

Mémoire en science politique[BR]- Travail écrit : "Le remplacement des F-16 belges : Des acteurs aux enjeux internes et externes"[BR]- Séminaire d'accompagnement à l'écriture

Auteur : Sacre, Gaelian

Promoteur(s) : Dumoulin, Andre

Faculté : Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

Diplôme : Master en sciences politiques, orientation générale, à finalité spécialisée en politiques européennes

Année académique : 2020-2021

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/12807>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

Annexe 1 : Entretien réalisé avec Harold Van Pee (retranscription)

Gaelian Sacré : Première question, un peu bateau on va dire, je voulais savoir quel était votre avis personnel sur le choix du F-35, qu'est-ce qui vous a fait pencher vers ce choix-là plutôt qu'un autre ?

Van Pee : Déjà il faut savoir que la décision de remplacer le F-16 n'a pas été prise par le gouvernement Michel ni le ministre Vandeput, quoi que certains pensent, ces décisions dataient déjà de 2012, donc du gouvernement Di Rupo. Donc à ce temps-là en 2012, le ministre de la Défense de l'époque, Peter de Crem qui a demandé à l'Etat-Major de la Défense de commencer les cahiers pour voir comment remplacer au mieux les F-16. Donc en fait la décision même de remplacer a été prise déjà en 2012. De là est venu le gouvernement Michel en 2014, et donc ce gouvernement a dû se pencher sur les questions de comment remplacer les F-16. Donc ce qu'on aurait pu dire c'est que si on veut aller avec les plus techniques on prend l'Eurofighter, si on veut s'allier avec les Suédois on prend le Gripen, si on préfère les Français on achète le Rafale... On peut faire ça hein donc on peut décider de choisir un partenaire politique avec ce qui en découle mais force est de constater que ce gouvernement donc le gouvernement Michel composé des libéraux, la NV-A, et le CD-V ne s'en sortaient pas donc il y avait certaines tendances du gouvernement qui avaient une préférence pour l'avion américain, d'autres pour l'avion français, d'autres pour l'avion suédois, donc ils ne s'en sortaient pas et ils ont décidé de faire une compétition. Ce qui est un choix, il ne fallait pas passer par la compétition, on ne l'a pas fait par exemple pour remplacer les véhicules militaires, par exemple CAMO, je ne sais pas si tu connais, là on a carrément dit on va acheter du Français donc ils ne sont pas passés par une compétition non plus pour remplacer nos frégates, où on a dit ça on va faire avec les Hollandais, on aurait pu acheter du terrien donc ça existe. Enfin voilà en 2014, 2015 on a décidé qu'on allait faire une compétition. Donc on a demandé à l'Etat-Major de venir avec quelques grands critères, c'est-à-dire que le coût vaut « x » pourcents, les performances valent « x » pourcents, et le Gouvernement devait se décider là-dessus, et dès que c'était fait, on allait laisser à la défense, enfin à l'état-major, faire une compétition et la Défense était demandée de revenir une fois que la compétition était faite et de présenter les résultats. A ce moment-là ce n'est pas parce que... On va dire par après comment ça s'est déroulé mais je veux dire que quand le gouvernement décide de lancer la compétition, il y a toujours le droit de ne pas choisir celui

qui en sort le mieux (gagnant), tu vois ce que je veux dire ? Même après avoir fait une compétition, dans ce cas le F-35 était le meilleur classé mais on aurait toujours pu décider d'acheter le deuxième ou le troisième. D'ailleurs, ça s'est fait aussi pour les hélicoptères « », je sais pas si tu connais, mais on a dû acheter, même si ils étaient derniers dans le classement, par l'Etat-Major à l'époque (2001 ?). Moi j'ai été demandé en 2016 d'organiser cette compétition, avec 5 candidats, le Rafale français, l'Eurofighter britannique, qui est en fait vraiment un projet européen donc on aurait pu faire avec les Allemands aussi et on a dû choisir un partenaire politique donc on a choisi les Britanniques et pas les allemands pour l'Eurofighter, le Gripen suédois, et deux avions américains, le super Hornet et le F-35. Faut savoir quelque chose qu'on oublie souvent aussi c'est que les candidats ne sont pas les avions, ni les constructeurs, donc les candidats n'étaient pas Dassault, SAAB, British Aerospace, Boieng, et Lockheed Martin, et pas non plus le F-35, le Rafale, *et cætera*, les candidats étaient les gouvernements derrière les avions, parce que ce que l'on cherchait, et ça c'est quand même important, c'est une alliance stratégique et politique en fait. Et l'avion qui en découle. Donc pendant toute cette compétition, à chaque fois qu'on a négocié, on n'a jamais négocié avec les Lockheed Martin..., on a toujours négocié avec les agences étatiques qui sont derrière ces avions. Dans le cas de la France c'était la DGA, la direction générale « ... », qui était une connexion étatique donc qui faisait partie des Forces armées françaises. Pour les F-35, et le super Hornet c'étaient des agences de la IOS DOD, dans le cas du F-35, le... pour le Gripen suédois, c'était le FMX, donc c'est une agence étatique qui s'occupe de l'export des matériaux militaires suédois, *et cætera*. Donc on a fait cette compétition donc après l'évaluation qui a été faite par 32 spécialistes, pas par mon équipe mais par des externes et il était clair que le F-35 était le meilleur pour tous les critères, donc passons pour les critères, c'est aussi le moins cher.... Et Voilà, après six mois de délibérations le gouvernement a décidé de suivre le choix, c'est aussi simple que ça.

GS : D'accord. Donc vous étiez d'avis de prendre le F-35 car pour vous c'est le meilleur avion compte tenu des...

VP : Vous avez lu notre...le RFGP ?

GS : Je n'ai pas tout lu mais je l'ai commencé. Il est quand même assez long.

VP : Donc, tu as vu le document. En fait, ça c'est le cahier de charges, si tu veux donc faut commencer par ça. C'est un cahier de charges qui est quand même bien fait, je crois. Qui

fait 150-160 pages c'est quand même un truc bien fichu, on a quand même travaillé un an et demi pour le produire. On a eu que des bons commentaires là-dessus dans le monde international. Et la Belgique était aussi le premier pays à en publier un de RFGP, ça n'a jamais été fait avant. Donc tout le monde savait très bien ce qu'on cherchait, donc les critères et les pondérations sont là-dedans. Donc on l'a sorti en mars 2017. On a invité les 5 candidats pour venir en discuter, en fait, le Parlement belge les a invités donc ils sont venus au Parlement et ils ont pu commenter sur le RFGP et ils ont dit que c'était un bouquin très bien fait, très neutre. Voilà donc ça c'est la base, le cahier de charges. Donc après il ne faut pas sous-estimer le travail qui va dans l'élaboration d'un document pareil. Encore une fois les candidats sont les agences étatiques hein, pas les avions en tant que tels. Ces candidats savaient déjà à quoi s'attendre parce que les missions qui sont là-dedans, hein, les 5 fameux scénarios étaient déjà connus des candidats. Au Parlement, tout le monde trouvait que c'était bien fait, il n'y a pas eu de commentaire là-dessus. Heu, quelques semaines après qu'on l'ait sorti, ce cahier de charges qui était en fait le début de la condition formelle, hein, si tu veux donc avant cette date-là, avant mars 2017, ça faisait déjà deux ans qu'on était en train de parler avec les candidats presque au moins une fois par mois, mais souvent plus, on a été les visiter, on a visité les usines et ils sont venus ici plusieurs fois. Mais tant qu'il n'y avait pas un cahier de charges, tout ça c'est, comment on dit ça, c'est pas contraignant quoi, tout ce qui s'est dit là ça vaut rien car c'est ce qu'on appelle un cadre dans une « request for information », c'est pas contraignant du tout, donc ils peuvent te dire ce qu'ils veulent, nous on peut leur dire ce que nous on veut, ça fait pas partie encore à ce moment-là d'un marché public formel tu vois ce que je veux dire ? C'est n'est qu'en mars 2017, avec le RFGP que c'est devenu formel, officiel, et là on doit suivre la loi sur les marchés publics. Ce cahier de charges faisait 167 pages sauf si je me trompe, évidemment là quand on publie un truc pareil et qu'on donne quelque chose comme ça aux candidats, comme dans chaque marché public, on prévoit alors des moments pour que les candidats puissent nous demander des clarifications parce que ça se peut qu'il y ait des trucs dedans qu'ils ne comprennent pas ou qu'il comprennent pas pourquoi on a écrit certains trucs ou une phrase particulière donc on les a invités plusieurs fois pour vraiment expliquer très bien ce RFGP, en toute transparence, donc à chaque fois qu'on a posé une question, si la réponse à cette question pouvait intéresser les autres aussi, ils recevaient les questions mais tout ça anonymisé car il faut toujours respecter les difficultés des uns et des autres. Avec certains aspects du RFGP, il faut pas, par

exemple, que les suédois sachent que les français avaient des questions sur le paragraphe x, y, z. Donc après quelques semaines je crois que c'était mi-avril 2017, le candidat américain de la US Navy pour le Boeing qui s'est retiré de la compétition. Ça a fait un peu de bruit en Belgique car ça a été accompagné d'un *public statement* qui dit : *we feel that we have not been given a fair*, heu... on peut retrouver ça » Et beaucoup en Belgique disaient à l'époque que c'était la première preuve que le RFGP était biaisé envers les autres candidats. En fait ce que ce que Boeing voulait dire c'est qu'il se sentaient désavantagés, pas par le Gouvernement belge mais le Gouvernement américain. Et pourquoi, parce que comme nos candidats étaient les agences en fait le Gouvernement américain était le seul candidat pour deux solutions possibles donc aussi bien le F-35 que le F-18 et ça les posait dans une position difficile évidemment. Qu'ils connaissaient, hein, car un an avant, au Danemark il y avait eu le même problème car les Danois avaient fait une compétition, les Américains avaient gardé le F-35 et le F-18 jusqu'à la dernière minute. Pour finir c'est le F-35 qui l'a remporté mais il y a eu quand même pas mal de dégâts politiques par après donc pour cette compétition. Il faut pas sous-estimer que Boeing et Lockheed Martin évidemment aux États-Unis ils ont tous leur système de lobbying, hein, donc le fait que l'Etat doit supporter les deux, ne peut jamais prononcer une préférence pour l'un sans vexer les autres, ça posait problème pour l'Etat américain et donc dans les cas de la compétition belge, à certains moments. Washington a décidé qu'il ne pouvaient pas continuer avec les deux il faut que un des deux se retire donc ils ont décidé de mettre leur pas devant les F-35 et pas les F-18. Là, je comprends quelque part la déception de Boeing, il se sentaient quelque part, comment est-ce qu'on dit ça... *We didn't feel like we had a level playing field, the government didn't provide a level playing field*. Seulement, en Belgique, il y avait, ils ont compris ça comme le Gouvernement belge mais, en fait, ce qu'ils voulaient dire, c'est que le Gouvernement américain n'a pas créé de *level playing field* pour eux, ce que je comprends. Donc exit F-18 qui était mon favori, ça il faut pas le dire, mais il y en a quand même beaucoup chez nous qui étaient pour le F-18 à l'époque.

Alors là, deux mois plus tard, ce sont les Suédois qui se sont retirés de la compétition. Là, c'était très différent, les Suédois sont venus avant d'annoncer leur décision donc on a eu des discussions très franches là-dessus. Ils nous ont remercié pour le travail qu'on a fait et ont expliqué pourquoi ils allaient se retirer et la raison était simple, ils croyaient ne pas pouvoir gagner la compétition, c'est aussi simple que ça. Et c'est normal car, pour autant que les

critères soient clairs, et le RFGP était clair, pour autant qu'on sache ce que le client veut et les capacités des autres, et évidemment les candidats se connaissent car c'est à chaque fois les mêmes avions qui se rencontrent lors des compétitions internationales. Evidemment, les candidats vont faire leur propre évaluation pour voir où ils vont terminer par rapport aux autres. Ça tu peux seulement le voir quand tout est transparent, clair et que les critères des clients sont connus, ce qui était le cas. Donc ils ont fait cette simulation en interne, ils ont fait une évaluation de leur Gripen par rapport aux 3 autres candidats restants avec les pondérations qui se trouvent dans le rfgp, ils sont arrivés à la conclusion qu'il y avait peu de chances qu'ils remportent le marché. Alors quand quelque chose comme ça arrive, il vaut mieux ne pas participer plutôt que de perdre une compétition. C'est très normal je veux dire ce n'est pas différent que si tu veux construire une maison et tu envoies ton cahier de charges à 5 architectes, si les architectes se connaissent ils vont un peu voir si ça vaut la peine de mettre le temps et l'argent pour te faire une proposition. Et si les architectes se disent que la maison que ce gars-là cherche, mon collègue x a bcp plus d'expérience avec ça et il y a peu de chance que je gagne, il ne va pas investir du temps à de l'argent à faire la compétition. Et dans ce cas-là les Suédois sont venus nous dire que quoi qu'ils pensaient avoir l'avion le meilleur du marché, évidemment ils étaient assez honnêtes pour dire sans doute pas le plus capable des 5. Ils voyaient surtout que les critères, le troisième, tout ce qui était *operationnal support*, (aller voir) c'était quand même un critère important et là ils ne se voyaient pas capables de « compete », d'avoir un bon score par rapport aux autres. Parce que ce que qu'est-ce que nous on demande ce n'est pas différent du F-16, pour la nouvelle machine de remplacement, on a demandé quelque chose, un système d'arme mais avec toutes les « usual manuals », les doctrines, concepts et personnels qui vont avec tu vois ? Et là les Suédois ont reconnu que c'était par leur truc. Eux ils te vendent un avion mais c'est le client qui est supposé construire ses propres doctrines, ses propres concepts, faire son propre testing et tout ça alors que pour le F-16 et son remplacement on a voulu garder ça et on a toujours fait faire ça par les Américains, par un consortium international en fait dont l'OTAN faisait partie. Donc voilà exit les Suédois. Il en restait 3 (il les liste). De juin à juillet 2017, ils devaient donner leur première offre (*initial offer*) en septembre 2017. Jusqu'à la veille de cette date-là on a eu des discussions avec les Français, enfin jusqu'à deux ou trois jours avant la date, ils nous ont confirmé qu'ils allaient rentrer une offre. Donc à notre grande surprise,

la veille, la ministre française de l'époque a fait savoir que la France se retirait de la compétition.

GS : De ce que j'ai lu, les Français se sont retirés de l'appel d'offre pour proposer une autre manière de conclure un *deal*...

VP : Alors ça c'est vraiment... ça c'est... enfin de ce qu'ils proposaient c'est-à-dire le partenariat politico-stratégique, c'est ce qui était recherché par le RFGP. Donc ils se sont retirés pour proposer autre chose mais cette autre chose c'était justement ce qu'on demandait, un partenariat stratégique très large, donc là, c'est juste que les Français ne voulaient pas participer, pourquoi je ne sais pas. Evidemment les Français avec le Rafale, c'est un avion très cher, dès le début ils nous avaient déjà laissé entendre que pour 3,5 milliards il y avait peu de chance qu'on soit en mesure d'acheter 34 Rafales avec tout ce qui va avec. Voilà encore une fois le problème, encore une fois, c'est qu'on avait publié le RFGP publiquement et ça posait quand même problème pour certains parce que le, comme j'ai dit, personne quand tu es sur et que tu crois que tu n'as pas beaucoup de chances de remporter une compétition, comme ont fait les Suédois, tu te retires car élaborer une offre ça coûte quand même plusieurs millions, hein, faut pas sous-estimer. Les offres qu'on a reçues, c'est quand même 3000 pages et il y a des dizaines de gars qui ont travaillé dessus pendant des mois, ça coûte cher pour produire un truc pareil. Là, le coût c'est déjà, c'est une raison de ne pas participer mais une deuxième raison plus importante c'est que personne ne veut perdre une compétition car pour une future compétition ailleurs ça peut être, les échos d'autres. Tandis que quand tu te retires et quand tu viens avec des histoires comme quoi l'appel d'offre était biaisé *et cætera, et cætera, et cætera*, tu gardes tes chances pour d'autres compétitions. D'ailleurs nous avons des autres compétitions en Finlande, en Suisse et donc, là, il ne faut pas, on peut pas perdre une compétition et surement pas quand on sait ce que les belges demandaient. Et en voyant, en ayant rendu public le RFGP, on a quelque part mis les candidats dans une position difficile, tu vois ce que je veux dire ? Parce quand tu perds une compétition, tant que le cahier de charges est secret, ce qui était toujours le cas jusqu'à présent, tu peux toujours dire que le truc était biaisé. Ici, c'était public. Ici pour les Français, enfin ça n'a jamais été dit par la DGA ou la ministre, mais ça a été dit par Dassault et beaucoup de blogueurs français, le RFGP était biaisé. Mais alors, quand tu dis ça, alors prouve-le, vu qu'il est public, alors il n'y a jamais eu de réponse, tu vois. Il vaut mieux

s'arrêter alors, d'un point de vue français. Se retirer de la compétition, faire un peu de blablabla, c'était biaisé, ... Les Belges ici, les Belges là... Ce qui compte par après, c'est qu'ils n'ont pas perdu la compétition tu vois ?

GS : Oui, comme ça après ils n'ont pas une mauvaise image de leur avion.

