà coûté à chaque Région et à l'Etat belge, en distinguant les Finances, les Affaires économiques et la Politique scientifique;

b) pour l'avenir: en se basant sur quelques hypothèses plausibles (pour simplifier une parité inchangée, le volume de production et la franchise éventuelle à supporter par les industriels en cas de

bij verlies) hoe hoog de tussenkomst van de bovenvermelde financieringsbronnen zal oplopen tot ongeveer het jaar 2000?

Een commissielid sluit aan bij de gestelde vragen en voegt er de vraag aan toe, niet alleen procenten maar ook centen te vermelden.

Het is benieuwd naar de gewestelijke weerslag op technisch, economisch en financieel gebied. Het is niet zeker van de zin van een centraal-Belgisch optreden nu het industrieel beleid geregionaliseerd is.

Het staat enigszins wantrouwig tegenover de betrokkenheid van een firma als Asco. Deze heeft namelijk ook met wapenproductie te maken. Het acht het niet uitgesloten dat de vruchten van de deelneming in Airbus uiteindelijk ten goede komen aan de wapenaanmaak.

Het benadrukt dat in dossiers als deze de publieke instanties verweven zijn met het industrieel apparaat en dat het Parlement hierop moeilijk zicht krijgt.

Nog een ander lid toont zich op zijn beurt verwonderd over de passiviteit van de Kamer van Volksvertegenwoordigers tegenover een dossier waarover blijkbaar zo veel te zeggen is.

Ook over het vastleggen van de dollarwisselkoers voor het verlenen van waarborg is hij verwonderd. Is die ooit zo hoog geweest en wanneer dan wel?

Een collega wijst er op dat zulks ook de scheepswerven parten gespeeld heeft. Blijkbaar is die wisselkoers alles behalve vast.

Een andere collega bevestigt dat bij de start van het Airbusprogramma die wisselkoers wel ongeveer 1 dollar = 55,20 Belgische frank geweest is. Onbegrijpelijk echter is dat men naar dezelfde koers nog verwijst in 1991, wanneer die al lang gedaald is.

De minister betoogt dat de Staat de nijverheid sterk steunt in vele landen, buiten Europa in bijvoorbeeld de V.S.A., Canada en zeker ook Japan. Trouwens het Gewest Vlaanderen doet het evenzeer (de Boelwerf), omwille van de tewerkstelling. Zonder zulke steun kunnen de bedrijven niet meer wedijveren. Alleen spitstechnologie heeft zonder dat nog toekomst. Het is dus niet gepast, achter zulke handelwijze dadelijk verdachte verrichtingen te zoeken. Europa moet in de luchtvaart en in de desbetreffende technologie aanwezig blijven. De regels van het spel spelen terwijl de anderen dit niet doen, ware een ramp.

perce), à combien s'élèvera l'intervention des sources de financement précitées jusqu'aux environs de l'an 2000?

Un commissaire se rallie aux questions posées et demande, en outre, que les réponses soient données non seulement en pour cent mais aussi en montants réels.

L'intervenant est curieux de connaître les retombées régionales dans les domaines technique, économique et financier. Il n'est pas certain qu'une intervention du pouvoir central ait un sens, à présent que la politique industrielle a été régionalisée.

Il éprouve une certaine méfiance à l'idée de voir participer une firme telle qu'Asco. En effet, cette firme est également concernée par la production d'armements. A son avis, il n'est pas exclu que les fruits de la participation à Airbus profitent en fin de compte à la fabrication d'armes.

L'intervenant souligne que, dans des dossiers comme ceux-ci, les instances publiques sont intimement liées à l'appareil industriel et qu'il est difficile pour le Parlement d'y voir clair.

Un autre membre s'étonne à son tour de la passivité de la Chambre des représentants à l'égard d'un dossier sur lequel il y a manifestement tant à dire.

La fixation du taux de change du dollar pour l'octroi de la garantie l'étonne également. Ce taux a-t-il jamais été aussi élevé et, dans l'affirmative, à quel moment?

Un collègue signale que cet élément a également joué de vilains tours aux chantiers navals. Apparemment, ce taux de change n'est rien moins que fixe.

Un autre collègue confirme qu'au début du programme Airbus, le taux de change a bien été d'environ 55,20 francs pour un dollar. Mais ce qui est incompréhensible, c'est que l'on a continué à se référer au même taux en 1991, alors que celui-ci avait baissé depuis longtemps.

Le ministre déclare que l'Etat soutient fortement l'industrie dans de nombreux pays; outre l'Europe, c'est le cas par exemple aux Etats-Unis, au Canada et certainement au Japon. C'est d'ailleurs un procédé que la Région flamande utilise également (par exemple le cas de Boelwerf), et ce à cause de l'emploi. Dépourvues de ce soutien, les entreprises ne sont plus compétitives. Seule la technologie de pointe a encore un avenir sans devoir bénéficier de mesures de soutien. Il ne faut donc pas considérer ce genre de procédé comme une opération suspecte. L'Europe doit rester présente dans le secteur de l'aviation et dans la technologie y afférente. Il serait catastrophique de jouer le jeu en en respectant les règles alors que les autres ne le font pas.

