

Extrait du Spyworld Actu

<http://www.spyworld-actu.com/spip.php?article14948>

Audition de M. Laurent Collet-Billon, délégué général pour l'armement, dans le cadre du projet de loi de finances



pour 2012

Date de mise en ligne : dimanche 16 octobre 2011

- Défense - France -

Spyworld Actu

M. le président Guy Teissier. Nous recevons M. Laurent Collet-Billon, délégué général pour l'armement, à qui je souhaite la bienvenue.

Je voudrais à nouveau vous remercier pour l'accueil que vous nous avez réservé lors des universités d'été de la défense il y a quelques semaines. Nous avons tous pu apprécier le savoir-faire et les qualités humaines et technologiques de la direction générale de l'armement (DGA). Bien que la tradition de votre grande maison soit plutôt de rester dans l'ombre, il était opportun de mettre en lumière ce superbe outil de travail et de mieux faire comprendre sa position au sein du monde de la défense.

M. Laurent Collet-Billon, délégué général pour l'armement. Je vous remercie de m'avoir invité à intervenir dans le cadre de l'examen par votre commission du projet de budget pour 2012. Je vous remercie également, monsieur le président, pour vos propos aimables au sujet des universités d'été de la défense.

Je vous ferai tout d'abord un point de situation succinct de l'exécution du budget de l'année 2011. J'évoquerai ensuite le projet de loi de finances pour 2012 avant de dégager quelques perspectives pour les années ultérieures.

Dans la continuité de 2009 et de 2010, la DGA s'est attachée en 2011 à livrer les matériels demandés pour la modernisation de nos armées.

Les mesures décidées l'an dernier en programmation budgétaire triennale pour la réduction des déficits publics ont été mises en oeuvre. Elles portent sur le décalage du lancement de quelques programmes futurs, sur des réductions de cible et sur des étalements de production.

Je commencerai par évoquer les livraisons, fondamentales dans un contexte d'engagement de nos forces. Pour la dissuasion, le calendrier est strictement respecté avec la poursuite des livraisons de missiles M51 et la livraison des derniers missiles ASMP-A.

Dans le domaine conventionnel, nous prévoyons la livraison, d'ici à la fin de l'année, de quatre hélicoptères NH90, dont le premier dans sa version terrestre (TTH), de cinq hélicoptères de combat Tigre, de plus de 4 000 équipements de fantassin FÉLIN, de 100 véhicules blindés de combat d'infanterie (VBCI), des missiles ASTER, Exocet MM40 et MICA rénovés ainsi que 11 avions Rafale. Je précise d'ailleurs que nous avons réceptionné cet été le centième Rafale.

La capacité de renseignement est renforcée par la rénovation d'un Transall Gabriel et l'arrivée de quatre nouvelles nacelles de reconnaissance RECO-NG.

Enfin, la livraison des téléphones cryptés THEOREM au Gouvernement et à différentes institutions et administrations a commencé, avec un peu de retard j'en conviens.

Globalement, l'exécution des marchés de production est satisfaisante et notre industrie donne une image positive, à l'exemple de Nexter qui livre ses VBCI de façon tout à fait convenable en termes de qualité et de délais.

Pour nos matériels, l'emploi en opérations extérieures (OPEX) reste l'épreuve de vérité. En Afghanistan, nous avons été amenés à engager en « urgence opérations » quelques améliorations pour la protection des combattants et l'interopérabilité avec nos alliés. L'opération Harmattan, en Libye, a montré l'efficacité de notre dispositif militaire ;

l'effort que nous fournissons depuis de longues années porte maintenant ses fruits. Nous sommes capables d'entrer en premier sur un théâtre complexe, d'assurer le commandement de cette phase et de fonctionner au sein de l'OTAN. En l'espèce nous avons parfaitement collaboré avec nos partenaires britanniques et avons démontré l'efficacité globale de notre outil militaire et de nos systèmes d'armes. Le Rafale a par exemple tiré des missiles de croisière SCALP-EG avec une précision remarquable et a largué, avec le même succès, des armements air-sol modulaires (AASM) à guidage infrarouge. L'efficacité du Tigre a également été à la hauteur des espérances, en particulier pour les opérations nocturnes.

