

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission de la défense nationale et des forces armées

- Audition de M. Laurent Collet-Billon, délégué général pour l'armement, sur le projet de loi actualisant la programmation militaire pour les années 2015 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense (n° 2779)..... 2
- Information relative à la commission..... 16

Mardi

26 mai 2015

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 63

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Présidence de
Mme Patricia Adam,
présidente



La séance est ouverte à dix-sept heures.

Mme la présidente Patricia Adam. Monsieur le délégué général, soyez le bienvenu pour cette audition consacrée à l'actualisation de la loi de programmation militaire (LPM) pour 2014-2019. Au-delà du programme 146, vous nous direz un mot, j'imagine, de la transformation des ressources exceptionnelles en crédits budgétaires, étant entendu que nous devons rester vigilants, notamment lors de l'examen du projet de loi de finances rectificative, sur l'exécution budgétaire.

M. Laurent Collet-Billon, délégué général pour l'armement. Je vous remercie de votre invitation. Le mécanisme d'actualisation, inscrit dans le corps de la LPM, permet de vérifier, avant la fin de la deuxième année d'exécution, l'adéquation entre les objectifs et les réalisations et d'affiner, si nécessaire, les orientations en fonction de l'évolution du contexte.

Cet exercice m'apparaît indispensable à double titre. En premier lieu, la construction de la LPM ne fut pas simple car il s'agissait de conjuguer souveraineté stratégique et souveraineté budgétaire dans un contexte économique marqué par l'impératif de redressement des finances publiques. Il a fallu également concilier les besoins d'équipement des forces armées, à court ou moyen terme, avec ceux du maintien à long terme de la base industrielle et technologique de défense, maintien qui impose notamment d'alimenter l'activité des bureaux d'études avec des programmes nouveaux dont les forces ne profitent que plus tard.

La LPM repose sur la concrétisation d'hypothèses audacieuses. La première est la réussite de la renégociation de la plupart des grands contrats d'armement en cours, renégociation rendue inévitable par la révision à la baisse des projections financières pour 2014-2019 par rapport à la précédente LPM. Le réalisme budgétaire a conduit à diminuer de 40 % environ les flux de paiement des programmes à effet majeur. Deuxième hypothèse : la conquête de marchés à l'export, en particulier pour le Rafale. La viabilité de la LPM suppose en effet que la France ne prenne livraison d'aucun Rafale entre mai 2016 et la fin de la période de programmation, ce qui rendait nécessaire, selon les prévisions de fin 2013, deux contrats à l'exportation avant la fin de 2014 ; en réalité, ce sont 26 Rafale qui seront livrés à nos forces, sur les 66 dont la production est prévue sur la durée de la programmation. La troisième hypothèse est la disponibilité des ressources exceptionnelles (REX), qui constituaient une part significative des ressources prévues sur la période de programmation pour les programmes à effet majeur.

D'autre part, la LPM a maintenu nos ambitions stratégiques sur les missions fondamentales - dissuasion, protection du territoire et intervention sur les théâtres extérieurs -, tout en se fondant sur des hypothèses de réduction de l'activité en opérations extérieures par rapport aux années précédentes. Or l'année 2014 a vu, tout au contraire, le déclenchement ou la montée en intensité de plusieurs opérations extérieures, sur des théâtres divers – le général de Villiers l'a certainement évoqué devant vous. Sur le plan des matériels, ces opérations ont fait apparaître, ou rendu plus urgents, des besoins capacitaires auxquels il faudra répondre, en particulier pour les forces spéciales.

Par ailleurs, les événements survenus le 7 janvier dernier conduisent nos forces armées à être présentes de manière massive sur le territoire national.

J'en viens au bilan de l'exécution des seize premiers mois de la LPM ; j'aborderai ensuite les enjeux de son actualisation pour les équipements.

Pour ce qui concerne le programme 146, l'exécution des seize premiers mois de la LPM a été conforme aux prévisions. En particulier, les principaux programmes ont été lancés comme prévu, qu'il s'agisse de Scorpion, des avions MRTT – *Multi Role Tanker Transport* –, du missile M51.3 ou du programme de capacité de renseignement électromagnétique spatiale, CERES. Les autres commandes majeures, comme le quatrième sous-marin nucléaire d'attaque Barracuda, ont été passées. On note cependant un décalage dans la commande du deuxième système de drones MALE – Moyenne altitude longue endurance – *Reaper* : cela tient au fait que nous n'avons reçu que très tardivement l'offre américaine, arrivée il y a moins d'une semaine à notre ambassade. Cette commande fait l'objet d'un contrat FMS – *Foreign military sale*.

Pour ce qui concerne les paiements, le report de charges, sur le programme 146, se montait à 2,3 milliards d'euros à la fin de 2013, en raison des ultimes annulations de fin d'année : rapporté à un programme de 10 milliards, ce chiffre est évidemment significatif. Malgré des annulations, le niveau était le même à la fin de 2014, et ce grâce à une gestion prudente des engagements tout au long de l'année. En l'absence de nouvelle annulation et sous réserve d'obtention de l'ensemble des crédits prévus pour 2015, le report de charges devrait même connaître une légère amélioration à la fin de l'année, grâce aux crédits supplémentaires, d'un montant de 250 millions d'euros, obtenus fin 2014 *via* le plan d'investissements d'avenir (PIA).

Quant aux études amont du programme 144, l'effort a été maintenu, avec un niveau d'engagement de 782 millions d'euros, pour 714 millions de paiements. En 2015 les ordres de grandeur devraient rester analogues, pour peu, bien entendu, que la réserve de précaution du programme soit levée en fin d'année. De fait, le maintien du niveau de nos investissements en recherche et technologie est indispensable pour assurer la compétitivité de notre industrie de défense ; nous en voyons les bénéfices dans les performances actuelles des équipements, tant à l'exportation que pour nos armées.

S'agissant des renégociations de contrats, les calendriers de livraison de programmes en cours de réalisation – avions de transport A400M, hélicoptères NH90 et Tigre, Rafale, frégates multi-missions (FREMM) et sous-marins nucléaires d'attaque Barracuda – ou la cible de certains programmes en cours, comme le système d'équipement du fantassin FELIN, ont été revus afin de dégager des marges de manœuvre financières pour lancer de nouveaux programmes ou répondre à des besoins capacitaires. Cela s'est traduit concrètement par des étalements de commandes et de livraisons.