VP : Le fait qu'on ait rendu public ce RFGP ça n'a pas aidé parce que... les gens savent, tu peux lire le rfgp, tu peux voir les trucs spéciaux ou quoi. Donc ça a été une période difficile pour les Français. Ils ont encore maintenant, enfin encore aujourd'hui ils doivent continuer le mythe comme quoi l'appel d'offre Belge était biaisé pour sauver leurs chances dans les compétitions en cours en Finlande et en Suisse. Donc voilà heu, offre initiale on a reçu que deux offres, de la part des Américains plus de la part des Britanniques pour le Typhoon. Donc on a reçu ça début septembre 2017, ce qui faisait deux fois 3000 pages donc ce n'est quand même pas rien, ce sont des trucs hyper détaillés. Quand tu prends le RFGP, le cahier des charges, il n'y avait que ça là-dedans, des questions très spécifiques. Pour chaque question ils devaient nous donner une réponse, parfois la réponse c'était une page et parfois c'était 100 pages donc... Après, les deux offres étaient super bien faites, et elles étaient bien faites d'un point de vue contenu et structure. On avait exigé avec le RFGP de recevoir les réponses dans une certaine structure, un certain format. C'est une décision qui avait été prise entre 2014 et 2016, lorsque l'on avait parlé avec d'autres qui avaient fait un genre de compétition avec des avions de chasse ils avaient dit « lorsque vous faites une compétition, faites toujours en sorte de pouvoir vraiment comparer les avions de chasse, parce que sinon c'est pas évident quand il faut commencer à comparer les avions il faut être sûr que tu puisse réellement les comparer ». Donc évidemment là c'était bien fait donc là on avait reçu l'offre initiale, là où avant c'était à nous à expliquer aux candidats ce qu'on attendait avec le RFGP, une fois qu'on avait reçu l'offre initiale, évidemment c'était dans l'autre sens, c'était à nous de demander parfois, expliquez-nous ce que vous voulez vraiment dire avec les réponses aux questions, donc on a eu ça entre septembre et décembre 2017, et on a encore été voir les deux candidats, on a fait des simulations de vol et tout ça, et après en janvier, non en février 2018, ils n'ont rendu le BAFO, *best and final offer*, offre définitive. Donc une fois qu'on avait reçu ça, le BAFO, donc toute la timeline se trouve dans le RFGP et on l'a respectée. Là, ça change parce que là on a reçu des offres formelles et à ce moment-là on ne peut plus parler à des candidats parce que on met en place une évaluation des deux offres. Cette phase

d'évaluation a été faite pas par l'équipe qui jusqu'à présent avait fait tous ces trucs dont j'ai déjà parlé, mais pour la partie évaluation, on a fait appel à 32 spécialistes venant de l'Armée surtout, de la Force aérienne mais aussi de la Force terrestre et quelques spécialistes du SPF économie. Donc ces 32 personnes ont fait l'évaluation et de ça a découlé un rapport d'évaluation de 600 pages, qui est quand même assez détaillé. En mai 2018, ce rapport d'évaluation, nous, l'équipe ACCAP, les 4 ou 5 qui étaient là, on a donc accepté, on s'est fait briefed par les évaluateurs pour bien comprendre ce qui était dedans. Avec ce dossier d'évaluation, c'était de nouveau à nous d'en faire un dossier d'attribution dans lequel il y avait aussi des aspects budgétaires, est-ce qu'il faut payer des avances et tout ça, et sur quelles lignes budgétaires est-ce qu'il faut acheter telle ou telle pièce. Ça, c'était donc de nouveau à nous, sur base de ce dossier d'évaluation, qu'on n'a pas changé, donc il restait le travail des 72 experts. Donc on a fait un dossier d'attribution donc qui disait que du dossier d'évaluation ressortait que le F-35 était le meilleur pour des raisons x, y, et z et voilà ce dossier est arrivé chez le ministre en mai-juin 2018 et, là, ce dossier a été discuté au niveau du Gouvernement au niveau de l'inter cabinet. Group IKB, le groupe de travail inter cabinet, GTI en français. En fait chaque vice premier... Il y a des IKB Défense, affaires étrangères et cætera. Donc l'IKB Défense il y a un représentant du ministère de la Défense et un représentant de chaque vice-premier ministre. Et c'est l'IKB qui décide si oui ou non un dossier va vers les Cairn puis le Conseil des ministres. Donc le dossier est arrivé au niveau IKB vers juin, puis ça a trainé quelques mois pendant les vacances, puis après ça il y a eu les élections communales qui ont fait que quelque part le monde politique belge s'est arrêté pendant quelques semaines, donc on a dû attendre quelques semaines après, plus ou moins le 25-26 octobre pour avoir la décision du Conseil des ministres d'acheter 34 F-35. Donc tout compte fait on a respecté toutes les timelines du RFGP, on a fait un processus assez clean je crois, quoi qu'on lise dans la presse et surtout de la part des bloggeurs français. Pour reparler du cas des Français dont je parlais tantôt, il faut quand même passer par une inspection assez poussée du Ministère des finances, ils sont venus chez nous pendant des semaines, ceux de Dassault car c'était un de plus gros dossier qu'ils aient fait, pour être sûr qu'il n'y avait pas de fautes de calculs et tout ça. Donc ils ont dit qu'ils n'avaient jamais vu un truc pareil. Je crois d'ailleurs... On ne peut pas... Parce que si cet avis a été rendu public en Commission Défense, par après, donc après la décision du Conseil des ministres, il y a la Cour des Comptes qui a fait la même chose et eux aussi ils sont venus chez nous alors pour

un peu voir le développement et eux aussi ont dit que ça avait été vraiment bien fait, que tout avait été fait suivant les règles donc on était assez content de ça. Bref, en 2014, le gouvernement a voulu faire une compétition car en interne ils ne s'en sortaient pas avec tous les partis politiques. Donc on a fait la compétition et le meilleur, enfin le gagnant clair de l'évaluation, c'est celui que le Gouvernement a décidé d'acheter, *as simple as that*.

GS : D'accord. Alors moi je voulais juste savoir, même si je pense avoir déjà compris, quel a été l'argument prédominant dans le choix, technologie, stratégie, donc faire une alliance, ou le budget, *et cætera*. Et je voulais savoir selon vous lequel était le plus important et lequel aurait dû prédominer ?

VP : Donc pour ça il faut prendre le RFGP à la page 21, là tu vois les 7 critères avec les pondérations de ces critères, donc là tu vois ce qui était le plus important. Et en fait cette pondération, c'est l'attribut du gouvernement hein. Comme je disais tantôt, quand on fait des compétitions, ce sont les gouvernements qui décident ce qui compte. Sur la page tu trouves les sept critères, et les pourcentages. Le coût, *et cætera*. Donc tout ça, ça a été décidé par le gouvernement. Et ça c'est le plus important et le reste de RFGP détaille ce que l'on veut dire avec ces 7 critères. Et donc on a fait l'évaluation, et donc normalement on s'attend à ce qu'un avion soit le meilleur dans deux des sept ou dans 5 des sept mais dans ce cas-ci apparemment le F-35 était carrément le meilleur dans les 7 critères ! Donc voilà en soi parfois il était beaucoup mieux que l'autre avion et parfois c'était presque à égalité, mais pour les sept il a été le meilleur. Donc je peux te dire que ce qui nous a fait pencher vers le F-35 c'est car il était simplement le meilleur en regardant les sept critères.

GS : J'ai bien vu dans le RFGP la pondération...

VP : Ça, c'est expliqué par après, hein, tous ces trucs si tu veux voir ce que c'est vraiment... Je ne retrouve plus la page mais après tout est bien expliqué en détail.

GS : Je voulais aussi vous demander, j'ai l'impression que l'aspect « partenariat avec un autre pays » semble très important, et je voulais savoir ce que ça va amener, et ce que ça va changer pour nous au niveau du contrat des F-35 avec les États-Unis ?

VP : Je ne pense pas que ça va changer beaucoup, parce que on était déjà dans un partenariat similaire avec les F-16. Donc je ne pense pas que ça va changer...

GS : Alors à l'inverse, si on avait choisi un des autres avions, ça aurait eu un impact négatif sur la relation de la Belgique avec les USA ?

VP : Sans doute ! C'est un choix qu'on fait, hein, en fait le gouvernement aurait pu décider de ne pas suivre l'évaluation et quand même acheter un autre avion, hein, le britannique ou même le Rafale, hors-compétition, et à ce moment-là tu fais un choix politique, mais si on avait décidé de ça, okay, évidemment qu'à ce moment-là, comment dire ça aux candidats qui ont participé à la compétition et pour qui ça a coûté de l'argent pour fabriquer les offres, des voyages, des milliers, des centaines de trips avec à chaque fois dix personnes. Il ne faut pas sous-estimer ça, hein, ce qu'ils ont fait, hein, ça coûte une fortune. Quand tu fais une compétition officielle puis tu dis, enfin ici ce sont les gouvernements les candidats, pas les constructeurs, enfin si tu fais une compétition officielle et que tu laisses entendre que le meilleur il recevra un contrat, dans ce cas-ci le meilleur c'est le Gouvernement Américain avec le F-35. Puis après dire que tout ça c'était pour rigoler, on va quand même faire autre chose, évidemment là... Enfin tu crées un problème politique. Tu aurais, le gouvernement aurait pu le faire mais ça aurait créé un vrai problème politique. Même si on avait choisi le deuxième, le Typhoon, les Américains quelque part seraient vexés des raisons parce qu'ils avaient gagné. Mais alors acheter un avion hors-compétition (Rafale) qui n'a pas suivi la compétition, ça aurait vraiment été quelque chose pour vexer pas seulement les Américains mais aussi les Britanniques parce qu'ils ont quand même donné beaucoup d'efforts pour participer à la compétition. Donc oui, voilà, là on continue avec les Américains. Evidemment, quelque part, le gouvernement était content parce que on a décidé quelle armée de Terre on allait s'allier avec la France et que pour la marine on allait s'allier avec les Irlandais. Donc, quelque part, c'est le compromis belge, tout le monde est content quoi. On a quelques partenaires européens pour Marine et Terre et un partenaire américain pour l'armée de Terre.

GS : J'ai lu, et je ne sais pas si c'est avéré, mais que les F-35 étaient un peu sous le contrôle de l'Armée américaine. Est-ce vrai, ou non ? Si oui, cela peut-il constituer un moyen de pression pour les États-Unis ? Si par exemple la Belgique décide de ne pas mener une opération que les USA demandent à travers l'OTAN ou autre...

VP : Ça, c'est sans doute le « Urban Myth » le plus partagé/encouragé, c'est ce qu'on dit un peu toujours. Non, les logiciels ne seront pas sous commande des USA. Donc l'idée que

quelque part les Américains pourraient mettre les F-35 au sol ce n'est pas vrai du tout. Evidemment le software, oui, il est fabriqué par les Américains, comme c'était le cas pour les F-16 et comme ça aurait été le cas pour le Rafale ou un Typhoon. Encore plus maintenant qu'avant parce que de nos jours le software de l'avion il faut le voir... il faut voir l'avion comme un gsm, un smartphone en beaucoup plus grand sur lequel on peut mettre plein d'applications. Comme c'est le cas pour ton smartphone, les app dessus vont devoir s'update très souvent, parfois et souvent tu ne le sais pas mais une fois chaque semaine, ou chaque mois, ton smartphone fait les updates. Et le F-35 c'est un peu comme ça, dans ce cas-là il est un peu nouveau, le nouveau standard du Rafale, F-4 sera comme ça aussi et le nouveau Typhoon sera comme ça aussi. Ça fait que, effectivement, mais ça c'est pas typiquement F-35, le jour où les américains décident que tu ne reçois plus ces updates, après un certain temps ton avion fonctionnera toujours mais ne sera peut-être pas compatible avec les avions qui eux auront reçu les updates, tu comprends ? Comme sur ton gsm, si toi tu décides de ne plus update ton google maps, il va toujours fonctionner mais après quelques temps tu n'auras plus les infos que les autres ont sur la même app. Donc ça c'est la grande différence de maintenant par rapport à avant. Et un avion comme le Rafale, le Typhoon et le Gripen dans leur état actuel, ils sont encore moins avancés, c'est à dire que là les logiciels ils Une fois tous les deux ans mais pour le F-35 ça va beaucoup plus vite. Donc il est vrai que de ce point de vue-là, le jour où les Américains disent... Mais ils ne vont jamais pouvoir clouer ton avion au sol, hein, ça c'est un urban myth, ça n'est pas vrai, mais le jour où ils disent quel les Belges ne reçoivent plus les updates, ils coupent les updates pour les Belges, même après seulement quelques mois, ton avion va perdre des fonctionnalités et ton avion sera de moins en moins interopérable avec les autres F-35. Parce que là il y en a déjà pas mal en Europe, Hollandais, Italiens, britanniques, norvégiens... Si toi tu ne reçois plus les updates, tu ne seras plus interopérable après un certain moment et la France ou untel, l'avion sera dégradé, mais ça, ça sera pareil pour les futures itérations du Typhoon, du Gripen, Rafale et certainement pour les futures avions que les Français et les Allemands vont construire. Parce que ça justement c'est le sens dans lequel on va c'est que tous ces avions deviennent de plus en plus *real-time updated*. Il faut vraiment voir ça comme les smartphones par rapport aux vieux gsm de l'époque. Je ne sais pas si ton père ou ton grand père a encore un Nokia, mais il fonctionne toujours hein, pour téléphoner il fonctionne toujours et d'ici dix ans il va encore fonctionner. Mais il ne va pas avoir toutes les applications et il faut voir ça

comme ça. Le F-35 c'est un smartphone et les autres avions sont encore des vieux gsm si tu veux... Et donc il y a des avantages et des désavantages. Je ne sais pas si ça répond à ta question.

GS : Ça répond très bien à ma question, mais ça peut toujours rester un argument de pression de la part des USA alors ?

VP : Alors là encore il faut voir d'où l'on vient hein. A l'époque on a fait une compétition pour un partenariat stratégique. Pas un avion mais un partenariat stratégique qui se traduit par un avion. Donc évidemment si tu crois que un jour la Belgique sera en guerre avec les USA, on n'aurait pas dû acheter le F-35, ça c'est vrai. Mais justement en concluant ce partenariat, les risques qu'on en arrive là sont beaucoup moins grands, faut le voir comme ça.

GS : Sur un autre sujet, j'ai lu dans les documents parlementaires que beaucoup de gens disent que la capacité nucléaire est une condition implicite de l'achat du nouvel avion. Est-ce que pour vous, la capacité nucléaire est indispensable pour la Défense belge ou est-ce juste un moyen de garder des bonnes relations avec les USA... ou autre chose ?

VP : Alors ça, c'est surtout une question politique, et c'est le politique qui décide ce qui est nécessaire ou pas, je ne veux pas le cacher car c'est la réalité, et je m'y connais car j'ai travaillé pour A Kleine Brogel donc je sais très bien de quoi on parle. C'est le politique qui décide si la Belgique a besoin de jouer un rôle dans le cadre de la dissuasion nucléaire. Et tant que la réponse est oui, la Défense va agir de sorte... Maintenant pour cette compétition, l'aspect capacité nucléaire n'est pas un critère donc tu ne vas pas trouver un mot dans le RFGP qui parle de nucléaire et dans l'évaluation, on n'en a pas tenu compte du tout. Maintenant tu vas dire, si jamais le Typhoon ou si le Rafale ou autre. Enfin, disons, si le Typhoon avait gagné la compétition, qu'est-ce qu'on aurait fait ? Là ça serait devenu un problème pour le Gouvernement et le Gouvernement aurait dû dire ok on achète le Typhoon mais ils ne sont pas capables, ils n'ont pas la même capacité sur ce point que les F-16 qu'ils remplacent alors le gouvernement aurait dû faire un choix. Soit on veut toujours avoir un rôle dans le cadre de la dissuasion et on doit acheter quelques avions supplémentaires comme des nouveaux F-16 par exemple, ou à terme quelques F-35. Ou pas, quelque part, heureusement pour le gouvernement ils n'ont pas dû se pencher sur ces questions, vu que le F-35 a gagné la compétition même sans avoir tenu compte de la capacité nucléaire. Parce

que ça n'a pas du tout joué dans le cadre de l'évaluation. C'est une question valable de se dire, qu'est-ce qu'on aurait fait si on avait choisi le Gripen, ben on aurait dû prolonger les missions avec les F-16 actuels et ça aurait coûté énormément d'argent parce que on est les seuls qui utilisent encore les vieux F-16, les vieux modèles de toute première itération, les F-16 A-B. Il n'y a personne d'autre au monde qui les utilisent encore, enfin sauf les autres rapiats mais eux ils sont déjà en train de passer sur F-35. Mais en théorie on aurait pu le faire mais ça aurait coûté beaucoup d'argent, on aurait pu prolonger les F-16 encore 5 ou 10 ans, le temps pour voir si à terme il y a peut-être un autre facteur qui aurait pu faire ces missions. Mais la question ne s'est pas posée pour le gouvernement et je pense qu'ils étaient bien contents que ça soit le F-35 le gagnant de la compétition.

GS : Je voulais savoir, par rapport à l'entraînement des pilotes, qu'est-ce que ce changement implique ? J'ai lu que les pilotes devaient-être formés autre part. Et qu'est-ce que cela implique pour les pilotes formés à piloter des F-16 ? Vont-ils avoir une autre formation pour piloter les F-35 ou autre ?