Cette opération fait aussi apparaître quelques insuffisances. Elles étaient prévisibles, dans la mesure où elles correspondent à des opérations différées en raison d'arbitrages budgétaires. Le problème le plus évident est celui des drones MALE. Le ministre de la défense a pris une décision durant l'été en vue de maintenir une capacité MALE à compter de 2014 et nous menons une action à plus long terme avec les Britanniques à l'horizon 2020. Des décisions concernant le ravitaillement en vol et le transport logistique avec l'avion multirôle de ravitaillement en vol et de transport (MRTT) sont également imminentes.

Pour ce qui est des commandes, l'année 2011 est en phase avec les prévisions, je ne m'y étendrai pas.

J'en viens à l'exécution budgétaire. Les engagements sur le programme 146, que je codirige avec l'amiral Édouard Guillaud, devraient s'établir à un peu plus de 8 milliards d'euros en fin d'année et le besoin de paiements à plus de 10 milliards. C'est une très bonne exécution. Le report de charges à la fin de 2011 est estimé à 1,7 milliard d'euros, soit environ deux mois de paiement. Nous prenons dès maintenant les précautions qui nous permettront de payer les entreprises les plus fragiles pendant la période de recouvrement allant de la fin de l'année au début de l'exécution budgétaire de 2012. C'est une dégradation par rapport au report de charges de la fin de 2010 qui était de 800 millions d'euros. Ce report pourrait toutefois être réduit à 1 milliard si nous disposons des ressources extrabudgétaires tirées de la vente des fréquences. Je note que les appels d'offres viennent d'être lancés et que les recettes escomptées sont supérieures à celles qui étaient inscrites dans les projets. L'important est que ces crédits soient mis à notre disposition à une date où ils seront encore employables, faute de quoi la gestion de la fin de l'année sera quelque peu délicate. Plus généralement, les recettes extrabudgétaires seront importantes pour l'exécution budgétaire de 2012.

En ce qui concerne les crédits de la DGA au sein du programme 144 « Environnement et prospective de la politique de défense », le niveau d'engagement pour les études amont commandées à l'industrie est estimé à 700 millions d'euros à la fin de l'année. Un effort de plus de 50 millions d'euros est consenti en faveur des PME *via* notamment le dispositif de subvention RAPID (régime d'appui pour l'innovation duale). Il consiste à partager les frais avec l'industriel, notre participation servant d'effet de levier. Le délai entre le dépôt de projet et le versement des fonds est réduit à moins de six mois. Je compte développer encore ce dispositif dans les années qui viennent.

S'agissant des difficultés rencontrées dans l'exécution 2011, je me suis déjà exprimé sur le progiciel Chorus et chacun sait ce qu'il en est.

En matière de maîtrise des coûts et des délais dans la conduite des opérations d'armement, la tendance est à l'amélioration. Les objectifs devaient être tenus avec un taux de retard de 1,5 % sur les devis et de 2,25 mois sur les délais de réalisation. Je pense que finalement nous arriverons à passer en deçà du seuil des deux mois.

En ce qui concerne la réforme du ministère, nous avons quasiment tenu le calendrier de restructuration des activités de la DGA. Notre effectif à la fin de 2011 sera de moins de 11 000 personnels. Nous sommes en ligne avec les objectifs de la révision générale des politiques publiques (RGPP) et fournissons le même effort que les armées sur ce plan.

Les redéploiements sont près d'être achevés sans rupture notable d'activité et en préservant l'essentiel de notre capital de compétences techniques. Nous apportons une vigilance particulière au reclassement des personnels qui ne souhaitent ou ne peuvent pas suivre ces redéploiements, avec une attention spécifique pour les sites d'Angers et de Vernon. Le format de 2014 que la RGPP a fixé à la DGA sera atteint. Nous arriverons alors à la limite d'optimisation : nous nous serons délestés de toutes les tâches de soutien, autant en matière d'administration du personnel qu'en matière de matériel, d'informatique ou d'infrastructures. Aller plus loin reviendrait à supprimer des capacités. En d'autres termes, il n'y aura plus aucune marge de manoeuvre.

Pour ce qui concerne l'industrie, nous sommes enfin parvenus, au terme de dix ans d'efforts, à concrétiser la rationalisation de la filière de la propulsion solide avec le projet *Héraklès*. SNPE Matériaux énergétiques a rejoint Safran pour donner naissance au numéro deux mondial de la propulsion à poudre. Cela ouvre de nouvelles perspectives.