Ces renégociations, qui n'ont pas été simples, ont, pour la plupart, abouti avant la fin de 2014, grâce à l'action de mes équipes de direction de programmes, mais aussi à l'attitude constructive des industriels ; certaines d'entre elles concernaient des programmes menés en coopération, tels que l'A400M, le Tigre ou le NH90. L'enjeu était alors de ne pas induire de surcoûts sur les équipements produits par nos partenaires ou provoquer des modifications importantes dans le partage industriel, car il aurait fallu prendre ces dépenses à notre charge. Cela a pu être obtenu.

Quant aux exportations, le montant des commandes s'élève à 8,2 milliards d'euros en 2014, soit une hausse de plus de 19 % par rapport à 2013. Par ce résultat exceptionnel, la France consolide sa position parmi les cinq premiers exportateurs mondiaux. La qualité des matériels français est reconnue par les forces armées du monde entier. Les résultats, en 2015, devraient être bien meilleurs encore.

En 2014, notre principal client a été l'Arabie saoudite, avec 50 % des contrats entrés en vigueur, du fait des contrats conclus avec la Garde nationale du Royaume et du financement consenti à l'armée libanaise pour l'acquisition de matériels français, dans le cadre du contrat « DONAS » – Donation Arabie saoudite. S'y ajoute le contrat portant sur les satellites d'observation au profit des Émirats arabes unis. Pour ce qui concerne la zone Afrique, rappelons le contrat signé avec l'Égypte sur les corvettes *Gowind*. En revanche, contrairement aux prévisions de la LPM, le premier contrat d'exportation du Rafale n'a pu être conclu en 2014, ce qui nous a conduits à renégocier avec Dassault le report de la date butoir initiale, à la faveur de mécanismes de rappel : nous sommes désormais confiants – et plus encore depuis la signature des derniers contrats – sur la bonne exécution de la LPM en ce domaine.

La situation s'est fortement améliorée au début de 2015 : les contrats signés avec l'Égypte et le Qatar, l'annonce de trente-six avions pour l'Inde et d'autres prospects nous rendent optimistes quant à l'atteinte de la cible d'exportation prévue en LPM pour le Rafale. Il en résulte, bien entendu, des négociations complexes avec l'industrie, pour déterminer l'incidence précise des exportations sur la production destinée à l'armée française : la question commence à susciter des inquiétudes du côté de l'armée de l'air mais il était important de dégager la LPM de cette épée de Damoclès que représentait l'exportation du Rafale.

En ce qui concerne la coopération, l'année 2014 a été marquée par la concrétisation de plusieurs partenariats en matière d'armement, en particulier avec le Royaume-Uni : je pense au démonstrateur de drone de combat FCAS – *Future Combat Air System* –, au lancement du programme de missile antinavire léger et au lancement des études relatives au futur système de guerre des mines. En 2015, nous devrions voir se concrétiser la coopération avec l'Allemagne sur le programme MUSIS – *Multinational space-based imaging system for surveillance, reconnaissance and observation* – ainsi qu'une coopération trilatérale sur un drone MALE européen.

J'en viens au contenu de l'actualisation. Celle-ci repose sur plusieurs piliers, à commencer par une moindre déflation des effectifs de la mission « Défense ». Cette atténuation, à hauteur de 18 750 équivalents temps plein (ETP), a un coût – en titre 2 (T2) et hors T2 – de 2,8 milliards d'euros sur la période 2016-2019.

Deuxième pilier : l'achat d'équipements nouveaux, pour 1,5 milliard, et un effort sur l'entretien programmé des matériels (EPM) de 500 millions sur la période. Sur ce total de 2 milliards, la moitié provient de crédits budgétaires supplémentaires, et l'autre moitié du redéploiement de crédits qui seront économisés d'ici à 2019 grâce au ralentissement de la progression des indices économiques, conformément aux conclusions du rapport conjoint de l'Inspection générale des finances (IGF) et du Contrôle général des armées (CGA) s'agissant du coût des facteurs.

Le troisième pilier, enfin, est la disparition des recettes exceptionnelles inscrites au programme 146 : elles seront intégralement remplacées par des crédits budgétaires.

Je me focaliserai sur les principales mesures capacitaires d'actualisation de la LPM, sans commenter les mesures relatives aux effectifs et à l'EPM, qui impactent les autres programmes budgétaires de la mission « Défense », comme le 178 ou le 212.

La LPM a fixé, pour la marine nationale, une cible de quinze frégates de premier rang. Compte tenu de la difficulté de renégociation du contrat FREMM, qui portait sur onze frégates en tranche ferme, il était prévu un réexamen du type des trois dernières frégates en 2016. Or l'exportation d'une FREMM vers l'Égypte, prélevée sur la série française, a conduit à avancer la livraison d'une FREMM à 2019 – afin de respecter le contrat capacitaire dans les meilleurs délais – et, surtout, à définir une feuille de route pour les frégates : le nombre de FREMM a ainsi été fixé à huit et le lancement du programme de frégates de taille intermédiaire (FTI) a été anticipé, la première livraison étant prévue en 2023. Voilà qui sécurise à la fois la production à Lorient et les bureaux d'études de DCNS et de Thales dans le domaine naval.

Les opérations conduites au cours des derniers mois ont également montré l'importance croissante des hélicoptères, mais aussi leurs conditions d'emploi très sévères sur certains théâtres, lesquelles ne sont pas sans conséquences sur leur disponibilité. C'est pourquoi il a été décidé de revoir à la hausse les cibles des deux programmes majeurs d'hélicoptères : sept Tigre supplémentaires seront acquis, ainsi que six NH90 en version terrestre.

Le vieillissement de la flotte d'avions de transport tactiques, en particulier les Transall et les C-130, est une préoccupation sensible, alors même que l'A400M rencontre les difficultés que l'on connaît. Cela conduit à envisager l'acquisition de C-130, *a priori* d'occasion, dont certains permettraient le ravitaillement en vol des hélicoptères. Cette fonction est en effet importante en Afrique, dans la mesure où la méthode actuelle de ravitaillement, au sol, sur des terrains sablonneux, est agressive pour les moteurs. Par ailleurs, certains des C-130 seront équipés de missiles pour les besoins des forces spéciales. Je rappelle, d'ailleurs, que les C-130 actuels ont tous été acquis d'occasion. En tout état de cause, la réflexion en ce domaine sera menée d'ici à la fin de l'année.

