

Une réponse à la hauteur du défi

Vendredi, 25. septembre 2020

De: Paolo Gilardi, membre SSP Région Genève



Pour nous faire avaler une dépense de 24 milliards pour des avions de combat, le Conseil fédéral pose invoque la survie de l'armée. Ce débat exige une réponse à la hauteur des enjeux.

Sur le plan militaire, les arguments rabâchés par la conseillère fédérale (PDC) Viola Amherd en faveur des avions de combat sont faiblichons.

En 1993, peu d'années après le véritable *tsunami* que fut le vote d'un million de citoyennes et citoyens en faveur de l'abolition de l'armée, c'est grâce à la guerre en Yougoslavie que l'achat de trente-trois jets F/A-18 avait retrouvé une légitimité auprès d'une partie des votant-e-s.

Il y a six ans, c'est une raison stratégique que le conseiller fédéral (UDC) Ueli Maurer avait inventé pour légitimer l'achat des Gripen: il fallait, selon lui, renouveler la flotte aérienne pour garantir la protection ... de l'armée au sol. Un tel niveau argumentatif, couplé aux doutes sur le type d'appareil choisi, avait eu raison des Gripen.

Aujourd'hui, Viola Amherd prétend que c'est pour protéger la population que les avions doivent être achetés: comme personne ne peut exclure « des attaques terroristes venues du ciel (1) », la dépense serait indispensable. Un argument totalement infondé.

Une affaire de quelques minutes

Mme Amherd revendique également la supposée obligation internationale faite à la Suisse de ne pas laisser « un trou noir dans les cieux européens ». De qui se moque-t-elle ?

Lancé à *Mach2*, soit à plus de 2450 km/h, un avion supersonique n'aurait besoins que de cinq minutes et demi pour traverser la Suisse du Nord au Sud, de Bâle à Chiasso. Il lui en faudrait deux de plus pour la traverser de Genève à Zerne, d'Ouest en Est.

L'interception d'un tel engin par des avions dont les moteurs au sol doivent être chauffés pendant une dizaine de minutes avant de décoller d'Emmen ou Payerne semble particulièrement aléatoire.

Sans compter que, de 18 h à 6 h le matin suivant, aucun avion de chasse ne patrouille dans le ciel helvétique – afin de ne pas dilapider 40 000 francs par heure de vol. L'explication de la ministre apparaît donc particulièrement bancal.

Manœuvre peu démocratique

Cette pauvreté argumentative a poussé le gouvernement à déplacer le débat vers la profession de foi en la défense nationale. En la matière, Mme Amherd suit les conseils de Claude Nicollier, astronaute vaudois.

Convaincu du fait qu' « acquérir un avion de combat reste en Suisse un défi de haut niveau (2) » , M. Nicollier a proposé d'abord de diviser par deux le crédit initial prévu: six milliards pour les avions, deux autres pour les systèmes de défense sol-air (DSA) – intimement liés au projet d'achat des avions mais contre lesquels il n'a pas été possible, pour des raisons institutionnelles, de lancer le référendum.

C'est un peu comme si quelqu'un, avant d'acheter une coûteuse voiture de sport, décidait d'acquérir un jeu de roues uniquement compatibles avec ce modèle.

De fait, la séparation des deux dépenses a d'ores et déjà permis la deuxième, celle qui échappe au référendum.

Débat de principe

Tirant le bilan des votations de 2014 (centrée sur le modèle d'avions) et de 1993 (qui avait thématiquement abordé l'existence de l'armée), M. Nicollier a suggéré à la ministre de la Défense de porter la discussion sur le principe de la défense nationale.

C'est donc en ces termes que le débat est posé par tout *l'establishment* politico-militaire. Priver l'armée d'une couverture aérienne appropriée reviendrait la condamner à l'inaction, donc, de fait à sa mort lente. C'est pourquoi, la dépense doit se faire. CQFD...

L'accusation de vouloir abolir l'armée selon la tactique du salami n'est pas nouvelle. Elle a toujours visé à marginaliser toute contestation des choix en matière militaire.

Antimilitaristes, nous?

Cette approche semble fonctionner aujourd'hui encore. N'est-ce pas le groupe parlementaire socialiste – alors que le PS a inscrit l'abolition de l'armée à son programme – qui s'est distancé publiquement de toute velléité abolitionniste ?

Il est certes nécessaire de recentrer les enjeux de la votation. Toutefois, à force de se défendre d'intention peu patriotiques, à l'heure où le pouvoir place les termes du débat sur le plan des principes, on n'affaiblit pas seulement l'argumentation contre l'achat des avions. C'est le débat sur les choix nécessaires pour le pays et sa population que l'on escamote.

Couplée à l'augmentation annuelle du budget militaire à hauteur de 1,4 milliards de francs, la dépense proposée arrive en effet au moment où les finances fédérales se préparent à enregistrer la facture du Covid-19: au bas mot, vingt milliards de recettes fiscales en moins en 2020 !

l'armée ou la population ?

Des choix fondamentaux s'imposent. Veut-on gaspiller des milliards pour nous donner l'illusion d'être protégé-e-s contre d'hypothétiques et peu probables menaces futures, ou utiliser cette somme pour répondre aux besoins de l'heure, notamment en matière sanitaire et climatique.

Les 24 milliards pourraient ainsi financer la création de places de travail d'utilité sociale et environnementale, développer des filières de formation et d'apprentissage, la recherche dans la santé publique, la protection de l'environnement, etc.

Une bataille à la hauteur des défis s'impose: plus que jamais, les besoins des gens doivent passer avant ceux de l'armée !

Des avions contre les « attaques terroristes » ?

Le seul exemple sur large échelle d'une « attaque terroriste venue du ciel » reste à ce jour celui du 11 septembre 2001.

À cette occasion, l'armement hypersophistiqué de l'*Air Force* n'avait pas empêché que les avions civils détournés soient lancés sur des objectifs au sol, tuant des milliers de personnes.

Le seul résultat à mettre à l'actif des forces aériennes fut probablement le crash du quatrième avion – celui qui, avec des centaines de passagers à bord, se dirigeait sur le siège de la CIA à Langley, Pennsylvanie. Attribué en un premier temps à l'intervention des F35, le *crash* fut ensuite présenté comme le résultat d'une « bagarre à bord ».

Ce qui s'est passé ce jour-là a donc été la démonstration de l'inadéquation de la défense aérienne face à ce genre de dangers.

Depuis, c'est la prévention au sol qui a permis de réduire les risques, notamment par les mesures de contrôle prises dans les aéroports après le 11 septembre.

Il est donc légitime de penser que d'éventuelles et hypothétiques « attaques terroristes depuis le ciel » pourraient prendre la forme de pluies de missiles. Or, en admettant que de tels engins, lancés depuis la Lybie, la Turquie ou le Liban, rejoignent l'espace aérien helvétique sans être interceptés par les systèmes anti-missiles des forces armées françaises ou italiennes, ou de celles de l'OTAN, ce n'est pas avec des avions de combat, même hypersophistiqués, qu'on pourrait les bloquer !

(1) *Le Temps*, 17 août 2020.

(2) *Le Temps*, 25 septembre 2019.