VP : Les pilotes qui volent F-16 maintenant, c'est eux qui vont voler et piloter les F-35. Les F-35 vont remplacer graduellement les F-16 donc au rythme de 4 ou 5 par ans, à partir de 2023. Ça veut aussi dire qu'à partir de 2023 il y a un certain nombre de F-16 qui vont être mis de côté hein. Et les pilotes qui vont avec vont se convertir sur F-35, il n'y a pas de problème. Convertir un pilote F-16 vers F-35, ça prend juste 6 mois, ce n'est pas compliqué, c'est pas du chinois. Maintenant pour les pilotes et pour la formation, ils s'aident pour former les pilotes en tant que pilotes au début... Il est vrai qu'avant on faisait ça en France et avant on faisait ça en Belgique. Donc ça change tous les 10-15 ans, et avant on faisait tout en Belgique. Marchetti, je ne sais pas si tu connais, l'avion de pilotage réglementaire après Alpha-Jet, nos futurs pilotes quittaient la Belgique. Mais déjà dans les années 70-80, on avait quand même une autre filière de pilotes qui étaient formés aux USA. Sheppard Texas, dans une école européenne. C'est une grande base, et là ont été installés les *euro-nato joined jet pilots training*, on dit ça... Donc c'est une école internationale, aux states, où se trouvent une douzaine de pays européens, en fait il y a presque tous les pays européens sauf la France qui sont là, donc souvent une école européenne mais aux USA. Pourquoi là-bas ? Parce qu'il fait toujours beau, c'est aussi simple que ça. Et parce que là on a l'espace aérien pour s'entraîner sans trop gêner l'aviation civile, ce qui est de plus en plus un problème en

Belgique. Donc cette école est une école qui existe depuis les années 70, et depuis les années 70, la Belgique envoie chaque année deux ou trois pilotes là-bas. Et les restants, jusqu'aux années 90, était formé en Belgique sur Marchetti et Alpha-Jet. Et là, dans les années 90, on a décidé de mettre la partie Alpha-Jet en France. Donc nos Alpha-Jet belges sont allés en France à Tour et à Caseau. Donc pendant disons une vingtaine d'années, on a formé aussi des pilotes, et la plupart de nos pilotes en France, sur nos avions belges qui étaient là-bas. Il faut le voir comme ça. Pourquoi, encore une fois, là-bas le temps... Il fait toujours... Le temps, c'est quand même un problème, hein, le temps belge fait perdre beaucoup de slots à cause de la mauvaise météo en Belgique et dans le Sud de la France c'est moins le cas. Et dans le Sud de la France, il y a plus d'espace aérien pour s'entraîner donc... c'est les raisons pour lesquelles, fin des années 90, et aussi pour des raisons politiques, on a démarré la partie Alpha-Jet en France. Maintenant il y a un an, il s'avère que la flotte Alpha-Jet qui était alors en France, était en fin de vie parce qu'il fallait remplacer les ailes et ça allait coûter beaucoup et donc voilà parce que l'avion allait arriver à sa fin, la coopération en France est arrivée à sa fin, c'est aussi simple que ça. Ce n'est pas un truc politique mais que les altitudes belges n'avaient plus de potentiel restant. Donc depuis un ou deux ans, on a décidé que plutôt que d'envoyer 2, 3 personnes par an aux USA à Sheppard comme ça se faisait depuis les années 70, maintenant c'est tout le monde qui y va. C'est une école européenne, ou il y a des Britanniques, des Italiens, des Norvégiens, des Hollandais, des Allemands. C'est l'école qui forme la plupart des pilotes européens depuis des années déjà donc il ne faut pas voir ça comme un choix politique, c'est juste que les affaires belges qui étaient stationnées en France étaient en fin de vie ? et l'alternative était claire. Mais ça ne veut pas dire qu'on va rester là à Sheppard, dès que l'Europe crée un nouveau truc quelque part en Italie ou en France par exemple, et que ça devient intéressant d'y participer, on peut participer là. Ce n'est pas parce qu'on forme des pilotes en France ou en Italie qu'ils ne peuvent pas devenir des pilotes F-35, ça n'a rien à voir. Parce que sinon, les F-35 sont des avions américains tout comme les F-16 sont des avions américains, et avant les pilotes étaient formés en France pour devenir pilotes de F-16 aussi, les deux ne sont pas liés du tout.

GS : Ça m'a l'air plutôt clair. Vous avez répondu à toutes mes questions et ce choix semble être assez logique. Alors pourquoi, en dépit du fait que le choix soit assez logique, et clair par rapport au RFGP, des acteurs, membres de la Commission Défense du Parlement ont été

réticents à ce choix ? Pourquoi selon vous d'autres acteurs auraient préféré un autre choix ou sont contre le choix et disent qu'il y a eu une sorte de favoritisme pour les Américains ?

VP : Parce que malheureusement en Belgique, pour chaque dossier il y a toujours le jeu de l'opposition contre la majorité, comme tout ce qui se fait en Belgique, et ça se voit très bien pour le remplacement F-16. Tant que les socialistes n'étaient pas au Gouvernement, ils rouspétaient comme pas possible, maintenant qu'ils sont au Gouvernement ils ne disent plus rien. Enfin ça a toujours été comme ça, hein, le jeu opposition-majorité, malheureusement... Quand tu vois comment ça se fait dans d'autres pays, je crois que là, surtout quand on parle défense, on essaie quand même d'éviter ce genre de petits jeux politiques, sur le dos de la Défense. En Belgique malheureusement ça n'est pas le cas. Pour moi c'est ça la raison principale. Mais là aussi je suis quand même convaincu que certains parlementaires sont sous influence des lobbys de l'armement venant de nos voisins du Sud, et ça joue aussi énormément.

GS : J'ai posé toutes les questions que je voulais vous poser. Maintenant avez-vous une remarque particulière, ou quelque chose que vous voudriez dire par rapport au dossier ?

VP : Je crois que si tu peux lire l'avis de l'instruction des Finances et le rapport de la Cour des Comptes ça sera quand même intéressant je crois parce que en fait même les... En fait ça a beaucoup discuté à la Commission Défense, mais en bout des comptes il y a quand même la Cour des Comptes, qui ont fait un rapport et ils ne l'ont pas fait comme ça, vite fait. Ils y ont passé plusieurs semaines et c'était tellement positif sur la façon dont avait été conduite la compétition que ce qui m'étonne c'est qu'on n'a jamais eu de discussion sur ce rapport de la Cour des Comptes au Parlement. Quand tu vois le nombre de questions parlementaire posées à ce sujet, le nombre de séances et d'auditions consacrées au remplacement F-16, après tout cela, la Cour des Comptes qui fait le dossier avec le rapport... Tu te dirais quand même que maintenant ils vont en discuter de ça au Parlement, mais non. Ça je ne comprends pas, mais j'essaie même plus de comprendre la politique Belge.

GS : D'accord je vais le lire pour voir de quoi il retourne. En effet ça peut sembler bizarre qu'il y ait autant de remarques puis plus rien sur le document de la Cour des Comptes.

VP : Donc l'avion qu'on va recevoir, il sera mieux que ce que l'on avait évalué, mais ça on le savait déjà, il ne sera pas plus cher que ce qui avait été contacté, donc ça on est quasiment sûr aussi. C'est assez rare qu'un achat militaire ne dépasse pas le budget initialement prévu. Nous on est toujours resté loin en dessous du budget maximal prévu à l'achat quand on a signé le contrat. Maintenant trois ans plus tard il n'y a rien qui indique qu'on va devoir dépasser ce budget, au contraire. Donc quoi qu'on dise dans la Presse, l'avion devient moins cher que ce qu'on avait pensé et encore plus capable que ce qu'on avait pensé. Dans ce dossier il n'y a pas de surprises. Pour tout ce qui est coût et budget, quand on te dit que ça coûte tel prix, il faut bien distinguer la différence entre le coût du programme F-35 et le coût de l'avion F-35. C'est deux choses essentiellement différentes. Le coût du programme F-35 est immense, c'est le programme d'armement le plus cher ayant jamais existé, ça c'est vrai. On parle de 1700 milliards de dollars en tout. Mais là ça c'est le coût du programme F-35 et pourquoi est-ce qu'il est tellement élevé, c'est parce qu'il a été défini sur 60 ans, et cela prend tous les coûts sur 60 ans, et donc ces fameux 1700 milliards prennent aussi en compte l'inflation sur 60 ans. Si on situe aujourd'hui, ce ne serait « que » 855 milliards de dollars, tous les coûts sur 60 ans, donc le développement, de production, de *sustainment*, le personnel le fuel, les updates, la maintenance, vraiment tous les coûts. Ce coût là a un prix phénoménal car il a été défini sur 3000 avions américains sur 60 ans et si à l'époque on avait décidé de choisir 3000 F-15 et qu'on allait voler 60 ans avec, ce coût-là aurait été encore plus haut. C'est parce que on compte acheter autant d'avions de ce type, F-35, et que l'on compte les faire voler 60 ans que ce coût devient le programme le plus cher que ce monde à jamais connu. Ça ne veut pas dire que l'avion F-35 est le plus cher est l'avion le plus cher, loin de là, il y a beaucoup d'avions qui sont beaucoup plus cher qu'un F-35, le Airbus A401, le Rafale et le Typhoon sont plus chers, hein. Donc il faut vraiment faire une distinction entre ces deux notions là. Le coût du programme est énorme mais car il a été défini comme un programme.

GS : Je vois, il faut bien différencier les deux.

VP : Parce que le coût de l'avion, il est moins cher en production maintenant, ce qui est normal, hein, parce qu'on produit près de 150 avions de ce type par an, c'est vraiment « mass-production » et quand tu compares aux Rafales ou autre, c'est seulement 4 ou 5 avions par an. Evidemment il était impossible de produire un Rafale ou un Typhoon pour le même

prix qu'un F-35. Et aussi pour les coûts de *sustainment*, d'alimentation où là les F-35 maintenant n'est là où on aurait voulu qu'il soit... C'est ça qui fait tu lis beaucoup... Il y a 20 ans, le F-35 ne coutait pas plus que les F-16 mais aujourd'hui il coûte 30 à 40 pourcents plus cher que le F-16. Ce qui est quelque part normal car c'est un avion qui a deux fois la puissance moteur et en termes de systèmes il y en a beaucoup plus à bord, donc en ce moment il a un peu près le coût d'exploitation des F-15. Je ne sais pas si tu connais les F-15 américains mais ce sont des avions bi-moteurs qui ont à peu près la même taille, donc c'est tout à fait normal, hein. Mais c'est vrai que ça n'est pas le coût qu'on avait voulu il y a 20 ans. Et c'est de là que vient tout ce cirque. Mais pour nous, belges, on avait toujours calculé dès le début ce coût plus élevé du F-35 par rapport au F-16 donc pour nous il n'y a pas le moindre souci budgétaire à ce moment-ci. Si tu as encore des questions, n'hésite pas à me renvoyer un mail.

GS : Merci encore d'avoir pris le temps de répondre à mes questions, ça m'aide beaucoup. Si vous le souhaitez je peux vous envoyer le document de mon mémoire dès qu'il sera terminé. Si j'ai d'autres questions par la suite je n'hésiterai pas à vous recontacter.

VP : Pas de soucis et oui je veux bien.

GS : Merci beaucoup ! Passez une bonne journée.

VP : Vous aussi, bye bye.

-fin de l'enregistrement-

Annexe 2 : Entretien réalisé avec Julie Fernandez (retranscription)

Gaelian Sacré : Pour commencer, je voulais savoir quel était votre avis personnel sur le choix du remplacement des F-16, le choix de l'avion en particulier, en sachant les différentes discussions qu'il y a eu autour de cela, est-ce que c'était le bon choix, *et cætera* ?

Julie Fernandez : Quand on repense avec le recul, d'abord dire que ce que fait le Gouvernement aujourd'hui c'est assumer les décisions prises par l'ancien Gouvernement et on a suffisamment prévenu depuis les bancs de l'opposition qu'en fait on avait le gouvernement MR-NVA et le gouvernement de Charles michel sous Vandeput, c'est bien ça? hein, que le Gouvernement prenait des engagements qu'il allait faire payer par les suivants pendant des années. Je pense que là-dessus on peut tous continuer à être d'accord de dire que l'engagement pour le remplacement des F-16 ça va coûter beaucoup d'argent aux belges pendant longtemps et c'est un gouvernement qui l'a décidé et qui lui-même n'en a pas assumé un euro parce que voilà seulement maintenant que ça porte effet. La première question à se poser, c'est celle-là. La deuxième, pour l'opportunité de changer les avions on a eu de longues longues commissions qui ont duré de longues, longues heures, je crois qu'un jour on est resté 16 heures en Commission. Sont arrivés à 3h du matin, vers une heure ou deux heures du matin, trois américains venus exprès pour la Commission pour nous expliquer qu'il fallait absolument changer d'avion et tous les bienfaits. La question, c'est sur la procédure aussi. Quel a été le choix, a-t-elle été claire et transparente, non évidemment. On sait bien que le cahier des charges excluait certains types d'avions. Deux, fallait-il les changer tous ? Moi, après 16 heures d'audition et des mois d'échange, je n'étais pas convaincue. Puisque l'on nous expliquait quand même que peut-être certains mais pas tous on aurait pu les prolonger ou quoi. Je n'ai pas eu la sensation que ça a été un débat, une procédure, malgré le coût important pour la société belge, qui a été menée dans la plus grande transparence. Je crois qu'il y a eu des choix d'opportunité, des choix politiques clairs qui étaient aussi liés aux zones en Belgique et en particulier en Flandre qui pourraient avoir des répercussions positives aussi de ce marché. Voilà et puis je pense que c'est un marché qui aurait dû s'inscrire dans une réflexion de Défense Européenne, et ça n'a pas été le cas. C'est vraiment une procédure qui nous a beaucoup occupé à la Chambre lors de l'ancienne législature souvent de façon passionnée, passionnelle, mais je pense que l'enjeu était de taille, ne serait-ce que financier et idéologique.

GS : Vous semblez un peu contre le choix du F-35 dans sa globalité, est-ce que déjà, j'ai bien compris votre avis, et est-ce l'avis général du parti ou y-a-t-il des divergences dans votre parti ?

JFF : Je vous avoue que ma carrière a pris une nouvelle orientation, même si parfois je suis encore dans les bombardiers avec... Mais en tout cas je peux vous garantir qu'à l'époque c'était l'avis unanime. Aujourd'hui il est clair que la ministre de la Défense est socialiste et doit assumer des engagements pris par l'ancien Gouvernement. Je veux dire heu.. c'est les résultats de ce qu'on a dénoncé, je n'ai pas la sensation qu'au PS on a tout d'un coup changé d'avis mais bon on doit bien assumer les décisions qui ont été prises et les contrats qui ont été signés. Et si je me rappelle, lorsque les clauses pour sortir du marché... A un moment donné on les avait aussi dénoncées parce qu'elles étaient assez... ça devenait finalement plus cher de sortir du marché que d'acheter l'avion quoi.

GS : Je voulais aussi savoir ce que vous pensez de la manière d'avoir procédé au choix, c'est-à-dire de faire un appel d'offre de Gouvernement à Gouvernement ? En sachant que le but était vraiment d'avoir une sorte de coalition avec un autre pays, au-delà du simple achat d'un avion.

JFF : Quand on voit combien ont répondu, c'était deux-trois, puis il y en a qui ont quitté en cours de route... Puis on a quand même eu des échanges pas piqués des vers en matière diplomatique avec le Gouvernement français puisque la ministre des Affaires étrangères française avait écrit et s'était exprimée par voie de Presse en disant tout le bien qu'elle pensait de la procédure... Voilà. Mettre une procédure en place, c'est bien, écrire un cahier des charges, c'est bien. Mais si votre cahier des charges est orienté et porte déjà des clauses qui excluent certains marchés... ben voilà la question se pose et ça a été dénoncé et la difficulté et tout ce cahier des charges a été non pas étudié, présenté et débattu comme il aurait dû l'être en Commission Défense. Il est arrivé finalisé sur la table du Parlement et, par ailleurs, quand on l'a découvert c'était pas en Commission Défense mais en Commission des Achats militaires. Qui est une commission en huis-clos et où chaque membre doit signer une clause de confidentialité. Donc, voilà, il y a eu dans ce marché, pour moi, un vrai souci de transparence, ça, c'est clair. Et de volonté de vraiment ouvrir le choix. La première question c'est est-ce qu'il fallait les remplacer mais moi après autant d'heures de débat je n'en suis pas convaincue... Est-ce qu'il nous faut autant de F-35... bon, je peux entendre

que oui pour garder une capacité opérationnelle dans laquelle on va pouvoir s'inscrire dans la dynamique de défense européenne et de l'OTAN *et cætera* mais ce n'est quand même pas non plus si limpide que ça. Le cahier des charges, je viens de vous dire ce que j'en pense. Est-ce que à un moment donné on a fait preuve de flexibilité ? Le marché des F-16 ce n'est pas un marché comme un autre, je veux dire, on n'achète pas des bics pour des écoles même si les bics sont certainement plus importants que les avions mais, heu, je veux dire c'est aussi peut-être des marchés qui auraient dû se faire avec une possibilité de négociation sur certains points, hors, ici, c'était pas le cas. Je crois que ce cahier a été écrit avec, pour arriver au choix que l'on sait et en sachant et on le savait très bien aussi quand on a eu les débats, qu'au-delà de l'achat des avions il y avait tous les équipements autour comme par exemple les hangars *et cætera* qui n'étaient plus tout à fait adaptés. Sans parler de l'efficacité de l'avion car il faut quand même savoir si ces avions volent puisqu'il y a quand même eu quelques soucis.