L'actualisation de la LPM contient d'autres mesures issues du retour d'expérience des opérations en cours, comme l'acquisition d'un « lot OPEX » supplémentaire pour les Rafale, de vingt-cinq pods de désignation laser de nouvelle génération supplémentaires, ou encore, pour l'armée de terre, d'une régénération du potentiel des véhicules blindés légers (VBL), qui sont notoirement à bout de souffle. Enfin, l'acquisition du troisième satellite MUSIS est rendue possible par la coopération avec l'Allemagne, qui en paiera la plus grande part. Nous aurons aussi accès au système allemand d'observation radar SARah, et bénéficierons de capacités de revisite accrues sur nos objectifs.

Dans le domaine de la sauvegarde maritime, enfin, il est prévu d'acquérir au total quatre BSAH – bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers – en patrimonial et quatre B2M – bâtiments multi-missions –, contre, respectivement, deux et trois bâtiments initialement prévus dans la LPM.

Comme je l'ai indiqué, le financement des acquisitions d'équipements est assuré par un surcroît de 500 millions d'euros de ressources budgétaires et par le redéploiement, à hauteur de 1 milliard d'euros, de crédits internes à la mission « Défense » – hors dissuasion, études amont et EPM. Ces redéploiements sont rendus possibles par le ralentissement de l'inflation qui dégage quelques marges. En effet, la LPM a été élaborée en euros courants, avec un principe d'auto-assurance pour le ministère de la Défense : cette disposition est *de facto* abandonnée dès que les circonstances s'y prêtent.

La décision de redéployer ces crédits ne laisse aucune marge en cas de reprise de la progression des indices économiques : à défaut d'obtenir dans ce cas un abondement des crédits du programme 146, il faudrait inévitablement redéfinir une partie du contenu physique de la LPM. En outre, ces redéploiements constituent une prise de risque sur les conditions de lancement des opérations puisque, pour une part significative, ils reposent sur les enveloppes financières des programmes futurs, lesquels n'ont pas encore de contenu précis et ne font donc pas l'objet de devis.

Je termine par quelques mots sur le modèle de la DGA. Celle-ci est bien entendu partie prenante des travaux d'actualisation de la LPM ; ses missions demeurent inchangées, mais elle est très fortement impliquée dans le développement des activités liées à la cyberdéfense et au renseignement. La DGA, qui compte environ 60 % d'ingénieurs, aura à faire face à 2 000 départs d'ici à 2019. Il lui faudra donc recruter massivement : un contingentement en ce domaine pourrait conduire à une déflation excessive des effectifs et, par conséquent, à une incapacité à assurer certaines missions. Je ne revendique aucune part dans l'atténuation de 18 750 ETP : je plaide seulement pour le respect de la trajectoire prévue. Des personnels supplémentaires au service de la cyberdéfense seraient évidemment bienvenus.

M. Daniel Boisserie. Contrairement aux militaires, vous semblez pencher pour l'acquisition d'A400M plutôt que de C-130 : il faut sans doute y voir une marque de votre sens républicain... Pourrions-nous néanmoins en savoir un peu plus ? Quels sont les coûts respectifs de chacun de ces deux avions ? L'A400M, entend-on dire, serait mal adapté au parachutage : qu'en est-il ?

Avez-vous des nouvelles de l'enquête relative au crash ? Y a-t-il eu un bug informatique, comme on l'a entendu dire ?

M. Yves Fromion. Nous connaissons votre souci de la précision et de la vérité ; aussi aimerais-je revenir sur le financement des matériels nouveaux. Vous avez détaillé la composition de l'enveloppe de 1,5 milliard d'euros, dont 500 millions sont affectés à l'EPM et 1 milliard au coût des facteurs. Nous avons du mal à comprendre comment assurer la commande de matériels avec une enveloppe de 1 milliard – elle correspond, j'imagine, à une simple obole payée au départ, le reste l'étant plus tard... Pourriez-vous nous en dire plus sur les recettes, sur le calendrier des commandes et sur les étapes de leur paiement ? Ce « milliard baladeur », si je puis dire, nous laisse quelque peu perplexes...

On ne peut que se féliciter des succès à l'export du Rafale, même si vous avez esquissé les problèmes que cela pose à nos forces armées : pourriez-vous développer ce point ?

Mme Geneviève Gosselin-Fleury. S'agissant du programme Barracuda, les difficultés rencontrées sur la construction de la tête de série auront-elles un impact sur le calendrier des livraisons tel qu'il est prévu par la LPM de 2013 ? Le *Suffren* sera-t-il livré en 2017 ou 2018 ?

M. Laurent Collet-Billon. L'enquête sur le crash de l'A400M, monsieur Boisserie, est placée sous l'autorité d'une juge espagnole qui ne communique pas ; nous ignorons également à quels experts elle entend faire appel. Les boîtes noires sont arrivées, le temps d'un week-end, au Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) au Bourget, avant de repartir à Madrid à la demande des autorités judiciaires espagnoles.

Trois des quatre moteurs de l'appareil sont tombés en panne ; les causes de l'accident pourraient être à chercher dans une modification mal conçue du FADEC – *Full authority digital engine control* – et, probablement, dans une erreur de production. Airbus a émis une recommandation technique sur la vérification des moteurs ; l'avion qui s'est « crashé » avait un FADEC du même type que celui développé en Malaisie et en Turquie, donc différent de celui des six avions français, lesquels ont accumulé plus de 10 000 heures de vol : on peut donc dire qu'ils sont sûrs.

Plusieurs questions, dès lors, se posent. La première est de savoir comment garantir que l'évolution de la production, de la part d'Airbus, ne conduise pas à des régressions. Plus généralement, on peut s'interroger sur l'attitude des pays parties prenantes du programme, sachant qu'un certain nombre d'entre eux envisagent d'ores et déjà de diminuer massivement leurs commandes. Au mois de juillet prochain, M. Enders rencontrera le ministre de la Défense : il sera question du nombre d'avions susceptibles d'être livrés à la France en 2015 et de l'avancement des différents développements. Ce dernier point me conduit indirectement au C-130 car il concerne au premier chef les capacités tactiques de l'avion : extraction de charges lourdes par la rampe arrière, parachutage par les deux portes latérales et, fonction essentielle aujourd'hui absente, autoprotection de l'avion – en particulier contre les missiles de courte portée à guidage infrarouge. L'extraction des charges lourdes ne posera pas de problème particulier, mais le doute est de mise sur le parachutage simultané par les deux portes : l'histoire, sur ce point, se répète puisque le C-17 avait connu le même problème – lequel avait été réglé par un changement de parachute : la solution est sans doute à chercher de ce côté, une fois encore.