En revanche, les rationalisations entre Thales et Safran, abondamment commentées dans la presse, restent à faire. Cela étant, l'état actuel de nos finances et les perspectives de la compétition mondiale ne nous permettent pas de continuer à soutenir les filières industrielles indépendantes de deux sociétés. Il est impératif de constituer en France une filière optronique unique allant des composants de base aux équipements. Il en va de même pour la navigation ou pour les centrales inertielles.

Sur le plan européen, le traité de Lancaster House signé à la fin de 2010 définit une ambition très forte pour l'axe franco-britannique. Nous avons travaillé en 2011 à la construction des différents projets de coopération qui le sous-tendent, notamment dans le domaine aéronautique où cette coopération est structurante. Cette orientation n'est toutefois pas exclusive. Nous abordons ces sujets avec nos partenaires de façon très pragmatique.

Pour terminer le panorama de 2011, j'évoquerai brièvement les exportations. Nous assistons depuis l'été à une légère embellie avec la concrétisation de la vente de deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) à la Russie. Elle s'accompagnera de transferts de technologie. Je me félicite également du contrat de rénovation des Mirage 2000 en Inde. Grâce à ces opérations, la prise de commande devrait atteindre de l'ordre de 7,5 milliards d'euros en fin d'année.

Ce montant ne prend pas en compte l'éventualité de contrats portant sur le Rafale. Les discussions avec certains pays sont actives : les Suisses ont relancé une procédure énergique à l'initiative du Parlement ; en Inde, nous sommes en compétition directe avec l'Eurofighter.

J'en viens au projet de loi de finances pour 2012 qui s'inscrit dans la ligne définie par la loi de programmation financière : tout en réalisant les mesures d'économie définies en 2010 par la programmation budgétaire triennale 2011-2013, il assure le maintien de l'effort en faveur de l'équipement des forces.

La prévision d'engagement pour le programme 146 est de l'ordre de 11,3 milliards d'euros. Les ressources budgétaires pour les paiements s'élèveront à 9,2 milliards d'euros, en hausse de 3,6 % par rapport à 2011, complétées par 800 millions de recettes extrabudgétaires tirées de la vente des fréquences. Si ces recettes venaient à manquer, le report de charges s'aggraverait d'autant et nous sortirions du domaine du soutenable.

La continuité prévaut également pour les études amont du programme 144. L'objectif d'engagement vers l'industrie est de 730 millions d'euros avec des crédits de paiement de 680 millions, toujours en comptant sur les ressources issues du CAS Fréquence.

Aujourd'hui une partie importante du budget des études amont contribue au soutien des bureaux d'étude, en

particulier dans le domaine aéronautique compte tenu de l'absence d'exportation du Rafale. Si, comme nous le souhaitons, un grand contrat d'exportation se concrétise, nous serons amenés à revoir de façon radicale l'emploi de ces sommes, un tel contrat comprenant des développements qui viendront nourrir les bureaux d'études. Il y a de nombreux autres secteurs auxquels il faut venir en aide et nous devons continuer d'augmenter notre effort en faveur de l'innovation dans les PME, où notre intervention est particulièrement efficace. Ces entreprises doivent être d'autant plus accompagnées qu'elles manient le crédit d'impôt recherche avec moins d'aisance que les grands groupes.

En 2012 les commandes porteront très majoritairement sur la poursuite des programmes en cours : drones MALE intérimaires, bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers (BSAH), missiles de moyenne portée (MMP) devant remplacer les Milan et missiles anti-navire légers (ANL) dans le cadre d'une coopération franco-britannique.

Les livraisons se poursuivront avec onze Rafale, six Tigre, une frégate multimission (FREMM), cent VBCI, trois Caracal et des missiles pour les équiper. Seront également livrés, en matière de défense antiaérienne, deux systèmes SAMP/T (sol air moyenne portée/terre) et 61 missiles Aster. Nous continuons aussi notre effort pour la maîtrise de l'information avec un nouveau Transall Gabriel rénové, des *Pods* de reconnaissance RECO-NG supplémentaires ainsi que divers systèmes d'information et de communication. Nos capacités de projection seront renforcées par un nouveau bâtiment de projection et de commandement (BPC), huit hélicoptères NH90 et cinq des avions CASA 235 qui assureront la transition avant les premières livraisons d'A400M.