GS : Par rapport à l'appel d'offre, pensez-vous que la firme Lockheed Martin aurait pu appuyer sur certaines caractéristiques et donc faire pencher la balance dès le départ vers l'avion américain ?

JFF : En tout cas, c'est les seuls qui sont venus au Parlement et qui ont été entendus. On est resté jusqu'à une heure du matin à les entendre, ils sont arrivés comme des caricatures, tous en noir, on aurait dit des *Men in Black*. Je caricature à peine, hein, je promets, Jérôme peut le dire. Donc oui, et puis je pense que la N-VA, enfin Vandeput était une des images de la NV-A et elle ne s'est jamais cachée de son intérêt pour Lockheed Martin et pour le choix des avions. De Wever le disait en marge du Parlement et dans les débats TV que c'était son choix... Je ne peux pas juger de l'implication et de la force du lobby des uns et des autres, et je pense que ça serait malhonnête de le faire mais politiquement il y a eu des éléments.

J : Si je peux ajouter quelque chose, la sensation que j'avais c'est que l'ensemble du corps militaire avait déjà fait son choix. Ils rêvaient de cet avion américain tandis que l'avion français ils n'en voulaient pas et l'impression que j'ai eue c'est que la procédure a été orientée vers LM sans forcément qu'il y ait eu un lobby, ça je ne pense pas qu'on puisse le prouver. Mais il y a l'impression de cette volonté du commandement militaire pour cet avion et pas pour autre chose.

GS : Pensez-vous que... En fait dans le cahier des charges, le RFGP, il y avait toute une série d'arguments qui donnaient les pondérations en fonction des choses le plus importantes

(budget, efficacité de l'avion, aspect stratégique...) Quel est selon vous l'argument qui a prédominé dans le choix, et selon vous lequel aurait dû prédominer ? Stratégie, une vraie alliance avec un autre pays...

JFF : Ce qui aurait dû prédominer, c'est la réflexion sur une défense européenne, plus large qu'avec un seul autre pays. Peut-être avec la France mais d'autres auraient pu s'associer. Quand on est dans un processus de construction européenne et de défense européenne, déjà s'il y a un européen autour de la table qui vend des avions, peut-être avoir une réflexion avec lui sur le sujet... Et pas aller chercher quelque chose de l'autre côté de l'Atlantique. Et puis le cahier des charges et d'évaluation c'est quand même des hauts gradés de l'Armée qui ont mis les ponctuations et les points à donner par partie du cahier des charges mais bon... Si vous mettez 20 points sur un sujet et 19 sur l'autre, c'était fort subjectif aussi, et de ça on n'en a pas débattu. Si on était arrivé au même résultat après un débat et un échange parlementaire, la question aurait été autre. Ici, c'est quand même... je sais que le ministre s'est caché tout ou long de la procédure derrière le RFGP mais voilà, pour transposer ma réalité d'aujourd'hui, d'autres vous parlent qu'ils se sont cachés derrière des documents mais si c'est vous qui écrivez les documents, quelle légitimité ont-ils au moment de les justifier ? Je pense que cette procédure a vraiment manqué de transparence... Car il y avait une volonté politique de prendre des avions américains. Alors qu'après la procédure qui a été définie selon des critères elle a été respectée je peux l'entendre mais si celui qui choisit est celui qui définit les critères et les façons de les évaluer... Ben voilà on a dit qu'on aura fait un faux bel exercice de transparence.

GS : Vous avez parlé aussi de la relation avec les différents pays de l'UE. Est-ce que pour vous cette relation, au niveau de la Défense, va être mise en *standby* ou pire se détériorer ? On a vu par exemple des mots des Français qui déploraient le choix américain. Pensez-vous que ce deal-ci va amener des petites rivalités, ou que cela va coïncider à un moment pour une future coopération ou un futur deal ?

JFF : Je pense qu'en politique pour le coup qu'on a la rancune courte hein, compte tenu de ça. Après il y a déjà eu d'autres marchés sur des chars *et cætera*. Dont le cahier des charges n'était pas plus clair et dont bizarrement permettait un certain équilibre. Je veux dire on a eu aussi tout le débat... Equilibre sauf pour la Wallonie parce sur les chars on n'a pas pris ceux pour lesquels les tourelles étaient fournies par Liège.... Je pense que la Défense sous

l'ancienne législature, je suis ça d'un peu plus loin aujourd'hui, a été un outil politique de la NV-A pour utiliser une des fonctions régaliennes de l'Etat. Et ce que je vous dis est vrai pour F-16, pour les chars mais a aussi été vraie sur la gestion des musées nationaux et le musée de l'Armée... Et sûrement plein de choses qui m'échappent. Ça a été une instrumentalisation politique de la Défense de plein pot. En faire un outil que les nationalistes flamands ont utilisé clairement.

GS : Donc vous ne pensez pas que ça aura ou que ça a eu un impact sur la relation avec les pays européens ?

JFF : Autant le gouvernement a changé, et c'est toujours facile de dire, moi je fais ce qu'on me dit de faire. Ce qui est vrai car Ludivine Dedonder aujourd'hui elle doit assumer un choix que d'autres ont posé. Donc voilà après vous dire si entre hauts gradés de l'Armée ça pose des problèmes. Comme vous savez l'armée est une grande muette, une grande sourde aussi mais surtout une grande muette. C'était aussi très très difficile dans ce débat, c'est qu'on avait, qu'on ne travaillait pas et qu'on n'avait pas face à nous dans les auditions et dans les questions et réponses qu'on avait la structure la plus parlante et la plus ouverte et transparente que compte la Belgique et en règle générale le monde.

GS : Et a contrario est-ce que la relation avec les USA va s'améliorer ou est-ce qu'on reste sur une continuité comme avec les F-16...

JFF : Là aussi puisque la donne a un peu change parce que c'était quand même fort l'avion de Trump qu'on achetait à l'époque. Je pense que les seuls qui vont garder une bonne relation c'est certains de la NV-A et ceux de Lockheed Martin. Pour le reste c'est un peu difficile à évaluer.

GS : Vous avez parlé du manque de transparence de certaines personnes, notamment à la Défense, pensez-vous qu'il y ait eu une vraie dissimulation d'informations ? Par exemples les documents de prolongations des F-16 qui ont mis un petit temps à parvenir au Parlement...

JFF : C'était flagrant aux auditions, si on est resté six heures en audition il fallait poser la question 6 fois avant d'obtenir une demi-réponse. Ou alors on avait des documents avec des parties qui étaient barrées... Ou alors quand on allait dans la « dark-room », les documents étaient barrés et en néerlandais ou en anglais, ce qui n'est pas super facile quoi. De

comprendre dans votre langue maternelle une phrase avec des trous mais si en plus c'est pas votre langue maternelle heu... Je ne vous explique pas le cinéma qu'on a dû faire pour avoir la traduction des documents, c'était sportif.

GS : Pensez-vous que c'était fait exprès cette dissimulation d'informations ? Quand on lit les réponses des différents acteurs c'était souvent « je ne savais pas » ou « je ne pensais pas que le dossier était assez important pour l'amener au Parlement ». Était-ce plutôt un manque de discernement ou une volonté selon vous.

JFF : C'était combien le prix du marché des F-16 en millions d'euros ?

J : Je pense que c'était 3 ou 4 milliards d'achats directs mais environs 15 milliards de retombées sur 40 ans.

JFF : Faut savoir que rien que le vol d'avion de chasse en Belgique, rien qu'en carburant c'est 30 millions d'euros par an. Alors venir m'expliquer que c'était des dossiers pas suffisamment importants pour être portés dès le début à la connaissance du Parlement, c'est une blague. Je pense qu'il y a eu une volonté que ça ne transpire pas la transparence dans le dossier, c'est certain. Avec des débats qui étaient tendus, avec des militaires qui nous faisaient parfois comprendre que l'Armée, le Parlement n'avait rien à y dire.

GS : Donc, pour vous s'il y a eu des dissimulations, c'est parce que le choix était déjà fait et, donc, c'était pour éviter d'influencer vers le choix d'un autre avion ?

JFF : Je serais plus nuancée, je ne dirais pas que le choix était déjà fait, mais comme l'a dit Jérôme, il y avait un souhait fort et profond d'une part des hauts gradés de l'Armée et à mon avis d'autres part politiques, du ministre de l'époque et sa formation politique que ce soit ça. Après, il y a sans doute eu des espaces de négociations, il y avait aussi un Gouvernement où les choses se discutaient. J'espère que Charles Michel n'était pas dans le divan lorsque les autres parlaient à table. Dire que les choix étaient faits, je pense que ça n'est pas correct et puis ça serait quand même se dire que c'est fort fort triste que dès le départ il y avait un choix politique et un choix des hauts gradés de l'Armée qui sont majoritairement néerlandophones ne l'oublions pas. Pour cet avion-là, je pense qu'on peut le dire. Ils ne sont jamais venus dire « ça serait bien ceux-là » mais quand même il y a ça comme difficulté je veux dire, chaque élément qu'on est allé chercher, qu'on a trouvé ou qu'on a réussi à identifier pour dire que ce n'est peut-être pas ça qu'on devrait acheter, ce n'est peut-être pas maintenant qu'on

devrait le faire, c'est à la force de résistance et d'insistance qu'on avait les infos, ils sont jamais venus avec un fichier ou un tableau qui montrait les forces et faiblesses des uns et des autres. Si, vite fait projeté en anglais en Commission des Achats militaires, mais bon je veux dire, moi je peux faire beaucoup de choses mais parler d'un moteur d'un avion, déjà une voiture j'ai du mal, alors un avion... On ne pouvait être accompagnés de techniciens enfin voilà moi je peux venir vous expliquer que celui c'est ça parce que les ailes sont courbées à 30 degrés plutôt que 36 et que c'est mieux, vous me le dites, je vous crois mais si je n'ai pas un technicien qui m'explique le pourquoi de comment et qui motive...

GS : En parlant de techniciens, j'ai lu certains articles qui disaient que le prix des avions n'était pas celui annoncé à la base et que, notamment, le prix d'entretien de l'avion allait être hors de contrôle. Est-ce que vous pensez que c'est un souci ou que c'est quelque chose qui va se régler et est-ce que pour vous le prix des avions est quand même extrêmement important compte tenu du fait que le deal est un des plus cher de la Belgique.

JFF : C'est clair que l'entretien des avions, on avait aussi souligné qu'au-delà du fait qu'il allait coûter très cher à l'achat, ils allaient coûter très cher en entretien... Ben déjà que beaucoup à l'époque ne volaient pas et que ceux qui en achetaient ils étaient cloués à terre.

J : Ils ne volent toujours pas les F-35.

JFF : Voilà, je m'excuse car c'est une actualité que je suis un peu moins, voilà donc, on a acheté des avions qui ne volent pas et qui en plus vont coûter cher à l'entretien et pour lesquels on va devoir acheter des hangars parce que s'ils ne volent pas, on va beaucoup les utiliser. Donc voilà oui c'est un problème, maintenant vous dire est-ce que ça va se régler et est-ce que le contrat va être renégocié je ne sais pas. De un, je ne le suis pas et, de deux, si on pose la question, on vous expliquera sûrement que c'est secret défense et, de trois, c'est le rôle de la ministre aujourd'hui de le faire quoi. J'imagine que dans le souci qui est le sien de redonner un visage humain à l'Armée et de lui confier d'autres missions, ça fait partie des choses dont elle est occupée.

GS : Toujours en parlant du prix, c'est une question plutôt subjective, est-ce que pour vous, on aurait dû simplement renouveler la flotte des avions belges ou alors ça n'est pas nécessaire pour le pays que l'on est et notre position dans l'UE et l'OTAN ?

JFF : Je pense qu'il y avait plusieurs choses, je pense comme je l'ai dit tout à l'heure, qu'il y avait cette réflexion de dynamique de défense européenne ou de présence, de rester de façon significative au sein de l'OTAN, c'est clair et c'est une réflexion... Nous on n'a jamais dit qu'il fallait... Les débats que nous on a eu on n'a jamais dit qu'il ne fallait rien renouveler, que tout allait bien madame la marquise *et cætera*, la question c'était est-ce que l'on ne peut pas simplement commencer par phaser, est-ce qu'il faut vraiment changer tous les avions de la même façon, est-ce que... ça on n'a pas eu de réponses quoi. On nous a expliqué que les avions on les faisait trembler pendant x temps *et cætera*, mais après on s'est rendu compte que certains avions n'avaient pas la même durée de vie et n'avaient même pas eu les mêmes conditions de vies et que la résistance de certains pouvait être... voilà. Nous, ce qu'on s'est beaucoup posé, c'est est-ce qu'il faut acheter, 34 ? Est-ce qu'on a besoin de 34 avions, en sachant qu'il y en a qui peuvent peut-être... Voilà pourquoi ne faisons-nous pas un achat phasé, on commence par dix puis on voit si on en reprend 24 de plus.... Ça, sauf si Jérôme me contredit mais j'ai l'impression qu'on n'a jamais vraiment eu, si on a eu des ah mais non ce n'est pas possible mais on n'a jamais eu un rapport technique prouvant que ce n'était pas possible et pourquoi ce n'était pas possible. On nous expliquait pendant des heures qu'on les faisait trembler, qu'on les retourne, qu'on faisait souffler des énormes ventilateurs, tout ça on nous a expliqué et j'ai compris mais est-ce qu'ils sont tous dans le même cas ? Puis si vous regardez la durée de vie et les heures de vol des avions, ce n'était pas la même chose. Si vous achetez deux mêmes voitures mais une avec laquelle vous roulez dans un pays ni trop chaud ni trop froid sur l'autoroute lisse, elle ne va pas avoir la même durée de vie qu'une que vous mettez dans le pôle Nord ou dans le désert et qui roule sur des terrains pleins de neige ou plein de cailloux. Il n'y aura pas la même durée de vie pourtant c'est la même qualité de voiture. Ça on n'a jamais eu de réponse précise et surtout on n'a jamais eu les rapports et les auditions des techniciens comme on les aurait souhaités.

J : Il y a juste trois américains qui sont venus de Washington en une dizaine d'heures pour nous expliquer que les F-16 il fallait les remplacer. Mais bon, c'étaient des techniciens de Lockheed Martin... Ceux qui veulent vendre leurs avions...

GS : Toujours dans le principe de l'aspect stratégique de la Belgique : ça n'a jamais été mentionné dans les dans les différents documents mais beaucoup de questions sont revenues dans les débats parlementaires par rapport à la question de savoir si la Belgique avait besoin

ou non d'avoir des avions qui sont capables de transporter des armes nucléaires. Une personne que j'ai interrogée, et qui fait partie de l'armée m'a dit que la question n'avait pas été posée car à ce moment-là la question ne se posait simplement pas mais en rétrospective c'est une bonne nouvelle que l'avion choisi puisse transporter l'arme nucléaire, car si ça n'avait pas été le cas, il y aurait eu des problèmes. Et donc est-ce que pour vous la Belgique a besoin d'avoir cette capacité ?

JFF : C'est intéressant que vous disiez que c'est un militaire qui vous a répondu ça car c'est la preuve de comment se sont passés les débats, ce n'est pas qu'on n'a pas posé la question mais qu'on a pas eu les réponses. La question a été posée, ECOLO, vous pouvez vous imaginer, l'a posée, nous aussi, et on n'a jamais eu de réponse, c'était oui on pourrait mais on n'est pas certains. La question elle a été posée, la réponse comme d'autres, on ne l'a pas eue, pas de façon claire puis parfois c'était une info dans un journal étranger qui donnait des informations. La question sur la possibilité de l'arme nucléaire a été posée. Dire qu'on n'y a pas répondu clairement, c'est vrai.

GS : En dehors du dossier F-16, pour vous la Belgique c'est une nécessité qu'elle ait à disposition les armes nucléaires ? Comme moyen de dissuasion ? N'est-ce pas obsolète dans la période dans laquelle on vit ?

JFF : Si je regarde dans la période à laquelle on vit je me dis que l'arme nucléaire ne nous servira pas beaucoup à éliminer un petit virus... Enfin, ça, c'était pour la blague. Mais non, c'était pas utile, pour moi, c'était pas une utilité, c'était pas utile d'acheter un avion... Si on a acheté cet avion là parce qu'ils avaient cette caractéristique-là, alors c'est peut-être encore moins utile parce que j'imagine qu'on n'a pas besoin de 34 avions qui possèdent cette capacité. On ne va pas se lancer dans un nouvel Hiroshima...

J : C'est surtout aussi que la Belgique n'a pas accès à ces armes nucléaires là, c'est une base américaine. Donc pourquoi on doit les transporter sur les avions belges ?

GS : Donc dans quel but les armes nucléaires sont sur le sol belge ? Est-ce une façon de garder une relation avec le Gouvernement américain ou est-ce que la Belgique en a une utilité.

JFF : Ça j'avoue sincèrement que je ne maîtrise pas suffisamment le dossier pour me prononcer mais, de nouveau, ça fait partie des questions pas claires et du flou qui règne

autour des questions par rapport à l'Armée et la Défense. Peut-être que ces questions doivent rester floues au nom du secret défense, ça, on l'a beaucoup entendu. Mais ça peut peut-être faire partie des questions qu'on peut légitimement se poser...