Hij zal het departement van Wetenschapsbeleid verzoeken om mededeling van de gevraagde gegevens. Hij beveelt nochtans aan, er omzichtig mee om te springen en ze niet noodzakelijk allemaal in het rapport te vermelden.

Hij erkent dat het bestand dat Europa met de Bush-administratie had bereikt, door de Clinton-administratie werd opgezegd.

Hoe de zaken zullen evolueren is moeilijk te voorspellen. In de V.S.A. liggen, buiten dit dossier, verschillende andere dossiers op tafel (telecommunicatie, openbare markten, staal) die trouwens een onderling verband hebben. Insiders beweren dat van Europees standpunt uit het Airbusdossier, zelfs dat van de telecommunicatie, nog enigszins haalbaar zou zijn; dat van de staalnijverheid niet.

In het ruimere kader van de Uruguay Round zijn pronostieken nog moeilijker te maken. Weer in tegenstelling met de Bush-periode, groeit in de V.S.A. steeds meer politieke oppositie tegen de Noordamerikaanse zone van vrije uitwisseling (N.A.F.T.A.). Welnu, indien deze niet toegepast wordt, moet men zich geen begoochelingen maken over de Uruguay Round.

Men houde voor ogen dat de Amerikanen het nooit hebben over de vermindering van hun eigen subsidies.

Indien men de staatshervorming consequent wil doortrekken, zou het Belgische niveau helemaal niet meer moeten betalen voor Airbusprogramma's. De Gewesten echter zijn wel uit op bevoegdheden maar niet noodzakelijk op de eruit voortvloeiende verplichtingen, o.m. betalen.

Dan is de vraag gerezen of België aan het Airbus-programma nog wel wilde meedoen. Aangezien de Gewesten verstek lieten gaan heeft België de last dan toch maar op zich genomen.

Daarna hebben de Gewesten wel een gedeelte van het wisselkoersrisico willen dragen.

Dit alles betekent niet dat het gevaar voor vermenigving met wapenproductie en -handel onbestaande is.

Hij vindt het ook normaal dat elk Gewest aandacht heeft voor wat die investering opbrengt, ook al is dit (bijvoorbeeld wegens onderaannemingen) niet steeds gemakkelijk uiteen te houden.

De Voorzitter stelt veiligheidshalve voor, het rapport wel degelijk te lezen en beperkingen te aanvaarden bij het publiceren van de antwoorden.

De Commissie stemt hiermede in.

Een lid dringt op zijn beurt aan om in het rapport geen inlichtingen te vermelden die de E.G. en België schade zouden kunnen toebrengen.

Le ministre demandera au département de la Politique scientifique de communiquer les données requises. Il conseille cependant de les manier avec prudence et de ne pas nécessairement les mentionner toutes dans le rapport.

Il reconnaît que la trêve que l'Europe avait conclue avec l'administration Bush a été rompue par l'administration Clinton.

Il est difficile de prédire de quelle façon les affaires évolueront. Outre le dossier de l'Airbus, de nombreux autres dossiers sont à l'examen aux Etats-Unis (les télécommunications, les marchés publics, l'acier), qui ont d'ailleurs des rapports entre eux. Les initiés prétendent que, du point de vue européen, le dossier Airbus et même celui des télécommunications seraient, à la limite, réalisables; le dossier concernant l'industrie sidérurgique ne l'est pas.

Dans le cadre plus large de l'Uruguay Round, il est encore plus difficile de faire des pronostics. Contrairement à ce qui s'est passé pendant la période Bush, l'opposition politique contre l'Accord nord-américain de libre échange (N.A.F.T.A.) va croissante. Or, si celle-ci ne devient pas effective, il ne faut plus se faire d'illusions concernant l'Uruguay Round.

N'oublions pas que les Américains ne parlent jamais de diminuer leurs propres subsides.

Si l'on voulait être conséquent avec la réforme de l'Etat, l'Etat fédéral belge ne devrait plus rien payer pour les programmes Airbus. Les Régions, quant à elles, sont certes à l'affût de compétences, mais pas nécessairement des obligations qui en découlent, notamment celle de payer.

C'est alors que s'est posée la question de savoir si la Belgique souhaitait encore participer au programme Airbus. Puisque les Régions se sont désistées, l'Etat fédéral a décidé de prendre les charges sur lui.

Par après, les Régions ont bien voulu supporter une partie des risques liés au cours du change.

Tout cela ne signifie pas que le danger de se retrouver associés avec l'industrie et le commerce des armes soit inexistant.

Le ministre trouve également normal que chaque Région s'intéresse à ce que ces investissements rapporteront, même si ce n'est pas toujours facile à déterminer, par exemple à cause des sous-traitances.

Par souci de sécurité, le président propose de lire effectivement le rapport et d'accepter que des limitations soient imposées à la publication des réponses.