Bien que le budget 2012 soit serré, il permet de maintenir l'effort d'équipement des armées ainsi qu'un effort significatif pour les études amont. Lorsque l'exécution d'un budget s'avère difficile à conduire, le chef d'état-major des armées et moi-même avons deux priorités : le respect scrupuleux des crédits de la dissuasion et des études amont. Les actions de réduction envisagées ne doivent en aucun cas pénaliser la préparation de l'avenir.

Du fait des échéances électorales, l'année 2012 aura un caractère particulier. Cela étant, un chantier est déjà ouvert pour préparer la révision du Livre blanc. La mise à jour du contexte est en cours, sous l'égide de M. Francis Delon. Cette révision sera suivie de la préparation de la prochaine loi de programmation militaire pour les années 2013-2018.

Aujourd'hui il y a peu de marges de manoeuvre sur le programme 146 « Équipement des forces ». Les contrats passés sont globaux et nous engageant sur une longue durée. Leur renégociation est très risquée au plan financier : nous avons en effet demandé à nos industriels des efforts de productivité et, si nous revenons sur ces accords, nous devons ensuite négocier le dos au mur, c'est-à-dire dans des conditions très défavorables.

Les commandes passées ne sont pas irréflechies : elles correspondent aux besoins des forces. C'est le cas des onze frégates multimission, ou encore des six *Barracuda*, dont la production est prévue jusqu'à 2027. Il n'y a pas de marges calendaires dans ce domaine.

Par ailleurs, nous devons continuer à soutenir l'innovation et à préparer l'avenir. Si nous sacrifions les études amont, nous risquons d'en subir les conséquences dans cinq ou dix ans en nous trouvant contraints d'acheter à l'étranger. De tels achats peuvent être utiles dans des situations d'urgence. Nous n'avons pas hésité, par exemple, à nous procurer des véhicules Buffalo pour les opérations d'Afghanistan. Cette pratique ne doit cependant pas devenir la règle, d'autant que ce choix a des implications fortes sur l'emploi.

Il faudra faire des choix en fonction des critères de souveraineté communément admis aujourd'hui, de l'accès aux technologies, de la capacité industrielle à les réaliser et de notre volonté de les financer.

J'ajoute que certaines de nos exportations s'accompagnent de transferts de technologie. C'est le cas des BPC qui seront livrés à la Russie, ce sera peut-être celui des Rafale si nous concluons un marché avec le Brésil. Cela signifie que nous créons nos propres concurrents à une échéance de dix, quinze ou vingt ans, avec des taux horaires en vigueur dans ces pays beaucoup moins élevés. Si nous voulons conserver des capacités commerciales à l'échelle mondiale, il est impératif de maintenir un différentiel technologique, donc d'investir dans les études amont. C'est la seule manière de créer des emplois dans l'industrie d'armement en France.

M. le président Guy Teissier. Comment se répartiront les huit hélicoptères NH90 livrés en 2012 ?

M. Laurent Collet-Billon. Après une année essentiellement dédiée à la marine l'armée de terre recevra son premier appareil en toute fin d'année 2011 et 6 autres, sur les 8 prévus, suivront en 2012.

M. Damien Meslot. Le programme A400M semble suivre désormais un cours plus normal. Pourriez-vous faire le point sur son évolution et sa situation ?

Pouvez-vous également nous donner des éléments sur le programme de lance-roquettes unitaires (LRU). Confirmez-vous qu'une première livraison aura lieu en 2014 ?

M. Jacques Lamblin. Pourriez-vous détailler les axes possibles de soutien aux PME en matière d'innovation ?

Parmi les différentes versions du Rafale, il semblerait que le Rafale marine ne soit pas le plus adapté aux missions du futur. Faut-il d'ores et déjà envisager son évolution ou sa modernisation ?

M. Jean-Claude Viollet. J'aimerais également avoir des précisions sur l'état d'avancement du programme A400M. Un premier avion sera livré à l'armée de l'air au début de 2013. Sachant que les équipes des programmes actuels incluent des responsables du soutien en service, où en est-on de la mise en place du soutien de l'A400M dès son arrivée dans les forces, en particulier pour ce qui est du moteur ?

M. le président Guy Teissier. Si cela était possible, nous serions heureux de pouvoir effectuer un vol sur un A400M au début de l'année prochaine.