GS : Par rapport au fait c'était flou, maintenant que le dossier est plus ou moins clos, et qu'on sait quel avion va être choisi, est-ce que finalement toutes ces désinformations ont eu un impact particulier sur la législature précédente, et donc implique des changements. On alors est-ce qu'on vit avec ce choix et tant pis ?

JFF : La conséquence, c'est qu'on va devoir payer beaucoup d'argent pendant des années et pour des avions qui ne volent toujours pas, espérons qu'ils volent un jour. Je ne suis pas les débats sur le sujet et je ne sais pas si il y en a eu sur le sujet mais, ce qui est clair, c'est que je me rappelle bien que les clauses pour sortir du marché étaient tellement considérables que si on voulait en sortir c'était fort cuit...

J : Ce qui est revenu en débat à la Chambre, il n'y a pas si longtemps que ça, mais la ministre de la Défense y a répondu comme elle était obligée, comme madame Fernandez vient de dire, le contrat est passé et maintenant on est obligé de respecter ce qui est prévu dans le contrat

JFF : La chose qu'on a peut-être, et que je pense avoir le plus dénoncé, et je pense avoir commencé toutes les interventions sur le sujet par ça c'est de dire « vous engagez aujourd'hui les prochains gouvernements et les Belges pour des dizaines d'années, sans aujourd'hui devoir sortir un euro ». Et c'est tellement vrai que la NV-A n'a pas tenu jusqu'au bout de la législature et donc c'est dire à quel point on n'avait pas tout à fait tort. Voilà, moi je vous dis, j'ai plus tout ça trop dans la tête mais je me rappelle que les conditions qu'on avait eues après avoir beaucoup posé de questions, car ça a animé des heures et des heures au Parlement, c'était ça, si ça ne va pas comment peut-on sortir du dossier. Car en politique, on sait que la vérité d'aujourd'hui n'est pas celle de demain. En disant si demain un gouvernement arrive avec une espérée majorité, quelle doit être sa capacité à sortir du marché ? Les conditions étaient tellement importantes que c'était quasi-impossible. Parce que c'est tout un pays qu'on a engagé et pas un ministre, c'est aussi la crédibilité de la Belgique sur le champ des affaires étrangères et sur le plan des relations internationales.

GS : Ce que je voulais aussi dire dans le sens de répercussions néfastes c'est, est-ce que ce genre de procédé qui, finalement, est arrivé à bon terme pour ceux qui avaient pour idée d'acheter l'avion, ne va pas se répéter une seconde fois ? Est-ce que le fait de cacher des informations au Parlement ne va pas devenir quelque chose... Je ne sais pas si c'était déjà, à la base, normal. Mais est-ce que ça ne va pas continuer ?

JFF : En tout cas, sous les gouvernements de la NV-A et Charles Michel, c'était la politique, et c'était vrai en défense comme c'était vrai en politique d'immigration, c'était vrai en matière de sécurité sociale, enfin on a quand même vécu quelques scandales pas tristes sous l'ancienne législature ou on s'est rendu compte que tout n'était pas dit. Il y avait, je ne sais pas si c'était comme ça pour toute la majorité, mais dans l'adn de la NV-A, le Parlement fédéral n'est pas un Parlement auquel ils doivent quoi que ce soit et qu'ils reconnaissent étant donné qu'ils ne reconnaissent pas la Belgique. Je ne vais pas parler des statuts de la NV-A mais il y avait une capacité à ne pas donner des informations ou à démentir des informations qui étaient données. Je dois vous rappeler l'épisode où Charles Michel était en tribune en train de faire des déclarations sur un sujet, qui portait confusion aussi, sur le pacte d'immigration, le pacte de Marrakech et au même moment Théo Vrancken donnait une interview devant la porte du Parlement où il disait juste le contraire donc, heu... Alors que quand on est dans un gouvernement on ne dit sûrement pas tout c'est vrai parce que parfois il y a des choses que... Toute la question de confidentialité *et cætera*. On ne dit pas, c'est vrai. Mais que, à un moment donné, chaque dossier on se rend compte qu'on a fait à soi des ministres qui considèrent qu'ils ne doivent pas la vérité au Parlement et que le Parlement n'est pas un organe qui a le droit de les contrôler. Là, on dévie dans la notion et dans ce que représente démocratiquement un Parlement. Là, c'est la différence que quand on est ministre évidemment que l'on ne dit pas tout et quand il y a un problème qui surgit on essaie de trouver des solutions avant qu'il n'arrive, c'est vrai aussi. Mais à un moment donné, il y a aussi le fait de reconnaître la structure qui est votre structure de contrôle. Pour un échevin, c'est le Conseil communal, pour un Gouvernement c'est un Parlement avec des gens élus qui officient le travail de contrôle. Et sous l'ancien Gouvernement, et en particulier quand la NV-A était de la partie, c'était extrêmement difficile. L'accès à l'information a été... le mépris pour le Parlement a été rarement aussi... pour le Parlement mais aussi plus largement pour d'autres institutions ou représentants institutionnels car je peux vous dire que le mépris

pour le Premier Ministre il n'a pas été non moindre donc voilà. Mais ça je pense que c'est dû à l'idéologie d'un des deux partis qui formaient la majorité.

GS : Vous pensez que dû à cette coalition, il y a eu un mépris du Parlement. Est-ce que ça a rendu impossible pour le Parlement de faire ce travail de contrôle et de s'assurer que tout se passe bien ?

JFF : Il est clair qu'on a tous et toutes suffisamment dénoncé depuis l'opposition et tout au long de la dernière législature, quoi. La meilleure des preuves, c'est quand, à un moment donné, il y a une vraie alliance pour avoir la vérité, c'était sur le pacte de migration et le gouvernement a sauté ! A ce moment-là, la vérité elle ne venait pas du Parlement belge mais par qui ? Elle venait d'autres pays, de Charles Michel à la tribune des Nations-Unies, et puis elle est venue d'auditions de gens qui n'étaient pas contrôlés par le Gouvernement et en tout cas pas par le secrétaire d'état de l'époque. C'était des ambassadeurs, des ONGs *et cætera*, qui sont venus amener la vérité. Et, donc, quand à un moment donné, ce gouvernement a dû faire face sur un dossier, qui finalement était anecdotique, hein, et je ne dis pas que la politique migratoire est anecdotique car c'est quelque chose qui me tient à cœur mais si on regarde ça sur un plan macro, le dossier du pacte des migrations était un dossier mineur et on n'aurait même pas dû en parler. Ce dossier est devenu majeur parce que à un moment donné à travers ce dossier là on s'est rendu compte de comment était traité le Parlement, comment on lui cachait des infos. Allez, à un moment un secrétaire d'état « moi je n'y ai pas travaillé, je ne veux pas savoir », puis on a l'ambassadeur du Danemark qui vient nous dire que si si, Theo Francken est juste pas venu à la dernière réunion car il n'était pas d'accord sur la question de l'enfermement des enfants. Sur le fait qu'on retire l'enfermement des enfants. Donc, là, on s'est rendu compte que c'était trop quoi. On disait depuis des mois et on le dénonçait dans toutes les commissions, moi là je parle que des dossiers sur lesquels j'ai travaillé. Et puis la vérité a éclaté. Si sur ce dossier là on a pu mentir jusque-là, alors sans doute que sur les autres on ment aussi. Et je vous dis le Gouvernement a explosé là-dessus.

GS : Pour être certain, j'ai l'impression que le Gouvernement a réussi à outrepasser/bypasser le pouvoir du Parlement, et je trouve que c'est un point important, ...

JFF : Je ne pense pas qu'il ait bypassé le Parlement, je pense qu'il a surtout méprisé le devoir de contrôle du Parlement sur le Gouvernement. Pas bypassé car il y a eu des votes, des

débats, des commissions, ... Mais il y a eu un mépris sur le droit des parlementaires à l'accès à l'information et sur le devoir des parlementaires de contrôler le Gouvernement et surtout contrôler un Gouvernement dans un marché à cette hauteur-là.

GS : Je n'ai plus de questions à vous poser mais je voulais savoir si vous aviez une remarque en particulier, sur quelque chose que je n'ai pas abordé avec mes questions.

JFF : Peut-être de façon générale, de dire que c'est, que ce qui me surprend toujours c'est la capacité des femmes et des hommes politiques de tout bord de ne pas s'intéresser aux matières défense, quand je vois les montants qui sont gérés là-bas. C'est d'ailleurs pour ça que je m'y suis intéressé aux dossiers défense, à l'époque j'étais juste membre de la Commission, on a celle de laquelle on est titulaire puis on participe à d'autres commissions ou on va plus porter des aspects locaux... donc moi je suis allée simplement parce que mon collègue titulaire a fait défaut et j'ai dû le suppléer, mais en deux commissions je me suis dit mais on parle vraiment beaucoup d'argent public ici mais personne n'a l'air de beaucoup se tracasser. Je pense qu'à un moment donné, et je suis très contente que ça soit une socialiste qui soit aujourd'hui ministre de la Défense car c'est beaucoup d'argent public qu'on laisse dans les mains d'une grande muette et comme j'ai dit tout à l'heure d'une grande sourde, et je ne suis pas sûre qu'en terme de bonne gestion, de bonne gouvernance, ce soit la meilleure des formes.

GS : Merci beaucoup, je ne sais pas si votre assistant veut dire un mot sur le dossier ?

J : J'espère que les avions décolleront un jour.

GS : Haha moi aussi ! Merci en tout cas d'avoir pris le temps de répondre à mes questions !

JFF : De rien, n'hésitez pas si vous pensez à des questions, à m'envoyer un petit mail et n'hésitez pas à envoyer votre travail lorsque vous avez fini votre travail. Si vous avez besoin de documents aussi !

GS : D'accord parfait, je note ça. Bonne soirée et encore merci !

JFF : Vous aussi, prenez soin de vous surtout !

-fin de l'enregistrement-

Annexe 3 : Entretien réalisé avec Steven Lauwereys (retranscription)

Gaelian Sacré : Pour commencer, avant de passer aux questions un peu plus techniques, je voulais savoir quel était votre avis personnel sur le choix qui a été fait du F-35 pour remplacer le F-16, ce que vous en pensez, si vous êtes satisfait avec ça, si vous avez des changements d'avis ou si vous êtes toujours bon par rapport à ça ?

Steven Lauwereys : Bah, je crois que le processus a été bien mené, et le résultat est un bon résultat. Aussi bien sur le plan technique que sur le plan du partenariat qui a été choisi. Et en fait, ça été un des éléments importants, [c'est quoi] le partenariat pour opérationnaliser cette capacité. On a toujours opéré avec les F-16 dans un partenariat international, et pour un pays comme la Belgique, c'est vraiment primordial, et c'est une dynamique qui est implémentée dans la force aérienne mais on voit ça aussi chez la Marine et au sein de la Force Terrestre. Le choix Camo est un choix qui est surtout basé sur l'aspect de partenariat avec un pays important, avec un pays majeur.

GS : D'accord. Donc vous vous semblez donc pour le choix du F-35, notamment pour l'idée du partenariat, mais est-ce que c'est l'avis général de l'Armée belge, ou de la composante air en tout cas ? Est-ce que vous êtes unis dans cette vision-là, ou pas forcément ?

SL : Bah, ça je ne peux pas vous répondre parce qu'en fait, moi, je travaille maintenant à l'IRSD donc j'ai quitté la force aérienne après le processus, après le choix qui a été fait. Mais à ma connaissance, la force aérienne est unie et de toutes façons, le choix a été fait, point barre, et maintenant nous allons opérationnaliser cette capacité.

GS : D'accord. Je voulais vous poser une question : donc pour vous, j'ai l'impression que l'argument qui a prédominé, c'est plutôt une question de stratégie et d'avoir un vrai partenariat, donc, avec un pays important, comme vous avez dit. Lors du processus, les Français, eux, ils ont proposé une autre façon de conclure un deal qui, pour certains, allait carrément plus loin en termes de collaboration. Vous pensez que c'est une offre qui aurait pu être plus judicieuse ou pas forcément ?

SL : Force est de constater que les Français n'ont pas fait une offre, hein, et ça c'est vraiment quelque chose qui doit être mis au clair. Il y a eu un processus qui a été défini par le Gouvernement belge, donc il y a eu un processus qui a été décidé par le Gouvernement belge. D'ailleurs, ce processus a été documenté dans le « Request for Government Proposal » et

c'est suite à ce processus qu'il y a eu une analyse des offres. Et les Français n'ont jamais voulu envoyer une offre à la date de quelque part en septembre 2016, 2017, oui 2017. Les Américains et les Anglais, ils ont soumis une offre en septembre, mais les Français n'ont pas voulu faire ça. Et c'était surprenant parce que pendant le processus de préparation, on a eu plus de réunions, même en juillet 2017, on a encore eu une réunion avec les Français, et ils nous ont toujours confirmé qu'ils allaient participer. Donc, ça c'est vraiment un élément très important, le processus qui a été décidé par le Gouvernement belge n'a pas été suivi par les Français, donc on n'a jamais pu analyser une offre des Français.

GS : Et pourquoi est-ce qu'ils ont arrêté de suivre le processus qui a été mis dans le RFGP ?

SL : Ça, il faut demander aux Français, hein. Ils ne nous ont jamais donné une réponse.

GS : D'accord.

SL : Malheureusement.

GS : Parce que moi, je n'ai pas la réponse non plus, c'est pour ça.

SL : Ah non non, moi je n'ai pas des éléments pour dire pourquoi les Français ont arrêté ce processus. Ils ont décidé de ne pas répondre à l'appel d'offre mais de faire autre chose en direct au niveau politique. C'était un choix de leur part.

GS : Et, qu'est-ce que vous pensez du « Request for Government Proposal » comme moyen de choisir un nouvel armement ? Pour vous, c'est quelque chose qui fonctionne bien, ou qui au contraire n'est pas utile, enfin, l'idée de faire cette compétition ?

SL : Bah, faire une compétition, c'est toujours compliqué mais je crois que dans ce cas-ci on a très bien préparé, et on a commencé les préparations en 2013, 2014, et je crois que ce processus a été mené très structuré, et avec une transparence qu'on n'a jamais connue jusqu'à ce dossier. Et c'était vraiment notre volonté de le faire d'une telle façon parce qu'on savait très bien que s'il n'y a pas une transparence dès le début, que à la fin, aller se faire autre chose et des dynamiques qu'on ne pouvait plus contrôler. C'est suite à ça que, aussi bien le Gouvernement nous a demandé ça, que l'Etat-Major, la Défense nous a demandé ça, de faire un processus très structuré, très transparent.

GS : D'accord.

SL : D'ailleurs, la preuve est que aussi bien le « Request for Government Proposal » que le « Preparation Survey », bon, on a publié ça. Il n'y avait pas de secret là-dessus.

GS : C'est vrai.

SL : Et aussi vis-à-vis du Parlement, je ne peux plus compter le nombre de fois qu'on a été au Parlement, mais là, il y a eu toujours une transparence sur le processus, sur les questions, sur les besoins aussi, sur la méthodologie d'évaluation, sur la structure des prix, donc tous ces éléments ont été mis en clair.

GS : Donc vous et vos collègues, vous m'assurez que le processus a été transparent et structuré, ce que je peux croire, mais moi quand j'ai discuté avec d'autres personnes, notamment de la Commission de la Défense au Parlement, il y en avait beaucoup qui étaient réticents au choix du F-35 et au processus en soi. Pourquoi est-ce que, selon vous, il y a des gens qui ne sont pas d'accord avec le choix du F-35 ?

SL : Ça je ne peux pas vous répondre. Dès le début nous avons mené un processus et nous avons expliqué aux politiciens comment nous avons mené ce processus. A chaque étape, nous avons présenté les résultats, et à certains moments, c'est le Gouvernement qui a pris une décision. Si certains politiciens ne sont pas d'accord avec la décision du Gouvernement, peut-être c'est lié au fait que c'était un autre Gouvernement, ou qu'il y avait un des partis politiques qui n'était pas présent dans ce Gouvernement, mais bon hein, le choix a été fait par le Gouvernement en 2019 qui exécute la décision.

GS : Est-ce que ce n'est pas un jeu de, comment dire, de majorité contre l'opposition et donc l'opposition qui de toute façon va être contraire au choix du Gouvernement, ou pas ?

SL : Hum, ça joue, certainement ça joue. Ça ne m'étonnerait pas que c'est un élément, maintenant, dans la Commission de Défense, tous les partis politiques ont la possibilité de s'exprimer et d'en dire quelque chose. Et à chaque étape, le dossier a été présenté à tous les niveaux, et les décisions par le Gouvernement ont été faites. Donc, c'est pas une dynamique militaire, c'est vraiment une dynamique politique qui a été menée.

GS : D'accord voilà, c'est juste pour savoir votre avis là-dessus, puisque j'ai eu quand même, moi, des phrases qui m'ont un peu surprise de la part de certains membres de la Commission comme le fait qu'on avait méprisé le Parlement lors du processus. Moi, vraiment, je me demandais pourquoi il y a une telle divergence d'opinions entre les deux.

SL : Mmh ouai, et est-ce qu'ils ont expliqué d'où vient, parce qu'un « mépris » c'est un sentiment, donc sur base de quoi ils invoquent cet élément ? Ce sont quoi, c'est quoi la raison d'exprimer un tel sentiment ?