La commission se rallie à ce point de vue.

Un membre insiste à son tour pour ne pas citer, dans le rapport, des informations qui pourraient porter préjudice à la C.E.E. et à la Belgique.

Hij haalt met instemming een verklaring van de Minister aan volgens welke de regeringen vroeger een industriële politiek op lange termijn voerden met name door er voor te waken dat België betrokken bleef bij de ontwikkeling van spits technologie.

Hij stelt nochtans vast dat de Belgische bedrijven nog zelden met onderaanneming werken en geen veelomvattende industriële visie meer schijnen te bezitten. Sommigen zagen zich verplicht, in het openbaar domein te vallen. Anderen werden filialen van buitenlandse bedrijven die ze gebruiken (S.A.B.C.A. bv.) voor onderdeeljes van hun industriële politiek. Op deze wijze blijven de arbeiders wel op de hoogte van hun werk maar op hoger vlak dreigen de Belgische bedrijven de trein te missen.

Tenslotte benadrukt hij dat tegenover de bereidheid van de commissie, de verkregen informatie ter zake met terughoudendheid te publiceren, volstrekte vrijmoedigheid moet staan vanwege al de betrokken departementen bij het verstrekken van nauwkeurige gegevens over het verleden en van bruikbare, realistische hypothesen naar de toekomst toe. België bevindt zich in zulke slechte financiële toestand dat het minste wat men mag vragen is dat er geen schulden verborgen blijven.

Een commissielid vermoedt dat de pers een grotere rol speelt dan het Parlement zelf bij het al of niet verspreiden van vertrouwelijke informatie. Hij ziet met belangstelling uit naar cijfers betreffende de spreiding over Gewesten en departementen maar betoogt dat een strategie op lange termijn door Gewest noch Staat kan ontwikkeld worden. Men moet in een ruimer verband nagaan welke wisselwerking bestaat tussen technologie en werkgelegenheid. Men zou ook moeten nagaan wat er aan de hand is met de herlokalisering van bedrijven en wat dit voor de samenleving aan gevolgen kan hebben.

Tenslotte meent hij dat men zich moet beraden over de vraag, binnen welke geografische afmetingen een beleid nog kan worden gevoerd.

Aangezien de leden vanwege de diensten van de Eerste Minister bevredigende statistische informatie ontvangen hebben waarvoor deze borg staan, zien zij af van de publikatie ervan als bijlage.

STEMMING

Het enige artikel en dus het ontwerp van wet wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 2, bij 3 onthoudingen.

Het verslag is eenparig goedgekeurd door de 12 aanwezige leden.

De Rapporteur,
Karel VERSCHUEREN.

De Voorzitter,
Herman DE CROO.

Il cite, en l'approuvant, une déclaration du ministre selon laquelle les gouvernements menaient précédemment une politique industrielle à long terme, notamment en veillant à ce que la Belgique reste associée au développement de la technologie de pointe.

Il constate toutefois que les entreprises belges ne font plus que rarement appel à la sous-traitance et ne semblent plus avoir une perspective industrielle globale. Certaines se sont vues contraintes de rejoindre le domaine public. D'autres sont devenues filiales de firmes étrangères, qui les utilisent (S.A.B.C.A., par exemple) comme instruments d'une partie de leur politique industrielle. Cela permet certes aux travailleurs de rester au courant de leur travail, mais, à un échelon supérieur, les entreprises belges risquent de laisser passer leur chance.

Enfin, il souligne que, face à la volonté de la commission de publier avec réserve les informations reçues en la matière, tous les départements concernés par la fourniture de données précises sur le passé et d'hypothèses utiles, réalistes pour l'avenir doivent faire preuve d'une parfaite franchise. La Belgique se trouve dans une situation financière à ce point mauvaise que la moindre des choses est de demander de ne plus dissimuler aucune dette.

Un commissaire suppose que la presse joue un plus grand rôle que le Parlement lui-même dans la diffusion ou la dissimulation d'informations confidentielles. Il attend avec intérêt des chiffres relatifs à la répartition entre les Régions et les départements, mais fait valoir que ni les Régions, ni l'Etat ne peuvent développer une stratégie à long terme. Il faut examiner dans un contexte plus large quelles sont les interactions entre la technologie et l'emploi. Il faudrait également examiner ce qu'il en est de la relocalisation d'entreprises et quelles peuvent en être les conséquences pour la collectivité.

Enfin, il estime que l'on doit réfléchir à la question de savoir dans quelles limites géographiques une politique est encore possible.

Comme les membres ont obtenu des informations statistiques satisfaisantes des services du Premier ministre, et que ceux-ci en garantissent l'exactitude, ils renoncent à les publier en annexe.

VOTE

L'article unique et, dès lors, le projet de loi ont été adoptés par 7 voix contre 2 et 3 abstentions.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

Le Rapporteur,
Karel VERSCHUEREN.

Le Président,
Herman DE CROO.