M. Laurent Collet-Billon. Nous allons essayer d'accéder à votre demande, étant entendu que les créneaux que nous pourrions vous proposer seront très contraints en raison du calendrier serré des essais en vol.

Le calendrier des appareils d'essai est totalement rempli jusqu'à 2013. Ces essais ont, de façon usuelle, fait apparaître des difficultés techniques dont le traitement est en cours. C'est le signe que ces essais sont utiles et efficaces.

L'équipe d'essais en vol de Toulouse est particulièrement remarquable. Je serais heureux que les membres de votre commission viennent constater son travail sur place.

Le prochain jalon important sera constitué par la certification civile de l'avion.

Concernant le soutien, les discussions avec les industriels sont plus que difficiles, aucune proposition n'étant à la hauteur de nos attentes. Nous avons prévu de passer en commun avec les Britanniques un contrat de soutien pour les premiers appareils reçus. Mais les livraisons françaises intervenant plus tôt, il sera difficile d'aboutir à temps. Je

n'hésiterai donc pas, s'il le faut, à passer des commandes strictement dédiées au soutien des tout premiers appareils français.

Nous n'avons toujours pas de proposition satisfaisante de la part d'Airbus, notamment pour le moteur. J'ai fait savoir aux industriels que, sans contrat de soutien, je ne prendrai pas en compte les appareils et je ne les paierai pas.

À l'évidence, il faudra passer un grand contrat commun de soutien au niveau européen quand un nombre suffisant d'appareils seront en service. Les spécificités nationales ne doivent pas nous empêcher de mutualiser l'essentiel du soutien. Avant d'engager ce travail de longue haleine, il est urgent de trouver une solution pour les appareils que nous recevrons à partir de 2013.

Le LRU sera livré en 2014. La question qui restait en suspens avec l'Italie sur ce dossier est réglée et le contrat se déroule normalement.

Pour ce qui est de l'innovation et des PME, nous développons le dispositif RAPID et l'élargissons à titre expérimental aux entreprises de taille intermédiaire, c'est-à-dire les sociétés de plus de 250 salariés. Nous développons également nos partenariats avec le monde de la recherche, notamment avec l'agence nationale de la recherche, et nous examinons attentivement ce qu'il est possible de réaliser avec les laboratoires d'excellence des universités. Il s'agit de détecter les technologies émergentes et d'estimer la rapidité avec laquelle elles peuvent mûrir.

Nous agissons en étroite coordination avec la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services pour ce qui est des PME, et avec la direction générale de la recherche et de l'innovation pour ce qui est des laboratoires et du monde universitaire. Nous nous employons à améliorer le réseau pour gagner en efficacité et limiter la dispersion des crédits.

Nous connaissons bien les limites propres à la version marine du Rafale. Il n'en reste pas moins que c'est le même avion, doté des mêmes capacités opérationnelles et de la même efficacité globale. C'est de plus le seul avion naval, avec le F18 qui est aujourd'hui en fin de vie. Si le programme JSF (*Joint Strike Fighter*) naval tournait court, il pourrait même arriver que nos partenaires britanniques soient amenés à se rapprocher de nos industriels.

Quoi qu'il en soit, il ne faut négliger aucune piste d'exportation, même si c'est à long terme. Je suis par exemple persuadé que l'Inde et le Brésil se doteront de capacités aéronavales. Nous serons alors les seuls, avec les Américains, à proposer un avion navalisé puisque l'Eurofighter ne l'est pas.

M. Yves Fromion. Je vous sais gré du regard lucide que vous portez sur les sujets de votre ressort.

Vous avez évoqué la problématique de la cohérence entre nos capacités industrielles et technologiques et nos capacités budgétaires. En matière d'armement terrestre, tous les acteurs industriels protestent de leur bonne volonté les uns vis-à-vis des autres, qu'il s'agisse de Thales, Nexter, Renault véhicules industriels ou de Panhard. Or il ne se passe toujours rien ! Pour Nexter, il est difficile de tracer une perspective au-delà des programmes Caesar et VBCI. La puissance publique, qui possède 100 % du capital de cette société, a-t-elle l'intention de faire quelque chose ? Le bruit selon lequel on tirerait l'armement terrestre vers l'allemand Krauss-Maffei est-il fondé ? Cela reviendrait à associer une entreprise détenue par l'État à une société à capital familial. Est-ce envisageable ?