GS : De ce que j'ai compris, c'est qu'ils ne se sentaient pas écoutés, et notamment qu'ils ne comprenaient pas tous les enjeux qu'il y avait derrière le dossier.

SL : Mmh.

GS : Donc, on a finalement choisi le F-35, ce qui est très bien, qu'est-ce que ça va changer pour nous, pour la Belgique en tout cas, dans les relations avec les États-Unis et aussi avec l'OTAN ? Est-ce que le fait qu'on garde un avion Américain, comme le F-16, ça prolonge notre relation ou est-ce que ça nous fait avancer une étape au-dessus, donc plus de collaboration ? Est-ce que ça fait vraiment des États-Unis un allié de la Belgique ?

SL : Bah, certainement le F-35 va aider, parce que le F-35, on n'a pas acheté le F-35 hein, on a fait un accord, un programme MOU avec les Américains, donc c'est vraiment une collaboration sur le plan militaire, axée sur le F-35. Mais bon, les relations avec les États-Unis se sont surtout liées avec le partenariat de l'OTAN. Et le F-35 joue un rôle important, mais on a aussi d'autres projets de collaboration avec les Américains. Donc, c'est un vecteur, comme on a des collaborations avec les Pays-Bas, comme on a des collaborations avec la France, et avec d'autres pays. Donc, c'est vraiment un élément qui est très important dans la stratégie de Défense de la Belgique, on fait pas grand-chose tout seul. Soit on s'inscrit dans un partenariat européen, soit dans un partenariat « otanien », soit dans des partenariats bilatéraux comme BENESAM (?) avec le Pays-Bas, comme maintenant tout ce qui est CAMO (?) avec la France, on est un pays qui ne fait que collaborer.

GS : Mmh. Et dans le contexte actuel, est-ce que vous ne pensez pas qu'il aurait été plus judicieux de privilégier une plus grande collaboration avec des pays européen, comme ça été reproché si je me souviens bien par le Président Macron à l'époque, et par certains membres du Parlement justement, donc, qui disaient qu'il fallait plus d'européanisation de notre Défense et notamment dans le choix des avions ?

SL : Bah, tout le RFGP, et tous les critères ont été présentés au Gouvernement et au Parlement. Donc, force est de constater que maintenant, tout à coup, tout le monde dit « oui, mais », mais au moment que les spécifications ont été présentées, il y a eu personne qui a eu

cette réflexion. De deux, bon, le F-35, peut-être c'est un projet qui est gouverné par les États-Unis, mais en fait il y a beaucoup de pays européens qui sont impliqués dans ce projet. Le Danemark, Norvège, Pays-Bas, Italie, l'Angleterre, donc il y a pleins de pays européens, il y a pleins d'éléments qui sont construits en Europe, donc on peut aussi dire que le F-35 est un avion, pas complètement, mais en grande partie européen. Et, là aussi, la collaboration que nous allons mettre en place, c'est une collaboration au niveau des utilisateurs F-35 européen.

GS : D'accord. Vu qu'il y a un certain nombre de pays européens qui ont aussi le F-35, au final, ça permet aussi une collaboration à ce niveau-là.

SL : Ah bah oui, en Europe, il y aura plus de F-35 que des Rafales hein. C'est aussi une critique que je comprends de la part Macron qui fait cette critique, mais c'est une critique que je ne comprends pas tout à fait de certains politiciens.

GS : Okay. Moi, j'ai l'impression en discutant avec vous et d'autres personnes que l'argument qui a prédominé, c'est vraiment d'avoir une collaboration assez tenue, on va dire, entre la Belgique et un autre pays. Quels sont, pour vous, les autres critères qui ont été déterminants dans le choix de l'avion ? J'ai vu dans le RFGP qu'il y avait les proportions des différents critères, c'est quoi pour vous le plus important ? La stratégie ? Le budget ? L'efficacité de l'avion, selon ce que nous on veut ? C'est quoi les arguments les plus importants pour vous ?

SL : Bah, vous avez vu les poids qu'il y a dans le RFGP, hein, donc à un certain moment il y a eu une discussion au niveau de l'Etat-Major, et nous avons proposé certains poids. Ces poids ont été proposés au niveau du Parlement et du Gouvernement, et c'est à ce moment-là que le Gouvernement a décidé d'affiner les poids pour quand même avoir un poids un peu plus important au niveau des prix. Une fois que les poids sont figés, ils sont figés. Personnellement, je crois que, vu l'historique qu'on a avec les F-16, le partenariat est quand même le plus important, parce que ça ne suffit pas d'acheter un avion de combat, mais il faut pouvoir faire l'évoluer à ses capacités. Les F-16, on a acheté en 75 mais il y a eu plusieurs évolutions sur les F-16, et c'est quelque chose qui n'est pas possible quand on n'est pas dans un partenariat. On a vu ça avec les Mirages, je crois, il y a eu très peu d'améliorations sur les Mirages. Et c'est une dynamique qui est possible dans un partenariat, parce qu'un partenariat ça génère un effet de chaîne, et ce comme ça que nous devons partager le coût de

développement, et c'est comme ça qu'on peut diminuer le prix de production de nouvelles capacités.

GS : Donc oui, la Belgique toute seule ne pourrait pas réussir à faire évoluer, si j'ai bien compris, l'avion ?

SL : Non. Non, certainement pas. Avec une flotte de, maintenant, 54 et, dans le futur, 34 avions, on n'a ni la maîtrise d'œuvre, ni le know-how, ni les capacités financières pour soutenir ça tout seul. Une telle capacité doit être faite au sein d'un partenariat, et un partenariat avec plusieurs centaines d'avions.

GS : D'accord. Et donc, le fait qu'on ait besoin d'un partenariat pour faire évoluer la flotte, est-ce que ça ne donne pas un très grand, comment dire, un énorme pouvoir aux États-Unis ? Est-ce que ça ne peut pas permettre une sorte de moyen de pression des États-Unis si à un moment on se met en désaccord avec eux, qui finalement pourrait dire : « vous, on ne vous aide plus pour l'évolution de l'avion et vous gardez celui que vous avez maintenant » ? Est-ce que, pour vous, c'est pas un moyen de pression ?

SL : Bah, ça, c'est toujours dans un partenariat. Je crois que dans l'approche F-35, heureusement qu'il y a plusieurs pays européens qui sont représentés dans le partenariat, je crois que c'est un élément qui réduit le risque, si nous pouvions considérer ça comme un risque, hein. Il faut quand même être conscient du fait que les États-Unis sont un partenaire au sein de l'OTAN, qui est quand même un partenariat qui va depuis les années 40-45. Avec le Président Trump, okay cette question était certainement valide, mais je crois que ce qu'on a vu maintenant avec le nouveau Président Biden que, bon, c'est quand même quelque chose qui est sous contrôle, ce qui est inhérent à un partenariat. C'est quelque chose qui peut évoluer, mais du compte qu'il y aille plusieurs pays européens au sein de ce partenariat, personnellement je ne crois pas que c'est quelque chose dont il faut se tracasser.

GS : D'accord, ça va. J'ai vu, et lu, sur Internet depuis plusieurs sources diverses, pas vérifiées, que le programme F-35 avait quand même pris du gros retard. Il a des problèmes de moteur, de sièges éjectables, d'approvisionnement en oxygène, et ainsi de suite. Ça, ça ne vous fait pas peur pour le futur, et pour quand on aura actuellement les avions, parce que là, on ne l'est pas encore ? Pour vous, est-ce qu'on ne les aura pas trop tard ? Est-ce qu'il

n'y aura pas des soucis ? Est-ce que ça ne vous fait pas peur cet aspect-là, qu'il y aille quand même assez de problèmes techniques ?

SL : Bah, ça ne me fait pas peur parce que c'est normal qu'il y a des problèmes techniques, parce que c'est un système qui est très complexe. En fait, c'est quelque chose qu'on voit avec les F-16 aujourd'hui. Après 40 ans, il y a toujours des choses qui ne sont pas parfaites. D'ailleurs, je prends toujours l'exemple de ton Windows, de ton ordinateur, là aussi il y a des choses qui ne fonctionnent pas à 100%, il y a des bugs à gauche et à droite, et en fait c'est un processus d'évolution continue, d'amélioration continue. Et en fait, c'est ce processus qui est d'application pour le développement des avions, aussi bien sur le F-35 que sur l'Euro-Fighter, ou sur le Rafale. Ce qui est très bien, je trouve, le projet F-35 est très transparent là-dessus. Le processus de développement est analysé, et par des entités indépendantes, et ils en font un rapport chaque année et même plusieurs hein, au sein du Parlement américain. Le « Government Accountability Office », en fait, ils font une analyse de l'évolution de ce processus. Donc, processus très ouvert. D'autre part, la Belgique n'a pas participé au processus de développement de cet avion, donc à un certain moment en 2023, nous allons recevoir les avions et ce qu'on voit aujourd'hui, disons qu'on a acheté les avions au bon moment, parce que ça s'appelle « Technology Refresh 4 » à ma connaissance, et tous les avions auront le dernier standard « Hardware » qui sera disponible à ce moment-là, et naturellement, ça va résoudre beaucoup de ces problèmes. Dernièrement, je crois que les problèmes que vous citez, bon, le siège éjectable par exemple, je crois que c'est un des problèmes qui a été résolu depuis lors, hein. C'est quelque chose qui est vraiment critique, et ce qu'on voit c'est que quand il y a un problème vraiment critique, il y a tout un processus qui se met en marche pour résoudre ce problème. Et, en effet, il y a d'autres problèmes qui existent, mais qui ne sont pas ciblés en tant que critique « critique » et ce seront des problèmes qui seront résolus en cours de route, ou pour lesquels on va trouver une solution sans résoudre le problème, ça, ça s'appelle un « work-around », c'est comment travailler pour éviter que ce problème se présente. Pour moi, c'est un processus qu'on a vu sur les F-16, c'est pas étonnant et ça ne me donne pas trop de souci.

GS : Vous êtes plutôt optimiste par rapport à ça ?

SL : Oui, oui.

GS : Ça va. J'avais une question qui est quand même revenue souvent, au Parlement notamment, c'est la question de la capacité nucléaire des avions. Enfin, maintenant la question ne se pose plus trop vu que, comme vous l'avez dit, on a choisi, donc il faut faire avec. Mais, est-ce que, pour vous, ça été un des arguments prédominants et est-ce que le fait de pouvoir porter des armes nucléaires est indispensable, est-ce que c'est nécessaire pour la Défense belge ?

SL : Bah, ça n'a pas été un critère. Même pas sous autre forme, les questions ont été posées, mais ça n'a pas été un critère de décision. La situation est telle qu'elle est, et c'est maintenant au gouvernement de décider s'il veut maintenir une telle capacité, oui ou non. Tout en sachant, que la capacité nucléaire, dans la stratégie de l'OTAN, c'est un élément. Donc là aussi, personne ne doit reprocher aux militaires que c'est quelque chose qui a joué, hein. On a été très clair sur les capacités demandées, sur les missions qu'on allait évaluer avec la capacité présentée et la mission nucléaire n'a pas été reprise là-dedans. En tant que telle, cette capacité n'a pas été évaluée et elle n'a pas joué un rôle dans le choix.

GS : Mmh, ouai.

SL : Là aussi, il y a eu un rapport d'évaluation, ce rapport d'évaluation est classifié mais a été mis à dispositions des parlementaires de la Commission de Défense donc tous les éléments ont été mis sur la table.

GS : Est-ce que vous pensez que pour l'OTAN, c'est important que la Belgique garde cette capacité-là ?

SL : Il y a une stratégie de l'OTAN, et cette stratégie de l'OTAN est créée par les membres de l'OTAN. Il y a une certaine dynamique et je peux comprendre que pour les pays comme l'Estonie et la Pologne, qui ont la Russie à côté, qu'il doit y avoir une stratégie de dissuasion importante. Si tous les membres jugent que le rôle nucléaire en fait une partie, c'est une décision de l'organisation, hein.

GS : Okay.

SL : Historiquement, la Belgique a eu cette responsabilité, et en tenant compte de, comment ça s'appelle, du Traité de non-Prolifération, c'est au pays qui ont eu cette capacité de maintenir cette capacité. Donner cette capacité à un autre pays, ça pourrait générer une infraction au Traité de non-Prolifération. Ça vaut une discussion très intéressante avec des

gens qui connaissent beaucoup mieux, mais c'est comme ça qu'on a eu cette capacité d'exécution, pas de décision. Maintenant, on fait avec, et c'est au Gouvernement de décider de la maintenir ou pas.

GS : Okay. Je vais passer sur un sujet un peu différent. Qu'est-ce que ça change pour les pilotes, en soi, et pour la force aérienne, ce changement de passer du F-16 au F-35 ? Est-ce que ça implique des gros changements ? Je sais que désormais, les pilotes ne seront plus formés en France, mais bien aux États-Unis.

SL : Oui. Mais bon, la formation en France, c'est pas vraiment quelque chose qui est liée avec, hein. La formation en France, c'était une formation Alpha-Jet et il y avait une opportunité de collaborer, et les Alpha-Jets étaient en fin de vie, et maintenant il faut chercher autre chose. Donc, c'est pas vraiment un élément qui joue là-dedans. Bon, je ne suis pas pilote, hein, donc je n'en connais pas grand-chose, mais vu les capacités d'un F-35, moi j'ai toujours eu, c'est qu'un pilote, un « battlefield manager », plutôt qu'un pilote qui fait une mission. Mais à part ça, je suis pas spécialisé dans cette matière donc, je préfère ne pas y répondre à ça. Je n'ai pas les éléments pour dire si ça va changer pour les pilotes.

GS : Okay, okay. Je n'ai plus trop de questions, mais je voulais savoir, moi quand j'en ai parlé avec certains de vos collègues, on va dire, ils ont comparé un petit peu l'avion, le F-35, vu qu'il est quand même d'une cinquième génération, je ne sais pas exactement...

SL : Oui, en fait c'est une qualification qui est un peu caduque pour moi. C'est un avion qui a évolué, donc il y a une grande différence avec le F-16, il y a une grande différence avec autres plateformes. Bon, il y en a qui appellent ça, cinquième ou sixième génération, bon, temps en temps il faut utiliser quelque chose pour démontrer qu'il y a une évolution, et c'est suite à ça qu'ils ont utilisé ça.

GS : Donc voilà, on m'a dit ça, et on m'a dit que l'avion, on pouvait un peu le prendre comme un GSM, donc un smartphone, où on peut mettre des applications dessus, et c'est ça qui faisait que l'avion pouvait durer dans le temps, de ce que j'ai compris donc, que l'avion avait la possibilité de « s'upgrader » avec des nouvelles applications. Est-ce que vous pensez que le F-35, il pourra « s'upgrader » le temps qui est prévu, donc au moins durant 50 ans ? Est-ce que la technologie ne va pas le dépasser, vous voyez ce que je veux dire, vu qu'on avance tellement vite dans la technologie ?

SL : Bah, je suis persuadé que l'avion ne sera pas dépassé parce que, en fait, c'est ce que je viens d'expliquer, cet avion va évoluer en permanence. Même le F-16, il y avait un cycle d'évolution, de deux ans sur le plan des logiciels, et de tous les trois ans sur le plan de tout ce qui était « Hardware », donc c'est une dynamique en permanence. Et cette dynamique va être implémentée sur les F-35 aussi, et fort probablement, cette dynamique va être plus intense. C'est suite à ça qu'ils ont utilisé l'image de si on veut implémenter une nouvelle capacité, on va l'implémenter comme une app sur un Iphone. C'est vraiment important parce que, vu le fait que la technologie autour de nous évolue tellement vite et que ça devient de plus en plus difficile de prévoir ce qu'il va venir, il faut avoir une approche qui est très souple pour développer des senseurs, de les mettre dans l'avion ou d'utiliser d'autres capacités des senseurs à bord, contre une certaine menace. Et c'est quelque chose qui est possible, mais c'est quelque chose qui n'est pas tellement facile que le développement d'une app. Il est vrai que la technologie autour de nous évolue tellement vite que, de temps en temps, tu peux te poser la question de « oui, mais bon, est-ce qu'un F-35 est la plateforme pour contrer ces nouvelles technologies ? », bah, pas tous, mais il y a aussi autre chose que c'est nouvelles technologies, hein. Aujourd'hui, nous sommes confrontés au jour du jour avec des infractions russes sur le territoire « otanien » à travers tous les pays, hein. C'est pour ça qu'il faut des plateformes, et c'est pour ça qu'il faut des plateformes qui sont capables, à un certain moment, d'être utilisées dans des environnements contestés. Pour moi, aussi bien des avions, que des navires, que des tanks, que autres capacités pour la force terrestre, ils sont nécessaires pour garantir cette intégrité à tous les niveaux, hein. Oui, il y a des menaces Cybers, et oui, un F-35 va pas résoudre, n'est pas une réponse contre les menaces Cybers, mais la réponse n'est pas de dire « oui, bon, les avions, on en a plus besoin, on va nous concentrer sur les menaces Cybers ». Il faut avoir toute la panoplie et des systèmes pour pouvoir répondre à des menaces.

GS : Okay, d'accord, ça va. Attendez, maintenant que j'y pense, les F-16, on a décidé qu'ils devaient être changés en 2021, je pense, et puis après il y a eu toute la procédure... Il y a eu quand même beaucoup de débâcles sur des personnes qui disaient que le F-16 pouvait être prolongé. J'ai vu d'un côté des gens qui démontaient les arguments du prolongement du F-16, mais d'un autre côté des gens qui croyaient toujours au fait qu'on aurait pu les garder 10 ans de plus. Qu'est-ce que vous répondriez à ces personnes qui disent « finalement, à quoi

ça sert d'acheter un avion maintenant, si on peut possiblement garder les F-16 un peu plus longtemps ? », qu'est-ce que vous leur répondriez ?

