

Le Matin Dimanche | ePaper

 epaper.lematindimanche.ch

«Je crois à la nécessité d'une défense aérienne»



Devant un Hunter, en 2009, un appareil que Claude Nicollier a piloté. Keystone/ Gaetan Bally



La France tente elle aussi de décrocher la timbale avec le Rafale de Dassault.DR



La Suisse connaît bien le F/A-18. Achètera-t-elle à nouveau chez Boeing? Le F/A-18 Super Hornet est sur les rangs.Boeing



Autre avionneur américain, Lockheed Martin veut convaincre la Suisse avec son F-35A. Lockheed



L'Eufofighter est issu d'un consortium européen, dont l'Allemagne a le lead. Eurofighter/Deborah Stott

Claude Nicollier est le premier Suisse à avoir volé dans l'espace. Mais s'il s'engage pour un oui le 27 septembre, c'est comme citoyen responsable.

Florent Quiquerez florent.quinquerez@lematindimanche.ch

Claude Nicollier, vous aviez voté quoi au Gripen?

J'ai voté oui, c'est clair.

On ne vous avait pas entendu à l'époque, pourquoi sortir du bois cette fois?

La situation n'est pas la même. En 2014, il s'agissait de remplacer une partie de la flotte - les Tiger - par des Gripen. Aujourd'hui, le sujet est plus critique. Il y a un besoin urgent de remplacer tous les moyens de notre défense aérienne. Les F/A-18 arrivent en bout de course, de même que notre système de défense sol-air. Si je m'implique, c'est aussi parce que j'ai reçu ce mandat d'expertise de Viola Amherd pour analyser ce plan de renouvellement, et lui faire des recommandations sur le document «Avenir de la défense aérienne», préparé avant son arrivée par des experts internes au Département fédéral de la défense (DDPS).

Est-ce Viola Amherd qui vous demande de parler?

Mon mandat au DDPS s'est achevé avec la remise de mon rapport, en avril 2019, et ma participation à la conférence de presse qui a suivi. Si je m'exprime aujourd'hui, c'est parce que j'ai un fort intérêt pour notre aviation militaire. Je crois fermement à la nécessité de maintenir la souveraineté de notre espace aérien et une solide capacité de défense aérienne.

Vous vous exprimez en tant que professeur, ex-pilote, astronaute?

En tant que citoyen responsable. Je n'appartiens à aucun parti. J'ai été pilote de milice dans les Forces aériennes durant presque quarante ans, y compris vingt-deux ans d'engagement sur le Hunter, et cinq sur le Tiger. Et j'ai gardé ce fort sentiment de responsabilité citoyenne. Lorsque j'étais à la NASA, à Houston, au Texas, pour des missions spatiales, je revenais régulièrement en Suisse pour m'entraîner sur le Hunter et le Tiger. Ce n'était pas un service obligatoire, mais volontaire.

On vous sent nostalgique de cette époque.

J'adore voler. J'ai toujours trouvé une similitude entre l'esprit de l'accomplissement d'un engagement avec le Hunter, par exemple, et celui d'une mission spatiale. On recevait une mission, il fallait la préparer soigneusement, et l'exécuter avec rigueur et discipline. On était responsables. Dans les deux cas, il y avait des risques, parfois élevés, qu'il s'agissait de gérer. C'était chaque fois un exercice mental et physique de haut vol, et passionnant, avec beaucoup d'adrénaline.

Vous espérez que votre personnalité pourra convaincre les indécis?

Si je peux convaincre quelques personnes, tant mieux. Ce n'est pas facile. Je suis passablement malmené par les partisans du non sur les réseaux sociaux, mais cela ne me dérange pas. Certains me font parvenir toutes sortes de propositions, comme d'acheter des avions d'occasion. J'essaie de répondre poliment, mais j'ai parfois l'impression qu'on est aux limites de l'efficacité de notre système de démocratie directe pour des grandes décisions touchant notre pays.

Le peuple ne devrait pas s'exprimer sur cet achat?