M. Alain Rousset. Nous sommes tous satisfaits que la situation se soit en partie débloquée pour ce qui est des drones MALE, mais qu'en est-il des drones tactiques ?

Pour le soutien à l'A400M, vous n'évoquez que Safran et Airbus. Selon vous, le soutien doit-il être assuré par les seuls constructeurs ? L'utilisation de moyens industriels étatiques ne permettrait-elle pas de faire baisser les coûts de soutien que proposent ces deux entreprises ?

La DGA s'intéresse-t-elle aux biocarburants ?

M. Christophe Guilloteau. Dans l'affaire des frégates livrées à Taïwan, la France est redevable de 600 millions d'euros dont 460 millions d'euros à la charge de l'État. Cela ne risque-t-il pas d'amputer certains programmes à venir ?

M. Laurent Collet-Billon. Le rapprochement entre Safran et Thales n'est ni un caprice de délégué général ni un caprice de ministre. Nous vivons dans un monde où l'investissement est de plus en plus rare et de plus en plus important. Ce contexte conduit nécessairement à la rationalisation de nos filières technologiques notamment dans les domaines de l'infrarouge et des centrales inertielles.

C'est un constat que nous partageons avec le ministère de l'économie : notre industrie est trop émiettée par rapport au reste de l'Europe. L'Italie dispose d'un champion unique avec Finmeccanica et au Royaume-Uni BAE Systems domine la situation, Rolls-Royce occupant un créneau très particulier. En Allemagne, le système est assez différent puisque l'industrie de défense se répartit entre les Länder. La France ne peut plus s'accorder le luxe de continuer à avoir plusieurs champions généralistes.

S'agissant du domaine terrestre, la rationalisation tarde à venir malgré les divers projets en lices.

Dans cette perspective, le programme VBMR (véhicules blindés multirôles) sera structurant. Sa mise en oeuvre est urgente : les VAB (véhicules de l'avant blindé) utilisés en Afghanistan sont très sollicités. La question de la compétition au sujet de ce programme se posera sur le plan français et sur le plan européen. Le besoin des armées françaises est de 2 000 à 3 000 véhicules ce qui représentera un effort de l'ordre de 2 à 3 milliards d'euros. Nous demandons aux industriels de s'organiser pour remporter le marché, car il n'y aura qu'un seul vainqueur.

Pour ce qui est du soutien à l'A400M, l'usage est que le fabricant assure l'entretien jusqu'à ce que le matériel soit mature. Après cette période, nous pourrions envisager de faire prendre davantage de responsabilités à des réparateurs étatiques. Ils sont absolument nécessaires, d'autant que le marché du maintien en condition opérationnelle n'est pas forcément intéressant pour les industriels car trop réduit. À titre de comparaison, le volume de production et d'entretien des NH90 représente une part négligeable de l'activité d'Eurocopter en comparaison de la production d'hélicoptères civils.

M. François Coté, directeur des plans, des programmes et du budget. Les carburants de synthèse font l'objet de quelques essais, notamment sur le turboréacteur M88. La question des biocarburants est instruite et se situe dans une perspective de plus long terme de développement des sources d'énergie alternatives pour les véhicules et les systèmes.

M. Alain Rousset. L'armée américaine utilise beaucoup de biocarburants, ce qui permet tout à la fois de tirer le secteur et de bénéficier d'une importante source d'approvisionnement endogène. Notre politique industrielle aurait à y gagner.

M. Laurent Collet-Billon. Pour les drones tactiques, il faut distinguer deux segments : d'une part, le drone très tactique, comme le *Skylark* utilisé par les forces spéciales ou le drone de reconnaissance au contact (DRAC) utilisé

par l'armée de terre, avec des variations de fiabilité et de disponibilité liées, de façon symptomatique, aux relèves de personnel ; d'autre part le drone d'un niveau de capacité supérieure qu'est le *Watchkeeper*. Nous étudions actuellement la possibilité d'acheter des exemplaires de cet appareil en remplacement du *Sperwer*, avec la perspective d'une mise en commun et d'un soutien partagé avec les Britanniques.

En matière de drones très tactiques, nous ne pouvons qu'encourager notre tissu industriel à proposer des appareils, sachant que si l'innovation est possible dans ce domaine, nous demandons à l'arrivée des productions de série et un soutien opérationnel qui peuvent se révéler lourds à mettre en oeuvre.