SL : Pour moi, la réponse est simple, et j'étais toujours très déçu sur le débat parce qu'on s'est vraiment focalisé sur l'aspect technique de 8000 heures, et en fait, pour moi, la clé n'était pas là, hein. La clé était très simple, le F-16 était acheté, et on a fait évoluer les F-16 au sein d'un partenariat, un partenariat avec la Norvège, le Danemark, les Pays-Bas, le Portugal, la Belgique et les États-Unis, et à certains moments, on se trouvait avec les pays européens pour faire évoluer cet avion. En fait, la Norvège a décidé de ne plus participer à l'évolution parce qu'ils ont choisi les F-35, le Danemark et les Pays-Bas aussi. Donc ça veut dire que ce partenariat était réduit à deux pays : le Portugal et la Belgique, avec une flotte de 70 avions. Et, comme je viens d'expliquer, deux pays avec une petite flotte d'une septantaine d'avions, n'ont pas le poids, ni la connaissance de faire évoluer cette plateforme pour répondre aux nouveaux besoins. Et si à un certain moment on se dit « voilà, on ne fait plus évoluer l'avion », qu'est-ce qu'il se passe ? Bah, à un certain moment, tu ne peux même plus utiliser l'avion, parce qu'il y a des évolutions non seulement sur le plan militaire mais aussi sur le plan civil qui nécessitent, par exemple, d'implémenter des systèmes pour pouvoir voler dans l'espace aérien civil, et si tu n'as pas la capacité de faire évoluer ton avion, tu seras au sol avec ton F-16, hein. Même chose sur le plan des capacités militaires, à certains moments, on aperçoit qu'il y a besoin de pouvoir intercepter des cibles mobiles sur terre, cible mobile qui roule à 60 km/h, donc ça veut dire qu'il faut faire un changement au sein de l'avion pour pouvoir intercepter ces cibles. Si tu n'es pas capable de faire ça, si tu n'es pas capable de créer cet app et de la mettre sur ton avion, bon, tu seras sur le plan opérationnel, ben, on aura plus besoin de toi. Tu seras obsolète sur le plan opérationnel. Même chose sur le plan technologique, à un certain moment, les ordinateurs deviennent obsolètes, donc ça veut dire qu'il faut faire évoluer le « hardware », mais pour faire évoluer le « hardware », il faut faire évoluer le « software » aussi, donc si tu sais pas faire cette évolution au sein d'un partenariat, ton F-16 il sera par terre. Donc, pour moi ça a toujours été très clair, avec une flotte de 50 avions, on n'est pas capable de faire évoluer cette capacité. Bon, d'ailleurs c'est pour ça que je crois que la décision a été très bien, le partenariat prend fin et ça veut dire que la Belgique doit s'inscrire dans un nouveau partenariat. Soit un partenariat avec les Français, avec les Anglais, avec la Suède, avec les Américains, où on avait deux possibilités : les F-18 et les F-35. Pour moi, ça été toujours très logique qu'on faisait ça d'une telle façon, et d'ailleurs

on a été très transparent là-dessus, hein, depuis 2012 on a annoncé la fin du partenariat F-16, et en fait, c'est quelque chose qui se fait aujourd'hui.

GS : Voilà, en fait c'est super intéressant parce que cette question-là de « on arrivera plus à améliorer le F-16 si on en pas assez dans le partenariat » c'est quelque chose que je n'avais encore vu nulle part donc...

SL : Oui...

GS : En fait, ça répond fort à la question.

SL : En 2012, il y a eu toute une discussion, et en fait les trois éléments, les trois raisons de commencer le remplacement F-16, tout d'abord, c'était « oui, nous avons atteint les 8000 heures », 8000 heures sur la structure de l'avion. Deuxième élément c'était la fin du partenariat F-16, lié au fait que La Norvège, le Danemark et les Pays-Bas ont choisi les F-35, et le troisième élément était le fait que la flotte diminue, parce qu'en fait, les F-16 c'est une flotte de type bloc 10, bloc 15, donc la flotte bloc 10, bloc 15 a tellement diminué, ou va tellement diminuer, lié au choix des Norvégiens, des Pays-Bas et du Danemark, que le coût de fonctionnement vont vraiment augmenter. Si la flotte devient petite, ça veut dire que tout ce qui est lié au « supply chain » et accéder aux pièces de rechange, et tout ça devient tellement petit que les prix deviennent exorbitants. Donc ça c'était vraiment les trois raisons pour commencer le remplacement F-16. Je ne sais pas pourquoi, mais l'aspect du 8000 heures, à un certain moment est devenu que la seule raison. Et fort probablement, c'est lié à la dynamique politique que, en effet, il y a eu quelques militaires qui se sont orientés au niveau politique pour dire « oui, mais, cet élément n'est pas correct à 100% ». Et je crois, et ça c'est mon opinion personnelle, qu'il y a des partis politiques, pour des raisons politico-politiques, qui ont essayé d'utiliser cet argument pour jouer un jeu politique. Fort probablement parce qu'ils étaient aussi convaincus que ce n'était pas nécessaire, nanani nanana, mais bon, ça fait partie d'un jeu politique à 100%.

GS : Okay, d'accord. Merci pour cette réponse. Ça c'est moi qui viens d'y penser mais donc, c'est un peu plus avantageux pour nous d'avoir un avion qui est fabriqué à la chaîne, enfin, qui a plus de variations parce que c'est plus simple de trouver les pièces et donc les coûts seraient un peu moindres, par rapport... ?

SL : Bah, c'est très intéressant mais aujourd'hui je ne peux pas dire la quantité d'avion nécessaire pour avoir, disons, un coût économique. Mais c'est très compliqué, maintenant, pour moi c'est relativement simple un F-35 sera produit en 3000 copies, disons que le Rafale, 200-250 copies, et un Euro-Fighter disons 750, peut-être 830. Donc, il y a une différence d'échelle, donc espérons que cette dynamique va générer, va être visible et que le prix de vol qu'ils ont annoncé sera respecté. Et maintenant, on parle d'un prix d'heure de vol de 25 000 dollars, qui est le but en 2025. Bon heu, le gouvernement Américain a intérêt qu'ils vont atteindre cet objectif, mais il y a aussi les partenaires européens, je crois qu'il y a une bonne dynamique et une bonne pression pour y arriver.

GS : D'accord.

SL : Mais, c'est vraiment bon marché, hein. Tout le matériel militaire, l'appareil n'est pas bon marché, ça on ne peut pas dire, mais s'il y a une volonté d'évoluer à 2% du produit national Belge pour les dépenses militaires, je crois que nous avons démontré ce que nous voulons faire avec ces 34 avions fait partie d'un budget plus petit, et ça n'a jamais généré une concurrence au sein de la Défense. Dès le début, on a défini l'enveloppe budgétaire nécessaire pour les 10 ans à venir, jusqu'en 2030, et on a toujours respecté cette enveloppe. Et donc, je crois que c'est une bonne chose.

GS : D'accord. Vous avez dit qu'il n'y a pas de concurrence dans la Défense, donc ça veut dire qu'il n'y a pas de favoritisme envers une composante plutôt que l'autre ? C'est ça que vous voulez dire ?

SL : Bah, je crois que le plan de programmation méritait à bien démontrer que dans les 9,2 milliards, toutes les composantes ont pu avancer les besoins, et qu'il y a eu une approche équitable, et là aussi je crois que c'est très important de comprendre que c'est pas la Défense qui fait les choix, hein. En fait, la Défense propose, et puis il y a un processus politique, avec des interactions à plusieurs niveaux, et le résultat de tout ça, c'est vraiment le résultat d'une dynamique politique.

GS : D'accord, d'accord. J'ai fini toutes les questions que j'avais prévues de vous poser.

SL : Parfait.

GS : Est-ce que vous, vous voulez ajouter quelque chose en particulier ? Faire une remarque de quelque chose qu'on n'a pas abordé ensemble sur ce dossier ?

SL : Heu non, pas spécifiquement. Merci pour les questions. C'est bien de voir qu'il y a un intérêt, et ça me ferait plaisir de lire votre Mémoire.

GS : Bah, ça va je vous l'enverrais, je note voilà. Merci en tout cas à vous d'avoir pris le temps d'y répondre. Ça m'aide quand même beaucoup, et en effet, je vous enverrai dès qu'il sera fini le document avec tout ce que j'aurais écrit.

SL : Excellent, beaucoup de succès. Bon travail.

GS : Merci beaucoup. Je vous souhaite une bonne journée et encore merci pour votre temps.

SL : Avec plaisir ! Merci bien, bonne continuation.

GS : Merci, au revoir.

-fin de l'enregistrement-

Annexe 4 : Entretien réalisé avec Georges Heeren (retranscription)

Gaelian Sacré : Avant de commencer avec toutes les questions que je vous ai envoyées, je voulais vous demander que vous m'expliquiez un petit peu ce que vous faites exactement, le rôle de l'Agoria et le vôtre au sein de l'Agoria ?

Georges Heeren : Donc, je travaille au sein de l'Agoria, entre-autres, pour le secteur Sécurité-Défense, mais également pour le secteur Aéronautique, Agoria est la fédération technologique, c'est la plus grande fédération des employeurs, rassemblant à peu près 2000 entreprises et de plus de 300 000 employés, c'est en Belgique la plus grande fédération de l'industrie. Et donc, Agoria, en fait, a trois grands piliers de services, c'est, d'un, ce qu'on appelle « Corporate Services », tous les services aux différents membres, ou bien individuel ou collectif, c'est dans des domaines comme Ressources Humaines, Médiation, Assistance Juridique, Information sur le Marché Public, ou allez, tout ce qui touche à l'entreprise dans ses différents domaines de gestion.

GS : Okay.

GH : Un deuxième volet, c'est ce qu'on appelle « Advocacy », c'est en fait vérifier le bon fonctionnement de tout ce qui est législation et œuvrer pour une adaptation qui crée un environnement favorable pour les entreprises. C'est tout ce qui est sur l'environnemental, c'est tout ce qui est sur le prix de l'énergie, c'est tout ce qui, aussi... en marché public, tout ce qui est législation aussi bien au niveau Union Européenne, fédéral que régional. C'est voir à ce qu'on tient compte des conséquences, peut-être imprévues, dans certaines parties, sur, en fait, le fonctionnement du monde industriel. Et donc, l'interface entre l'industrie et le législateur pour discuter donc des différents aspects de la législation. Et le troisième volet, c'est ce qu'on appelle le « Business Development », c'est donner des possibilités aux entreprises d'élargir leur marché, d'améliorer leur produit pour avoir un accès plus facile au marché, je vais dire. Voilà, de toutes façons les trois grands axes d'activités d'Agoria. Moi, en tant que représentant pour l'industrie de Sécurité-Défense, je m'occupe, pas du premier volet parce que là ce sont vraiment des experts, moi je m'occupe du deuxième volet donc tout ce qui est « Advocacy », donc tout ce qui est législation. Sécurité-Défense, entre-autres, c'est tout ce qui concerne la législation marché public/Défense, l'application du système des intérêts essentiels de Sécurité, donc ça, et du « Business Development » également, j'essaye

d'être l'interface entre l'industrie belge et les grandes entreprises étrangères qui participent à des appels d'offres qui sont émis par la Défense belge.

GS : D'accord.

GH : Donc, dans un essai de donner à l'industrie belge une part du gâteau et également donner l'opportunité qu'ils fournissent la technologie qui est parfois supérieure à la technologie étrangère dans ces produits qui sont offerts à la Défense belge.

GS : Et, quel a été le rôle, enfin votre rôle, dans le dossier du remplacement des F-16 ?

GH : Mon rôle là-dedans, c'est que nous avons offert nos services d'interface, je vais dire, à toutes les entreprises qui étaient intéressées dans le dossier, dans l'appel d'offres de remplacement F-16. Donc nous avons été en contact avec SAAB, avec Lockheed Martin, avec Dassault, et avec BAE, donc qui représentait, en fait, à ce moment-là l'Euro-Fighter. Donc on a dit « voilà ce que nous pouvons faire », en fait l'industrie aéronautique, qui est organisée de différentes façons et également au niveau régional, a décidé de créer un organe séparé, et je me rappelle plus du nom, c'était pas une ASBL, c'était une entité commerciale, où toutes les grandes entreprises de l'aéronautique belge étaient représentées comme les associations régionales et Agoria était représentée là-dedans, qui voulait faciliter justement le contact entre l'industrie belge aéronautique, mais pas uniquement aéronautique parce que c'est pour ça que Agoria était là-dedans aussi, parce que il y a une partie qui est de type pour l'industrie du digital par exemple, mais donc entre l'industrie Belge et donc ses fonctions. Le rôle que Agoria joue normalement a été repris par cet organe indépendant.

GS : Okay.

GH : Laisse-moi voir si j'ai encore le nom. C'était, en fait, une entreprise qui a, par après, une fois que le marché a été conclu, qui s'est dissolu. Non, je ne trouve plus. J'ai déjà enlevé ce fichier, c'est dans les archives auxquelles je n'ai pas accès. Voilà, en fait, Agoria-même a eu contact avec SAAB, et a organisé un événement pour SAAB, mais SAAB s'est retiré par après. Cette entreprise a eu contact avec Dassault et avec BAE, et a eu même un contrat la BAE et cette entreprise, donc, au cas où BAE aurait gagné de comment continuer, en fait, réaliser les projets qui ont été notifiés. Avec Dassault, il y avait eu, je vais dire, des négociations et des activités mais ça en est resté là, il n'y a jamais eu de contrat. Et avec Lockheed Martin, nous n'avons pas eu de contact.

GS : D'accord.

GH : Ou, Lockheed Martin a préféré ne pas utiliser ce véhicule comme interface avec l'industrie belge.

GS : Et vous personnellement, quel est votre avis personnel sur le choix de l'avion de Lockheed Martin, du F-35 ? Vous pensez que c'est le bon choix ?

GH : Moi, je n'ai pas d'avis là-dessus parce que, bon, je ne connais pas le dossier dans le sens que je n'ai pas vu ce qui a été demandé, le dossier je ne l'ai jamais eu en main, je n'ai pas l'accès. Je ne connais pas les critères, et donc je ne sais pas dire si oui ou non c'est le meilleur choix, parce que le meilleur choix ça dépend toujours des critères. Donc si on dit « est-ce que c'est le meilleur choix pour l'industrie belge ? », boh mmh, parce qu'un choix ça dépend des critères, il y a les critères opérationnels, les critères prix, les critères implications de l'industrie belge, et selon, je vais dire, le critère qu'on préfère ou qu'on veut avancer le choix peut être différent. Maintenant, bon, comme c'est un modèle de critère multi-critères, ben on doit faire un équilibre entre les différents critères, donc ouais. Est-ce que c'est le meilleur choix ? Moi, je sais pas dire si c'est le meilleur choix parce que je ne connais pas les critères ni les poids qui ont été donnés à ces critères-là.

GS : Dans le document, dans le « Request for Government Proposal », il y avait une sorte de petit tableau avec des pondérations, avec le prix : tel ou tel pourcent, enfin tout ça, et donc moi, dans mes entretiens, le critère qui est revenu le plus souvent c'était d'avoir une sorte de coopération entre les deux pays, donc entre la Belgique et le pays qui serait choisi, que ce soit la France, les États-Unis, ou autres. J'ai cru comprendre que c'était le choix le plus, enfin, la question la plus importante, mais ce que j'ai vu aussi en faisant d'autres entretiens, c'est que beaucoup de personnes reprochaient le côté justement économique et le fait qu'il n'y avait pas énormément de retombée économique en Belgique. Est-ce que vous savez, vous, s'il y aurait une meilleure solution au niveau économique en Belgique ? j'ai vu dans un article, il y a peut-être un mois ou deux, qu'il y avait quelques entreprises qui en bénéficieraient, je me souviens plus des noms, pour la production des parties de l'avion, mais en soi, au vu du prix total de ce dossier-là, est-ce que vous pensez pas qu'on aurait pu trouver un meilleur deal ou est-ce que vous n'avez pas d'avis, enfin, qu'est-ce que vous en pensez, pour les retombées économiques ?