Je n'ai pas beaucoup de nouvelles s'agissant de l'autoprotection, ce qui n'est évidemment pas bon signe. Airbus a fait entrer en lice plusieurs entreprises sur le développement de cette capacité ; nous souhaitons donc avoir des précisions quant à ses perspectives d'intégration.

S'agissant du ravitaillement en vol des hélicoptères, les dernières nouvelles ne sont guère positives non plus ; d'où les réflexions portant sur les C-130, dont la flotte, composée de quatorze appareils, n'est pas toute neuve, certains d'entre eux ayant été achetés d'occasion. Le renouvellement était prévu après 2020 : s'y intéresser dès aujourd'hui est donc une anticipation davantage qu'une rupture stratégique. D'autre part l'A400M dispose de capacités tactiques, mais il ne constitue pas, à proprement parler, un avion tactique au sens où l'étaient le Transall ou même les C-130 – avions préférés des forces spéciales et des services –, compte tenu notamment de son volume et de son envergure. J'avais donc suggéré l'acquisition de C-130 capables de ravitaillements en vol, en l'occurrence quatre C-130J neufs, pour un prix

de l'ordre de 800 millions d'euros qui, bien que très critiqué, correspondait aux prix communiqués à la faveur de contacts sur place, aux États-Unis – étant entendu que le projet n'a jamais été officiellement formalisé. Si le contrat est si onéreux, c'est non seulement parce que le C-130J est la dernière version produite par Lockheed Martin, mais aussi parce que ses moteurs, son avionique et son pilotage sont différents – le nombre de pilotes est réduit à deux –, d'où la nécessité d'acheter des services d'instruction des personnels, des simulateurs et de la logistique supplémentaire.

Nous nous sommes donc rabattus sur un montant qui, compatible avec l'enveloppe de 1,5 milliard, n'en est pas pour autant irréaliste : il correspond à l'acquisition de quatre C-130H d'occasion ; nous prospecterons le marché pour les trouver et, plus généralement, pour trouver des industriels capables d'intégrer, sur un ou plusieurs de leurs avions, des capacités de ravitaillement en vol d'hélicoptères et, le cas échéant, à quel prix. La réflexion, en ce domaine, devrait aboutir d'ici à la fin de 2015.

La question du prix unitaire de l'avion n'a guère de sens indépendamment du contexte logistique. Pour l'A400M, elle avoisine les 130 millions d'euros, mais ce chiffre monte à 150 millions si l'on y ajoute la part afférente au développement. Un C-130, lui, coûte quelque 90 millions de dollars.

Je continue d'être un farouche partisan de l'A400M, mais cela n'implique évidemment pas de bannir de notre flotte les C-130, qui correspondent à des besoins très spécifiques des forces spéciales et des services. En revanche, les possibilités de l'A400M quant à l'acheminement des matériels lourds sur des pistes sommairement préparées, par exemple, sont tout à fait significatives. L'intérêt pour cet avion est au demeurant manifeste, non seulement de la part de la Malaisie, mais aussi des pays du Moyen-Orient, indépendamment des questions posées sur l'accident.

Sur le programme 146, monsieur Fromion, 500 millions d'euros sont inscrits en crédits de paiement au titre de l'équipement en 2018 et 2019 – les chiffres étant à peu près les mêmes pour l'EPM. Les crédits prévus en 2016 et 2017 permettront de payer les dépenses de T2 et hors T2 afférentes au surcoût généré par l'atténuation de 18 750 ETP ; le reste provient, pour 564 millions, de l'effet « coût des facteurs » hors PEM – Programmes à Effet Majeur – et, pour 436 millions, des programmes à effet majeur, selon des effets calculés par l'IGF et le CGA, dont le ministre a approuvé le rapport. La DGA se retrouve dans les méthodes de calcul retenues ; le seul problème concerne le périmètre. La part de 436 millions d'euros correspond aux programmes futurs ou renégociés, lesquels voient donc leur dotation diminuer par rapport aux prévisions de la LPM. Cette baisse est significative puisqu'elle représente 12 % sur la période 2016-2019. Aussi pourrions-nous être amenés à réajuster le contenu physique, le calendrier ou les quantités commandées. En tout état de cause, les baisses, volontaristes, s'appliquent à des enveloppes budgétaires davantage qu'à des contenus industriels précis.

M. Yves Fromion. En d'autres termes, le coût des facteurs n'est pas seulement lié à des éléments tels que la baisse des prix de l'énergie : il résulte également d'économies sur les programmes futurs...

M. Laurent Collet-Billon. La baisse a été calculée sur la base d'une projection de l'évolution future des indices faite en octobre 2014 ; elle correspond à des formules mathématiques de révision de prix, connues de tous, dans nos contrats.

M. Yves Fromion. Il s'agit donc d'une moindre augmentation, fondée sur des anticipations.

M. Laurent Collet-Billon. Oui : les sommes visées reflètent des économies que les indices d'octobre 2014 nous laissent raisonnablement augurer. Les 436 millions affectés aux programmes futurs ou renégociés ont fait l'objet d'un arbitrage du ministre. D'autre part, la mission commune IGF-CGA déterminera l'effet du coût des facteurs – moindre inflation, notamment –, cette fois d'octobre 2014 à mai 2015 : nous aurons ainsi un élément de comparaison. Les possibles économies induites par une moindre inflation seront également mises en face des charges additionnelles revendiquées par le ministère de la Défense. L'échéancier prévu, pour l'enveloppe de 1,5 milliard au titre de la période 2016-2019, s'établit comme suit : 300 millions d'euros en 2016, 420 millions en 2017, 460 millions en 2018 et 350 millions en 2019.

M. Yves Fromion. Concrètement, quand les Tigre et les NH90 seront-ils commandés et livrés ?

M. Laurent Collet-Billon. Les Tigre font l'objet d'une tranche conditionnelle qui pourra être affermie en 2015 ou 2016 – avec un éventuel impact sur la transformation du modèle HAP en HAD –, avec une première livraison prévue en 2017. Quant au NH90, nous profiterons, d'ici fin 2015 ou début 2016, du « trou de production » créé par le retrait partiel du Portugal.

Pour le C-130, les études se poursuivront jusqu'à la fin de 2015 avant les décisions de commande en 2016 ; le bâtiment de soutien et d'assistance hauturier (BSAH), lui, fera l'objet d'un affermissement de commande en 2016. Les perspectives sont donc tracées pour respecter les flux de CP, qu'il est toujours possible, le cas échéant, de renégocier avec l'industrie.