Pour ce qui est de l'affaire des frégates de Taïwan, je constate que plusieurs ministères sont mis à contribution.

M. Philippe Vitel. Alors que vous menez un partenariat avec l'agence nationale de la recherche, quelle place accordez-vous aux projets de recherche et d'innovation émanant des pôles de compétitivité dans le domaine de la défense ?

Par ailleurs, où en est-on de la rationalisation des centres d'essais de la DGA prévue par la loi de programmation militaire ?

Mme Michèle Alliot-Marie. Sommes-nous dépendants de certains pays pour la production de composants sensibles ? Quels sont, le cas échéant, les types de dépendance, et vis-à-vis de quels pays ? Notre niveau de dépendance augmente-t-il ou diminue-t-il ?

M. Laurent Collet-Billon. La DGA est présente dans les pôles de compétitivité, avec un effort de 13 millions d'euros. L'effet de levier est considérable, raison pour laquelle nous poursuivons notre action malgré quelques vicissitudes. En particulier, les pôles mer, aéronautique et systèmes de systèmes fonctionnent bien. Je crois que nous y avons une influence positive dans la mesure où nous savons passer des contrats : nous pouvons expliquer comment et à quel moment il faut contractualiser et employer les crédits. Ces pôles sont donc très utiles même si leur nombre me semble un peu élevé.

M. Philippe Vitel. Il y aura un écrêtement naturel.

M. Laurent Collet-Billon. Parfois, le foisonnement d'initiatives nuit à l'efficacité de l'action publique et il devient difficile d'isoler les projets les plus pertinents.

Nous sommes encore soumis à des dépendances technologiques. Nous veillons cependant avec le plus grand soin au respect du principe de souveraineté nationale posé par le Livre blanc en matière de dissuasion, de cryptographie et de lutte informatique. La plupart de nos avions présentent des adhérences avec le régime américain ITAR (*International Traffic in Arms Regulation*), mais nous nous employons à réduire le plus possible ces limitations. Nous avons engagé avec le Royaume-Uni et d'autres pays européens des discussions sur la constitution de filières exemptes de ces restrictions. Nous rencontrons une difficulté concrète avec les filières de composants puisqu'il ne reste plus qu'un fondeur en Europe, STMicroelectronics, et que les activités de défense ne demandent qu'une production très réduite. Nous explorons la solution consistant à s'approvisionner en composants programmables auprès d'industriels pouvant garantir la sécurité de la fabrication et assurer la réalisation de la programmation en France.

Devant ce défi, la DGA a considérablement renforcé son pôle « matériaux et composants » afin de renforcer son expertise. L'évolution de la réglementation française nous y incite également. Je pense par exemple à la

réglementation récente contraignant l'utilisation des radionucléides.

S'agissant des centres d'essais, nous avons appliqué sans faille les dispositions de la RGPP en fermant le laboratoire de recherches balistiques et aérodynamiques (LRBA) de Vernon et en reclassant les personnels. À ce jour, il reste moins d'une quarantaine de personnes à reclasser. Nous fermons également l'établissement technique d'Angers (ETAS) et rattachons ses pistes d'essais à l'établissement de Bourges. Il reste, sur ce site, dix-sept personnes à reclasser. Nous avons aussi fermé l'établissement de Gâvres qui servait à des essais d'artillerie de marine, et nous avons transféré l'intégralité de ses activités à Bourges. Seules deux personnes ne sont pas encore reclassées.

L'ensemble des établissements a fait l'objet d'une restructuration volontariste sur la base des métiers. C'est ainsi qu'un établissement unique a la charge des essais de missiles à Biscarosse, dans l'île du Levant, ou à Saint-Médard-en-Jalles.

Au total, ces simplifications nous font passer de 15 à 9 établissements.

Je précise que nous ne fermons pas les centres par plaisir mais parce que nous avons estimé que les équipes qu'ils abritaient étaient de taille trop réduite pour gérer de façon efficace leur soutien et le maintien des compétences. Nous dynamisons fortement les établissements restants : celui de Bruz emploiera par exemple 1 200 personnes d'ici à 2015, dont une grande part d'ingénieurs.

Post-scriptum :

<http://www.assemblee-nationale.fr/1...>