Viola Amherd a hérité de la Défense, et elle fait au mieux pour assurer la protection de la population. Pas pour demain ou l'an prochain, mais pour les décennies à venir. Mais comme c'est le peuple qui a le dernier mot, il s'exprime, et dans différentes directions. La population a plutôt bien suivi la ligne fixée par le Conseil fédéral dans le cas du Covid-19, et on a minimisé les dégâts. J'espère que cette confiance en nos autorités se mettra en place aussi pour la défense aérienne.

On parle de 8 milliards, c'est énorme! C'est de l'argent qui pourrait manquer, pour la formation, par exemple.

Huit milliards en tout. La votation ne porte que sur les 6 milliards destinés aux avions de combat. Et, il faut le répéter, ce montant sera pris sur le budget normal de l'armée. Pas ailleurs.

À la fin, ça reste l'argent de la Confédération. S'il sert à ça, il n'ira pas ailleurs.

Le budget de l'armée, on ne peut pas l'annuler ou le diminuer de moitié sur la base d'un référendum. Sur dix ans, on parle de 600 millions par an, avec l'objectif d'acheter 30 à 40 avions de combat, et l'équipement associé, avec en plus des affaires compensatoires auprès d'entreprises suisses représentant 60% de cette somme.

Le fait qu'on se prononce sans savoir ni le type ni le nombre d'avions ne vous fait pas douter?

Absolument pas. J'ai parlé de responsabilité, j'ajouterai ici la notion de confiance. Les avions ont été évalués en été 2019 par des experts d'Armasuisse et des Forces aériennes. Ayons confiance en leur évaluation! Il y aura peut-être un peu de géopolitique en bout de course. Mais lorsque le choix sera fait, l'avion retenu pourra réaliser les tâches demandées. Le but est d'assurer la souveraineté de l'espace aérien et d'avoir les capacités de résister en cas de tensions même accrues, qui peuvent dégénérer en conflit.

Alors donnez-nous un exemple qui nécessiterait l'engagement d'avions de combat.

On parle de scénarios qui pourraient survenir dans trente ans. Eh bien en 2050 je n'ai aucune idée de ce qui pourrait arriver. Mais nous devons être parés à toute éventualité. L'idée est d'avoir un jet qui puisse rapidement intercepter et, si nécessaire, détruire un avion qui aurait de claires intentions agressives. Il s'agit aussi de pouvoir réaliser des attaques au sol et des tâches de reconnaissance aérienne.

La Suisse est entourée de pays de l'OTAN, il n'y a aucun scénario plausible.

C'est justement parce que nous ne sommes pas dans l'OTAN que nous avons la responsabilité d'assurer la souveraineté de notre espace aérien. Souvenez-vous de l'avion d'Ethiopian Airlines détourné sur Genève en 2014. Ce sont des pilotes italiens qui ont dû l'escorter, car nos Forces aériennes n'étaient pas actives en dehors des heures de bureau, déclenchant un scandale. Cela a été corrigé. On s'en félicite, mais en même temps certains prétendent que nos voisins peuvent surveiller et défendre notre espace aérien. C'est une flagrante contradiction.

Des avions qui assurent juste la police du ciel, avec une défense sol-air de premier plan, est-ce envisageable?

Une défense sol-air sans support aérien ne marche pas à cause de la topographie du pays. Les radars au sol fonctionnent bien sur le Plateau mais sont beaucoup moins efficaces dans le massif alpin. Vous devez avoir des radars aéroportés pour assurer la sécurité d'événements comme le Forum de Davos. Les avions modernes ont ces capacités pour détecter n'importe quel objet volant dans n'importe quelle vallée. Y compris, par exemple, un missile de croisière passant le col du Grand-Saint-Bernard et restant près du sol pour terminer sa course sur le barrage de la Grande-Dixence.

Et l'option d'un avion low cost de type Leonardo, comme le propose le PS?