Les ventes de Rafale ont un impact direct sur l'armée de l'air, dans la mesure où trois biplaces lui sont prélevés pour être mis à disposition de l'Égypte – s'y ajouteront plus tard trois autres appareils. Ces avions devront être rendus à la fin de 2016 pour deux d'entre eux et au début 2017 pour le troisième. Par ailleurs, le contrat signé avec l'Égypte, qui prévoit la livraison rapide de vingt-quatre avions, correspond en réalité à onze avions prélevés en chaîne. Les Égyptiens ne voulant pas de monoplaces, la production de biplaces doit être relancée. Quant aux Rafale marine, l'armée française en a l'usage exclusif.

Compte tenu du contrat signé avec le Qatar, ce sont déjà une bonne trentaine d'avions export qui se substitueront aux livraisons nationales : il en manque donc de cinq à dix pour atteindre l'objectif, ce qui, au vu des prospects en cours, se fera sans difficulté ; de sorte que l'armée de l'air se verra effectivement livrer vingt-six appareils.

Le problème est de savoir quand reprendront les livraisons vers l'armée de l'air : le sujet n'est pas tranché, car il dépend à la fois des contrats à l'exportation – pour lesquels des négociations sont en cours avec l'Inde et plusieurs pays du Moyen-Orient et d'Asie – et des possibilités de montée en cadence des chaînes, chez Dassault comme chez Safran et Thales. La décision prendra aussi en compte, bien entendu, les problématiques propres à l'armée de l'air, par exemple la montée en puissance des escadrons nucléaires. L'exercice n'est évidemment pas simple, car certaines données restent floues.

S'agissant du Barracuda, madame Gosselin-Fleury, le calendrier des livraisons demeure malgré les difficultés que vous avez évoquées, notamment le report d'un an de l'admission en service actif de la tête de série. Ce calendrier est en effet déterminé par l'âge des bâtiments de la génération précédente, qui va bientôt atteindre trente-cinq ans. Nous avons d'ailleurs indiqué au président de DCNS, parfois dans des termes un peu secs, que toute modification du contrat Barracuda était exclue.

M. Jean-Jacques Candelier. La DGA travaille avec des industriels prestigieux, tels que Dassault, Safran, Airbus et DCNS, qui emploient en contrat à durée indéterminée (CDI) des ingénieurs jusqu'à bac plus huit : pourquoi la DGA n'en fait-elle pas autant, comme le lui permet la loi Sauvadet, plutôt que de proposer des contrats à durée déterminée (CDD) de six ans ? Cette pratique rend difficiles les projections dans l'avenir et le maintien des experts au sein des effectifs.

Sur le crash en Espagne, la DGA a-t-elle été sollicitée pour son expertise, notamment sur ses centres de Toulouse et de Saclay ? J'ai cru comprendre que non...

S'agissant enfin du drone *Reaper*, la DGA poursuivra-t-elle ses essais sur des théâtres d'opérations, comme à Niamey au Niger, où des civils sont mobilisés sous un statut comparable à celui de réserviste ?

M. Nicolas Dhuicq. Je nourris des inquiétudes quant au moral des troupes, qui n'ont pas vocation à devenir des forces de sécurité territoriale.

Les 7 000 hommes appelés à effectuer des patrouilles terrestres sont-ils inclus dans le contingent des 77 000 hommes de la force opérationnelle terrestre (FOT) de l'armée de terre ?

Mme la présidente Patricia Adam. Ce sujet n'est pas de la compétence du délégué général, cher collègue.

M. Nicolas Dhuicq. La question des matériels n'a pas de sens sans les hommes qui les utilisent, madame la présidente.

La diminution de 12 % sur les programmes futurs implique des choix : est-ce l'armée de l'air qui en pâtira ? Les systèmes de propulsion seront-ils touchés ?

Je m'inquiète également pour notre flotte de surface, avec l'arrivée d'un deuxième type de frégates, dont la première devrait être mise en service en 2023. Un trou capacitaire est donc à craindre quant à la défense antiaérienne du groupe aéronaval.

La DGA envisage-t-elle de racheter aux *Marines* des C-130 ravitailleurs ou des *Gunship* ? Il a en effet été question de deux types de C-130 : ceux destinés aux opérations spéciales et ceux équipés de systèmes de ravitaillement en vol des hélicoptères. Je doute aussi qu'un ennemi sur lequel nous n'aurions pas une supériorité aérienne absolue laisserait nos hélicoptères se ravitailler en vol...

M. Olivier Audibert-Troin. Je veux revenir sur les Rafale, car nous ne parvenons pas, à ce stade, à comprendre le mécanisme budgétaire proposé. Vos réponses ne correspondent pas aux explications que nous avons obtenues jusqu'alors, lesquelles, au vu de la complexité du sujet, sont d'ailleurs très variables.

Nous disposons d'un parc de 118 Rafale. La LPM votée en 2013 prévoit vingt-six livraisons d'ici à 2019, compte tenu des quarante exportations prévues, selon l'arrangement conclu avec l'avionneur. Or ce chiffre a été dépassé, puisque vingt-quatre appareils ont été vendus à l'Égypte et vingt-quatre autres au Qatar – soit quarante-huit au total. Pourquoi le chiffre des livraisons destinées à l'armée française reste-t-il bloqué à vingt-six ?

Les ventes de Rafale, présentées *urbi et orbi* comme une excellente affaire pour le budget de la défense, ont-elles effectivement un impact direct sur lui et, dans l'affirmative, lequel ?

Par ailleurs, l'avionneur sera-t-il en mesure de livrer les vingt-six Rafale à l'armée de l'air compte tenu de ces contrats à l'exportation et des prospects que vous évoquiez ?

M. Michel Voisin. Parmi les éléments qui confortent la LPM figurent, nous explique le dossier qui nous a été remis, les succès à l'exportation. Je veux donc revenir, à mon tour, sur le lien entre exportations et budget de la défense.

Ce n'est pas l'État, en l'occurrence, qui exporte, mais les contrats sont signés entre États. L'industrie privée pratique, sur la base d'une cible initiale de ventes, ce qu'il est convenu d'appeler le « coût marginal » ; or, si la production augmente, les coûts de recherche et développement sont amortis dès la fabrication de la première série. En d'autres termes, toute commande supplémentaire fait baisser les coûts sur le marché intérieur. Quel sera, dans ces conditions, le bénéfice des exportations de Rafale pour les finances publiques ?