Cette option n'est pas acceptable, parce que cet avion ne remplit pas les critères demandés. Pour assurer la sécurité, des performances bien précises sont exigées. Et elles ne sont pas disponibles sur l'avion d'entraînement italien. Les jets testés sont équipés de systèmes de visualisation performants et sont capables de transmettre ces informations vers le centre d'engagement au sol pour compléter la connaissance de la situation aérienne. Les Italiens eux-mêmes ont des Eurofighter et bientôt une flotte de F-35 pour leur défense.

En fait, vous voulez un jet de luxe, comme tous les militaires

Ce ne sont pas des jets de luxe, ce sont des avions qui ont des spécifications élevées et celles-ci ont un prix. Un avion de combat moderne et performant, ce n'est pas bon marché.

Vous avez recommandé à Viola Amherd de regarder le film «La bataille du Gripen» pour ne pas commettre les mêmes erreurs. Fait-elle juste pour le moment?

En 2014, le contexte était différent. Politiquement, on n'avait pas, auprès du DDPS, la même rigueur et la même détermination. Au sein des Forces aériennes, notamment des pilotes, certains ne voulaient pas du Gripen. La situation était confuse. Aujourd'hui, on est plus alignés. L'ordre est de retour au DDPS. L'enjeu est d'une importance fondamentale: un oui ou un non à une capacité de défense aérienne dans le futur.

Un pronostic pour le scrutin?

Je suis convaincu que le projet va passer. Les gens vont comprendre que nous avons la responsabilité d'assurer la sécurité de notre pays à long terme.

Devant un Hunter, en 2009, un appareil que Claude Nicollier a piloté. Keystone/ Gaetan Bally Pour Claude Nicollier, «il y a un besoin urgent de remplacer tous les moyens de notre défense aérienne».

Keystone/ Laurent Gillieron L'Eurofighter est issu d'un consortium européen, dont l'Allemagne a le lead. Eurofighter/ Deborah Stott Autre avionneur américain, Lockheed Martin veut convaincre la Suisse avec son F-35A. Lockheed La Suisse connaît bien le F/A-18. Achètera-t-elle à nouveau chez Boeing? Le F/A-18 Super Hornet est sur les rangs. Boeing La France tente elle aussi de décrocher la timbale avec le Rafale de Dassault. DR

La crise du coronavirus bouscule l'agenda

Les avionneurs avaient initialement jusqu'à ce mois pour répondre au deuxième appel d'offres d'armasuisse. Mais ça, c'était avant le coronavirus. En raison de la situation mondiale difficile liée à la pandémie, le Département de la défense (DDPS) a reporté ce délai au mois de novembre. Il faut dire que les fabricants ont aussi été touchés par les mesures visant notamment à limiter les déplacements ou à favoriser le télétravail. Ce nouveau calendrier n'aura toutefois aucune incidence sur la suite du processus d'acquisition, précise le DDPS.

Quatre avions sont encore en course. Les appels d'offres ont été envoyés aux services gouvernementaux des pays dans lesquels sont établies les entreprises des constructeurs. Il s'agit de l'Allemagne avec l'Eurofighter d'Airbus, des États-Unis avec le F/A-18 Super Hornet de Boeing et le F-35A de Lockheed Martin et de la France avec le Rafale de Dassault. La Suède était également de la partie. Mais Saab n'ayant pas participé aux essais de vol et au sol, le Gripen a été exclu de la procédure de sélection.

Les informations obtenues lors de ce deuxième processus, ainsi que les différents rapports techniques, permettront d'estimer les avantages de chaque candidat, puis de les comparer sous l'angle du coût et de la fonctionnalité. Le rapport final d'évaluation devrait être achevé au cours du premier trimestre 2021. Il doit permettre à la cheffe du DDPS de recommander au Conseil fédéral l'avion de combat le mieux adapté aux besoins de la Suisse.

La décision concernant le type et le nombre d'appareils (entre 30 et 40) sera donc prise par le Conseil fédéral après le scrutin du 27 septembre. En cas de oui, le nouvel avion de combat devrait figurer dans le message sur l'armée 2022. C'est donc le parlement qui aura le dernier mot. Quant à la livraison des premiers avions de combat, elle est prévue pour 2025 au plus tôt.