D'après la fiche 15 du dossier de presse, treize pays européens ont augmenté leur budget de défense, notamment en raison du conflit entre l'Ukraine et la Russie : cet effort justifie celui de la France, effort qu'elle consent de son côté, nous explique la première fiche, d'abord au titre de la lutte contre le terrorisme. Dès lors que les succès à l'exportation du Rafale ont, nous dit-on, des effets bénéfiques sur le budget de la défense, que représente, en termes de déflation, le manque à gagner lié à la non-livraison des Mistral ?

M. Laurent Collet-Billon. La DGA a en effet l'habitude de proposer des CDD de deux fois trois ans, monsieur Candelier, avant d'embaucher en CDI. Ce point a été évoqué avec les organisations syndicales au sein du comité technique de réseau : des évolutions ne sont pas à exclure, notamment grâce à la loi Sauvadet.

Cela dit, les contrats dépendent du domaine d'activité : en matière de cyberdéfense, il serait un peu malsain d'embaucher à très long terme. Nous expliquons donc aux personnels concernés que leur contrat est provisoire : cela leur permet de rester créatifs et de ne pas se dévaluer sur le marché du travail.

L'industrie française manque d'ingénieurs. La DGA reste compétitive à la sortie des écoles et des filières universitaires, mais décroche ensuite pour le déroulement des carrières. C'est évidemment un problème pour nous.

Sur le crash, le juge n'a pas estimé utile de faire appel à nos expertises, bien que nous nous soyons déclarés disponibles pour apporter une assistance. Les Espagnols, semble-t-il, souhaitent garder la main : espérons toutefois que la procédure ne prenne pas trop de temps...

Des essais ont été menés en Afrique sur le drone *Reaper* avec des personnels de la DGA dont certains étaient, en effet, des officiers de réserve placés en situation d'active, afin de leur donner un statut correspondant aux risques de la mission. Compte tenu des mises au point effectuées, notamment sur les systèmes laser, il ne devrait pas être nécessaire de renouveler de telles missions avant longtemps, sauf si des anomalies techniques se présentent.

Je ne puis vous répondre sur l'inclusion des 7 000 soldats dans les 11 000 nouveaux recrutements au sein de la FOT, monsieur Dhuicq, même si la chose serait logique.

Quant à la baisse de 12 % sur les programmes futurs entre 2016 et 2019, elle représente 12 % de 3,5 milliards d'euros, soit 436 millions ; restent donc environ 3 milliards. Cette enveloppe permettra assurément de financer des programmes nouveaux, même si ce ne sera pas au niveau des espérances de certains.

Les États-Unis ne sont guère vendeurs de C-130 d'occasion, pour la bonne raison qu'ils les utilisent. S'agissant des appareils que nous souhaitons armer, il ne s'agit pas tant de *Gunship*, au demeurant, que d'appareils équipés de missiles Griffin sous pylônes, tels que ceux utilisés par les forces spéciales américaines. Les *Marines* disposent effectivement d'appareils de ravitaillement en vol des hélicoptères, mais ils ne sont pas prêteurs... Nous envisageons donc plutôt l'acquisition de C-130H de bonne qualité, dotés, si possible, d'une avionique et de moteurs similaires à ceux de nos propres avions remis à niveau ; après quoi nous ferions appel à un transformateur, comme l'entreprise Marshall – quitte à ce que le SIAé – Service industriel de l'aéronautique – prenne ensuite le relais – afin d'installer des systèmes de ravitaillement à bord sous forme de kits. Si les États-Unis ne sont ni prêteurs ni vendeurs en ce domaine, c'est sans doute parce qu'ils n'ont aucune idée du futur programme d'avion de transport : ne restent sur la ligne de production, selon mes informations, que quatre C-17 à queue blanche ; les C-130J, eux, sont déjà réservés.

À ce stade 140 Rafale ont été livrés, dont quatre ont subi un crash. Une fois qu'elle sera exécutée, la quatrième tranche fera porter le total des livraisons à 180 avions. En l'absence d'exportation, cette tranche, à un rythme de onze livraisons par an, prendrait fin en 2018. Il s'agit de limiter les livraisons à vingt-six, conformément aux termes de la LPM, ces appareils venant en plus des 126 qui étaient livrés lors de l'entrée en vigueur du texte – soit 152 avions au total. Le jeu consiste donc à livrer aux pays acheteurs des avions qui, déjà en production, étaient initialement destinés à notre armée de l'air dans le cadre de la quatrième tranche. Le cycle de production d'un Rafale est de trois ans et, sous réserve que les modifications ne soient pas trop lourdes, le type précis de l'avion peut être déterminé un an avant la livraison. Les appareils à exporter, déjà en chaîne de production, seront donc adaptés aux besoins des pays acheteurs, sous réserve qu'ils correspondent au type demandé – biplace et non monoplace. Des monoplaces seront livrés à l'armée de l'air, mais elle aurait aussi besoin de biplaces pour assurer la montée en puissance des escadrons nucléaires. En tout cas, je ne puis me prononcer aujourd'hui sur les contrats à l'export qui seront entrés en vigueur à la fin de l'année : nous y verrons plus clair à la rentrée.

La maison Dassault est à même d'assurer une cadence de production de trois avions par mois ; la vraie question est de savoir si ses fournisseurs suivront : je pense par exemple au motoriste, qui produit des aubes de turbine à fabrication de long cycle. Au total, de trois cents à quatre cents PME contribuent au programme Rafale, parmi lesquelles des équipementiers qui travaillent aussi pour Thales sur des radars. Les capacités de montée en puissance de ces

entreprises doivent être vérifiées au cas par cas ; à défaut, il faudra trouver des secondes sources, ce qui n'est pas simple car les qualifications devraient alors intervenir dans des délais assez brefs. La LPM a en tout cas été construite sur la base d'une livraison de vingt-six Rafale monoplaces, biplaces et marine : pour le reste, les incertitudes demeuraient grandes.

Les exportations de Rafale, monsieur Voisin, sont d'abord bénéfiques au regard des lois de Wright, avec un coefficient de dégressivité de 0,9 pour la cellule et de 0,8 pour les équipements. Le fait que les avions destinés à l'armée française reculent dans la série de production est donc plutôt positif. Cela dit, les prix ne baisseront que de façon marginale, comme vous l'avez suggéré, car seules des quantités de production élevées peuvent générer des effets significatifs sur ce plan, même si la courbe baisse fortement au départ. Le 4 300^e F-16 ne coûte ainsi que 30 millions d'euros : la production du Rafale est encore loin de ce chiffre...

De mon point de vue, l'affaire du Mistral concerne un industriel privé, DCNS, un correspondant privé, M. Rogozine, et la société Rosoboronexport. Le contrat est par ailleurs couvert par la COFACE, la Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur. Sur le plan financier, le ministère de la Défense n'est donc en rien concerné.

M. Michel Voisin. On peut donc en dire autant pour les Rafale !

M. Laurent Collet-Billon. Non : l'acquisition de deux Mistral supplémentaires n'a jamais été envisagée. Le dernier Mistral fut acquis dans le cadre du plan de relance, en 2009, à une date anticipée afin de relancer les chantiers navals de Saint-Nazaire.

Notre principal sujet de préoccupation, en tout état de cause, est de veiller à ce que les aléas liés à cette affaire ne conduisent pas certaines entreprises, telles que la CNIM – Constructions industrielles de la Méditerranée –, à mettre la clé sous la porte, étant entendu que l'impact sur le budget de la défense est nul.

M. Gwendal Rouillard. Je salue le lancement du programme FTI, la marine nationale ayant exprimé le besoin de cinq bâtiments, pour une première livraison prévue en 2023. Quel est votre point de vue sur ces cinq livraisons, qui peuvent être regardées comme des contreparties à la réduction de onze FREMM à huit ?

Quid des risques de rupture capacitaire pour les bâtiments de surveillance et d'intervention maritime, autrement dit le programme BATSIMAR ? L'action de l'État en mer, dont on parle trop peu, est une préoccupation que je partage avec la présidente de notre commission.

Quel est votre point de vue sur la maintenance des Atlantique 2 (ATL2), au sujet de laquelle les personnels expriment également des inquiétudes ? Qu'en est-il de la rénovation de ces avions ? Vous avez pris des dispositions en ce sens, mais ces opérations peuvent poser problème au regard de la disponibilité des appareils, comme on a pu le constater au cours des derniers mois sur les théâtres d'opérations.

M. Philippe Vitel. Combien de personnels civils et militaires la DGA emploie-t-elle ? Quelles sont les projections pour 2019 ? La moindre déflation des effectifs de défense a-t-elle un impact pour elle ?

Je fais mienne la question de M. Rouillard sur les ATL2, à propos desquels le rapport annexé évoque deux rénovations, contre quatre initialement envisagées. Quant à la livraison du Barracuda, elle est explicitement prévue pour la fin de 2018.

Enfin, l'indisponibilité périodique pour entretien et réparations (IPER) du *Charles de Gaulle* devrait commencer, est-il précisé, en 2017 alors que la date initialement prévue était mars 2016. Je m'inquiète donc pour DCNS et les sous-traitants, dont certains attendent cette opération pour ne pas mettre la clé sous la porte.

Mme Geneviève Fioraso. Qu'en est-il de l'adéquation entre l'offre de jeunes ingénieurs dans le domaine du renseignement, notamment en matière de cyberdéfense, et vos capacités d'embauche ? Le contexte international impose en effet de recourir à des profils peu académiques – *data-scientists* ou hackers, par exemple.

En janvier 2014, le Président de la République avait entamé, lors de sa rencontre avec le Président Obama, une négociation sur les règles « ITAR » – *International Traffic In Arms Regulations* –, autrement dit sur la standardisation des composants électroniques des satellites de défense : où en est-on ?

Quel est le calendrier prévisionnel de disponibilité du GPS européen Galileo, compte tenu des retards accumulés et des difficultés techniques ? Partagez-vous mon optimisme ?

Dans le secteur spatial de la défense, le système américain est très intégré : qu'en est-il de l'intégration européenne ?

M. Philippe Meunier. À qui l'Égypte paiera-t-elle la FREMM et les Rafale prélevés dès cette année sur la chaîne de production ? La facture a-t-elle déjà été partiellement réglée, pour chacune de ces deux commandes ? Quels sont les flux financiers ?

M. Laurent Collet-Billon. Le programme BATSIMAR a été anticipé par la commande, en 2013, du B2M ; à quoi s'ajoutent deux patrouilleurs guyanais commandés en 2014. D'autres options d'acquisition seront étudiées ultérieurement. Il faudra notamment déterminer si la flotte de patrouilleurs doit être ou non homogène, quitte à y inclure des bâtiments un peu moins performants. La problématique est réelle compte tenu des nécessités de la surveillance des zones économiques, en particulier dans le Pacifique. La première livraison, envisagée en 2024, dépasse en tout cas largement les horizons de la LPM, et ce pour des raisons plus financières que techniques.

La marine, en effet, revendique un besoin de cinq FTI. On partait d'une base de onze FREMM, nombre ensuite ramené à huit, étant entendu que les deux dernières frégates seront adaptées à la défense antiaérienne : avec les deux frégates Horizon, cela portera à quatre le nombre de frégates dévolues à cette fonction. La réduction du nombre de FREMM à huit permet de dégager des crédits nécessaires au développement du programme FTI : la contractualisation avec DCNS et Thales sur les phases préliminaires débutera à la fin de l'année, pour une première livraison attendue en 2023. Cette opération présente un intérêt évident pour alimenter les bureaux d'études, qui autrement seraient restés à sec. La perspective est donc vertueuse au regard du maintien des capacités industrielles comme militaires, les frégates FTI étant d'un haut niveau. Avec un chiffre de quinze frégates au total, l'objectif visé par la LPM sera en tout cas atteint.

Aux termes du programme, les FTI doivent avoir un tonnage de 4 000 tonnes, soit un poids nettement inférieur à celui des FREMM et analogue à celui des frégates vendues à Singapour il y a quelques années – il correspond, en réalité, au tonnage en vigueur sur les marchés à l'exportation : des frégates de 6 000 tonnes, hautement technologiques et requérant des personnels très qualifiés, comme les FREMM, se vendraient mal. Cela dit, les personnels égyptiens en formation paraissent d'un excellent niveau, de même que leurs compatriotes formés à Mont-de-Marsan dans le cadre de la vente du Rafale.

La rénovation et la maintenance des ATL2 sont liées. La cible définie en 2011 prévoit la rénovation du système de combat sur quinze avions et du système de visualisation sur vingt-deux. Les délais de livraison des appareils rénovés – le premier dès 2018 et le dernier en 2024 – soulèvent néanmoins la question des capacités industrielles, car il est fait appel, pour une partie de ces opérations, à l'AIA de Cuers-Pierrefeu, qui éprouve quelques difficultés à faire face aux commandes. Quoi qu'il en soit, les opérations extérieures ont montré la nécessité des ATL2, sur l'évolution desquels nous avons quelques idées : nous allons donc réfléchir, avec le service industriel de l'aéronautique (SIAÉ), à la façon d'accompagner l'AIA de Cuers-Pierrefeu. La maintenance des appareils, au demeurant, concerne moins la structure même des aéronefs, dotés d'ailes en nid d'abeille, que la grande obsolescence de leurs systèmes électroniques.

L'IPER du Charles de Gaulle, monsieur Vitel, permettra de recharger ses cœurs nucléaires et mettre à niveau plusieurs systèmes, dont celui de combat. La lourdeur de ces opérations justifie l'implication de la DGA, qui coopère efficacement avec le service de soutien de la flotte. L'analyse que nous avons menée avec l'état-major de la marine a par ailleurs conduit à décaler à 2017 le début de l'ATM2 – arrêt technique majeur – afin d'assurer l'entretien programmé du matériel dans des conditions acceptables, tout en conservant une marge vis-à-vis des ressources en personnels et en matériels. Cette décision a été notifiée début 2015 à l'industriel, qui fera le nécessaire pour s'y adapter. En clair, il s'agit d'ajuster l'ATM2 aux flux budgétaires.

La DGA reçoit beaucoup de candidatures, madame Fioraso, pour les postes d'ingénieur en cyberdéfense ; les profils sont très divers : élèves sortis de Normale sup' comme étudiants des filières mathématiques à l'université, personnes issues de l'enseignement supérieur ou ingénieurs expérimentés. L'offre est suffisamment large pour nous permettre une sélection sévère. L'un des avantages de ces postes est, outre la rémunération, l'attrait de l'environnement à Bruz. Le changement générationnel s'observe d'ailleurs, sur le site, aux tenues décontractées des personnels...

Le dialogue avec les États-Unis sur ITAR est au point mort, et le restera sous l'administration Obama. La « désitarisation » des satellites peut néanmoins passer par des initiatives de la Commission européenne, comme nous l'avons signalé à Michel Barnier ; mais cela suppose qu'elle se dote d'une maîtrise d'ouvrage qu'elle n'avait pas au démarrage de Galileo, par exemple.

Quant à Galileo, précisément, nous espérons qu'il sera doté d'une première capacité opérationnelle en 2017 et d'une pleine capacité d'ici à 2020. Nous ne sommes cependant guère portés à l'optimisme... Notre préoccupation concerne notamment la gestion du signal protégé, au sujet de laquelle des pistes associant des pays partenaires ont été évoquées : reste à vérifier qu'elles sont toujours d'actualité. Ce dossier peut toutefois constituer un point dur du

dialogue avec les États-Unis, qui accordent une grande importance à la maîtrise du signal protégé afin d'éviter son utilisation par des puissances moins amicales.

S'agissant des contrats passés avec l'Égypte, monsieur Meunier, la deuxième FREMM n'avait pas été « recettée » par l'État fin décembre ; elle est donc restée la propriété de DCNS. L'acompte versé à l'Organisation conjointe de coopération en matière d'armement (OCCAr) constitue par ailleurs un avoir qui servira à financer la frégate attendue dès 2019. D'aucuns souhaiteraient voir cette somme réinjectée dans le budget, mais elle constitue une économie, qui a donc vocation à être consommée instantanément.

Des acomptes ont également été versés pour les Rafale : les paiements seront effectués auprès de Dassault, qui pourra affecter son avoir au remplacement des six avions prélevés sur sa chaîne de production afin d'être livrés à l'Égypte. Cet effet de cliquet, destiné à compenser les exportations, avait été négocié dès le départ avec Dassault.

M. Philippe Meunier. En somme, il s'agit pour Dassault d'une avance de trésorerie...

M. Laurent Collet-Billon. En quelque sorte, oui. La renégociation s'appuiera donc sur deux paramètres : le rang des avions qui nous seront livrés et le loyer de l'argent ainsi mis à disposition.

En tout état de cause, les contrats d'exportation du Rafale permettent de lever, sur la LPM, une hypothèque de 4 milliards d'euros. Reste à savoir où affecter les rentrées fiscales supplémentaires engendrées par ces contrats : M. Lamour, membre de la commission des Finances, a peut-être une idée...

Les effectifs de la DGA devraient atteindre un peu plus de 9 300 personnes à la fin de 2019, contre 10 000 fin 2013, 9 800 fin 2014 et 9 700 fin 2015. L'atténuation prévue dans l'actualisation de la LPM n'a pas d'incidence sur cette déflation d'une centaine de postes par an.

M. Philippe Vitel. Comment se répartissent les personnels civils et militaires ?

M. Laurent Collet-Billon. La DGA emploie 1 500 ingénieurs militaires et environ 250 gendarmes, affectés pour partie à la surveillance de ses établissements et pour une autre au renseignement en interne.

Mme la présidente Patricia Adam. Monsieur le délégué général, je vous remercie.

*

* *

Information relative à la commission

La commission a désigné M. Yves Fromion, rapporteur de la proposition de loi visant à expérimenter un service civique de défense (n° 2732).

La séance est levée à dix-huit heures quarante-cinq.

*

* *

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Patricia Adam, M. Olivier Audibert Troin, M. Daniel Boisserie, M. Jean-Jacques Candelier, M. Guy Chambefort, M. Alain Chrétien, M. Bernard Deflesselles, M. Nicolas Dhuicq, Mme Geneviève Fioraso, M. Philippe Folliot, M. Yves Fromion, Mme Geneviève Gosselin-Fleury, Mme Edith Gueugneau, M. Christophe Guilloteau, M. Francis Hillmeyer, M. Jacques Lamblin, M. François Lamy, M. Charles de La Verpillière, M. Christophe Léonard, M. Philippe Meunier, M. Alain Moyne-Bressand, M. Eduardo Rihan Cypel, M. Gwendal Rouillard, M. Philippe Vitel, M. Michel Voisin

Excusés. - Mme Danielle Auroi, M. Claude Bartolone, M. Philippe Briand, M. Jean-David Ciot, M. Yves Foulon, M. Éric Jalton, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Frédéric Lefebvre, M. Bruno Le Roux, M. Maurice Leroy, M. Damien Meslot, M. Alain Rousset, M. François de Rugy, M. Stéphane Saint-André

Assistait également à la réunion. - M. Jean-François Lamour