GH : Donc, ça c'est un choix uni-critère, donc si on regarde uniquement le retour économique, parce qu'il y a également le prix, je crois que, si mes souvenirs sont bons, à la fin Dassault n'a même pas entré une offre, donc c'est difficile à juger sur quelque chose qui n'a pas été entré. Donc, en fait, il n'y a eu que deux offres à la fin, l'offre BAE avec l'Euro-Fighter et l'offre Lockheed Martin, ben l'offre de Lockheed Martin était moins chère, c'est déjà ça, et je ne parle pas du total price qu'on met sur le contrat, le contenu du contrat, l'offre de Lockheed Martin est moins chère, ça c'est déjà une chose. Alors, retombée économique, il n'y avait pas, au juste, dans le dossier il n'y avait pas d'élément [sous 12 :42] une compilation industrielle, donc, ce qui a été spécifié, donc les intérêts essentiels de sécurité, ce sont des projets de recherche et de développement, et le transfert des technologies sans qu'il y ait là un lien avec un contrat et donc une production qui est fixée. Là aussi, c'est difficile, je ne connais pas non plus le contenu exact, et comment on a fait l'évaluation, mais quand on parle de recherche et de développement, c'est difficile de juger la valeur d'un projet de recherche et de développement, et de coller vraiment des chiffres, qu'est-ce que ça va créer comme retombées industrielles. Il faut déjà éplucher les deux dossiers pour pouvoir, mmh, quand on regarde uniquement l'aspect industriel, quelles étaient les deux offres en recherche et développement qui ont été proposées, ben BAE et Lockheed Martin, et puis dire : quel est le montant des retombées économiques qui seraient créées par ces différents projets de recherche et de développement. Bon c'est une évaluation qui a été faite par le ministre de l'Economie, cette question-là, si on regarde uniquement le critère industrie, il faut voir ça avec le Ministère de l'Economie, des Affaires économiques. Il a fait l'analyse de ces deux dossiers et a fait son évaluation, et bon, si je ne me trompe pas je crois que Lockheed Martin, donc sur les trois aspects, il y avait trois grands aspects : donc le domaine opérationnel, la valeur opérationnelle qui est une évaluation faite par la Défense, en disait « quel est le meilleur avion ? », meilleur dans le sens « qui remplit le mieux les besoins de la Défense, plutôt les besoins futurs de la Défense, d'ici 2050 », donc ça c'est évaluation défense. Il y a l'aspect prix, et là, il n'y a pas beaucoup à analyser, voilà, il y a un montant, point. Et troisième volet, le volet des intérêts essentiels de sécurité, qui est analysé par le ministère des Affaires économiques, et que je crois, à savoir, que sur les trois domaines, l'offre de Lockheed Martin était la meilleure. Maintenant, pour savoir en détail pourquoi la Défense a dit « on préfère le F-35 », pourquoi le Ministère de l'Economie, des Affaires économiques a dit « l'offre de Lockheed Martin » est meilleure, ça il faut demander à ces messieurs-là. Vous

pourriez également vous adressez à Monsieur Van Pee qui était à ce moment-là, je vais dire, le gestionnaire de ce dossier, qui a plus de connaissances en profondeur de ce dossier, puisque c'est lui qui était responsable. Mais donc pour dire, bon, quel est le meilleur choix, du côté industriel c'est difficile à juger parce que je n'ai pas su faire l'analyse des projets de recherche et développement qui ont été proposés, parce que je ne connais pas le contenu. Je participe aux réunions avec le Ministère des Economies, des Affaires économiques, pour le suivi, et donc là, on voit que c'est un projet abouti, d'autres projets sont remplacés par d'autres projets, mais donc, ça c'est l'implémentation, et ce qui est fait. Maintenant, pour les deux dossiers, ce sont des projets de recherche et développement qui sont proposés, il n'y a pas de contrat ferme qui est derrière. Donc, il y a beaucoup moins de certitude d'avoir une retombée économique, mais ce que le système de [aide ? 17 :25] est conçu avec les intérêts essentiels de Sécurité, c'est qu'on essaye d'avoir une retombée future en créant des transferts de technologies, en créant des opportunités pour développer des technologies. Et quand on parle de recherche développement, ben il y a toujours un degré d'incertitude là-dedans. C'est pas un contrat ferme où on peut dire « pour autant de millions de pièces », mais bon c'est le choix que la Défense a fait dans son approche, enfin pas uniquement la Défense, c'est l'approche que le Gouvernement précédent a choisi pour traiter ce dossier. Et maintenant, sur le dossier Dassault, c'est encore moins clair parce que, en fait, il n'y a pas de dossier, il y a eu une offre politique de coopération qui probablement allait beaucoup plus loin que ce que la Défense demandait dans son appel d'offres, mais bon c'était une proposition politique qui aurait dû être élaborée beaucoup plus loin et qui aurait obliger le Gouvernement à abandonner la procédure existante, avec toutes les conséquences et les risques pour le timing. Donc, le choix Dassault, c'était, je vais dire, un saut dans le vide où il n'y avait pas de certitude.

GS : Okay, vous pensez quoi, alors, du moyen du RFGP comme moyen de choisir l'avion ? Vu que ça nous a quand même fermé certaines portes comme vous venez de le dire avec Dassault, vu qu'ils ont essayé de faire un deal en passant outre ce RFGP, ça a fermé un peu les portes à ce choix-là.

GH : Mmh, non. On choisit une méthode, la méthode était choisie, on va pas sélectionner, a priori, un partenaire de préférence mais on va aller sur le marché et demander des offres, donc là, on fait jouer la compétition. C'est la Défense, le Gouvernement qui a approuvé cette

procédure, la procédure a l'avantage d'être transparente et a l'avantage de créer une compétition et donc en principe de baisser le prix. Le désavantage, c'est que, ben, on est coincé, on reste dans les limites de la procédure, puisqu'on peut pas dire « ah ben mince, on a pas pensé à ça ou ça, on va changer la procédure », ça c'est pas possible. Donc on se crée un carcan dans lequel il faut rester, ou bien on doit abandonner la procédure et recommencer, mais l'avantage, c'est que, dans ce carcan, on crée une compétition pour pouvoir avoir le meilleur produit ou le meilleur prix, parce qu'il y a encore un équilibre entre la qualité du produit et les prix, hein. Donc le meilleur produit pour le meilleur prix, et la voie de transparence. Je peux vous citer l'autre projet qui a été décidé dans la même manière, donc sur la capacité motorisée, le projet de la Force Terrestre, où là, le Gouvernement a choisi d'opérer différemment et de choisir un partenaire stratégique, la France, en disant « voilà, nous choisissons pas uniquement le matériel, mais également, on choisit un partenaire stratégique, l'Armée de Terre Française, la Défense Française avec lesquelles nous allons coopérer sur différentes lignes, et donc pas uniquement acheter un matériel mais avoir une coopération plus large ». La France, suite à cette démarche qui a été faite, la France a proposé une démarche similaire pour le remplacement F-16, seulement, la procédure F-16 avait déjà démarré.

GS : Mmh, ouai, okay.

GH : Et donc là, le Gouvernement avait le choix, enfin il avait toujours le choix d'arrêter la procédure et de dire « bah voilà, on va avec un partenaire », mais bon, la Défense a estimé que ce n'était pas approprié de faire ce choix-là pour le remplacement F-16, alors que la Défense avait estimé, proposé même au Gouvernement de faire ce choix-là pour le remplacement des véhicules blindés.

GS : Je me posais une question, vous avez dit que l'Agoria était en contact avec SAAB, et que l'entreprise en question qui avait repris le rôle de l'Agoria a été en contact avec Dassault et BAE, Lockheed Martin n'ont pas pris contact avec vous ou cette entreprise-là ?

GH : Nous avons eu des contacts, mais Lockheed Martin n'a pas voulu travailler avec cette entreprise, je vais dire, d'interface, puisqu'eux considéraient ça comme, je peux pas parler pour eux, évidemment, mais je crois, j'ai l'impression qu'ils ont dit « ben voilà, cette entreprise-là ne nous laisse pas le choix, elle crée une sorte de monopole d'interface obligatoire que nous ne voulons pas ». Donc, ils ont fait le choix d'engager d'autres gens qui

connaissaient le monde aéronautique et industriel belge aussi bien, pour avoir des liens directs avec les entreprises belges sans passer par ce véhicule obligatoire.

GS : Et qu'est-ce que ça implique alors, de ne pas passer par cette interface ?

GH : Ben, ils ont des contacts directs donc c'est beaucoup plus flexible pour eux, ils ont un accès direct, ils ne doivent pas tenir compte des contraintes internes de ce véhicule, peut-être qu'ils n'avaient pas confiance, je ne sais pas pourquoi ils ont fait ce choix, peut-être parce qu'ils avaient engagé des gens qui avaient des très bons contacts qui se disent « pourquoi payer un véhicule alors que nous avons nos propres moyens pour le faire », mais ça il faut demander à eux pourquoi ils n'ont pas fait ce choix-là.

GS : Dans le contrat pour l'Armée de Terre, est-ce que vous, enfin l'Agoria, était impliquée ?

GH : Non. Pourquoi ? Parce que c'est un contrat qui a d'abord été établi au niveau entre la Défense française et la Défense belge, sans qu'il n'y aille un aspect industriel impliqué, intégré, donc en fait la Défense belge a dit à la Défense française « écoutez, on veut coopérer sur la capacité motorisée (ou sur le programme scorpion en France) et donc on veut avoir le même entraînement, les mêmes moyens ». Donc ils ont fait un choix, en fait ils ont dit à la Défense française « ce que vous achetez, c'est bon, on va l'acheter également ».

GS : Okay.

GH : Et donc, le maître d'œuvre est venu, du côté français, le contrat est géré par la GDA, le Service d'Achat des forces armées françaises, et ils ont un maître d'œuvre Français, le groupe Arctus Thalès. Voilà, et il n'y a même pas de contact direct, de lien contractuel entre la Défense belge et le groupe industriel français. Bon évidemment, nous avons essayé, en tant qu'Agoria, d'établir un contact avec ces groupes-là, et la Défense belge a également dit « bon ben écoutez, si on va dépenser, quand même, quelques milliards d'euros pour acheter du matériel français, on veut quand même discuter sur certains aspects de maintenance, on veut le faire en Belgique ». Dans cet accord avec la France, il y a quand même quelques volets, mais qui sont plutôt des volets sur la logistique, sur la maintenance, sur la configuration finale de cet équipement, où la Belgique dit, à quelques spécificités, qui pointe vers des équipements plutôt Belge. Mais, en principe, la configuration de l'équipement français et de l'équipement belge est à 95-99% la même. Seulement, on essaye quand même

d'avoir certaines activités mais contractuellement, il n'y a rien qui oblige l'industrie française de coopérer avec l'industrie belge. Il n'y a même pas d'obligation d'avoir des projets de recherche et développement. Donc dans le contrat de la capacité motorisée, il y a même moins de potentiel industriel que dans le contrat de remplacement F-16.

GS : Ah, okay. Et, donc vous avez parlé du fait que vous, enfin, l'Agoria, c'était plus penchée vers la question de logistique et de maintenance. Par rapport au F-35, justement, est-ce que c'est pareil, est-ce que vous vous penchez sur ces questions-là ? Donc, moi j'ai quand même lu quelques articles du fait qu'il y a quand même eu des problèmes au niveau des F-35 dans sa production, j'ai vu qu'il y avait des problèmes dans le moteur qui prenait parfois feu, les sièges éjectables ne fonctionnaient pas toujours, que parfois il y avait du mal avec l'oxygène dans la cabine, *et cætera*. est-ce que vous pensez que, déjà, l'avion sera opérationnel à temps pour l'Armée belge, et est-ce que vous n'avez pas peur que les prix de maintenance soient plus élevés que ceux qui étaient prévus à la base ?

GH : Il faut faire attention avec ce qu'on lit dans la presse parce que, allez, je ne sais pas quelle presse vous lisez, si c'est la presse générale ou spécialisée et de quelle origine. Il y a toujours un point de vue, et je dois dire que dans la presse d'origine française, on met plus en avant les défauts parce qu'en fait cet avion est en compétition avec le Rafale, et bon, Dassault est quand même derrière le Rafale, et la presse française en général, et l'industrie française en général également. Donc moi, j'ai pas dit que le Rafale était un mauvais avion, pas du tout, mais il y a quand même une différence en technologie entre les deux. Alors bon, le Rafale c'est un avion qui est mature, donc qui a déjà prouvé ce qu'il pouvait faire. Bon évidemment, il y a des configurations, le FR-3 [30:56], la version trois qui est en « roll-out », mais c'est une update sur un avion existant, avec une technologie, avec des nouvelles technologies mais sur un « airframe » qui a des limites. Le F-35, bon, c'est une nouvelle génération qui connaît ses maladies d'enfant comme le Rafale l'a connu au début qu'il est sorti, donc il ne faut pas comparer le F-35 maintenant avec le Rafale maintenant, dans une question de maturité. Est-ce que le F-35 sera opérationnel ? Ben, le F-35 est opérationnel dans la US Air Force, le premier diplômé des F-35 est déjà fait maintenant, il est dans le Moyen-Orient en train d'opérer. Donc, le F-35 est opérationnel en tant qu'avion, il est utilisé. Est-ce qu'il est déjà à 100% de ses capacités ? Peut-être pas. Est-ce qu'il y a encore des défauts ? Oui certainement, mais même si on regarde encore la liste des bugs dans le F-16

actuellement, dans le bloc 52, la version moderne du F-16, il y a encore une liste de défauts qui existent également, et pourtant c'est un avion qui date déjà des années septante, sa conception. Mais également le bloc 52 c'est la version la plus moderne, mais il y a également des bugs, mais qui sont pas tous, je vais dire, pas tous les bugs sont critiques. Il y a des défauts dans chaque avion parce que c'est avec du logiciel et avec du logiciel il y a toujours des choses qui ne vont pas qui ont été spécifiées. Mais est-ce qu'il y a des défauts critiques ou pas ? Hein, ça c'est une chose, bon le fait que l'avion est déjà opérationnel au sein du US Air Force, ça veut dire qu'il n'y a plus de défauts critiques. De deux, est-ce qu'il est à 100% de ses capacités ? Probablement qu'il y a encore des choses qui manquent. Mais bon, il est encore également dans sa phase de début de son « roll-out » donc bon. Deuxièmement, c'est un avion qui a été choisi par pas mal de pays, à part la US Air Force, il y a quand même je sais pas combien d'avions qui ont été commandés, c'est dans les milliers, Lockheed Martin ne peut pas se permettre que ça ne fonctionne pas. C'est pas seulement la US Air Force qui est dédiée comme client mais d'autres pays également, donc je vais dire « It's too big to fail ». Mais bon, c'est un avion qui vient de sortir opérationnellement donc, oui, il y a encore des choses qui manquent. Mais faites attention à la presse, lisez la presse spécialisée, et pas uniquement ceux de sources Françaises mais également d'autres sources pour avoir une meilleure vue. Et si vous voulez vraiment, je veux dire, les rapports qui sont écrits par the US Accounting Office, c'est la meilleure source, parce que ça c'est vraiment le contrôle interne aux États-Unis et qui dévoilent tous les défauts, tous les manquements, mais encore une fois, tout n'est pas critique. Ils ont beaucoup de critiques mais tout n'est pas critique dans la critique, si vous comprenez ce que je veux dire.

GS : Pour être sûr, est-ce que vous savez réexpliquer ?

GH : Eh bien, ils ont beaucoup de commentaires la critique, mais tous ces commentaires ne sont pas critiques pour le bon fonctionnement. Tous ces commentaires ne sont pas sur des points essentiels pour le bon fonctionnement.

GS : Okay, d'accord. Ça va.

GH : Maintenant, sur le prix de l'entretien, ben il faut voir, allez, c'est comme le prix d'achat. Quand on voit la dévolution du prix d'achat du F-35, c'est comme ça également. Le prix de l'entretien, ça évolue de la même façon. Pourquoi ? Un : dans le prix initial, il y a les updates nécessaires, parce qu'on retrouve des défauts donc il faut les corriger et ça été pris dans les,

hein, donc la « service ability », la disponibilité de l'avion est moins puisqu'il faut rectifier. Il faut mettre des ressources pour rectifier ces défauts, donc c'est vrai le prix de l'entretien, il est comme ça, mais sur la vie de l'avion, on va voir que le prix il va encore descendre. Et également, quand il y aura plus l'habitude, la routine comment, allait je vais dire, maintenant on remplace des pièces tous les autant d'heures avec la maintenance prédictive, ben, on va dire « c'est plus toutes les 1000 heures mais toutes les 2000 heures ou 1500 heures ». Donc, c'est normal que le prix de maintenance d'un nouvel avion, au début, est élevée, mais sur sa vie ça va également diminuer. Maintenant, on voit également que le prix de maintenance des nouveaux équipements, puisqu'ils sont plus complexes, plus c'est complexe, plus le prix de maintenance est élevé. Quand on compare le prix de la maintenance d'un hélicoptère NH-90, étant la nouvelle génération d'hélicoptère militaire, et quand on compare ça avec le prix de la maintenance d'une Alouette-3, et donc je sais bien que la taille est différente et tout ça, mais l'Alouette-3 étant un hélicoptère des années 60, hein, le prix de maintenance c'est nul, quand on compare ça avec le prix de la maintenance d'un NH-90, un Caïman. Mais bon, c'est pas uniquement la taille, mais également la complexité de l'engin qui fait que la maintenance, ben oui, c'est beaucoup plus cher. Et donc, c'est difficile de comparer le prix de maintenance d'un équipement qui est d'une autre génération, qui est beaucoup plus complexe, qui part sa complexité a également beaucoup plus de capacité, avec un équipement qui est plus vieux quoi.

GS : Okay, okay. Moi, je me posais une question. Il y a une personne que j'ai interrogé qui m'a un peu présenté l'avion comme étant, enfin, il a fait un parallèle entre l'avion et un téléphone sur lequel, pour le faire évoluer, le faire perdurer dans le temps, on lui ajoute des applications, donc des softwares, et donc je me posais la question, est-ce qu'au vu des évolutions technologiques, quand même assez rapides notamment en termes d'intelligence artificielle, est-ce que c'est possible qu'à un moment les F-35 soient tout simplement dépassés ? Je me demandais parce que c'est censé être un investissement qui doit durer au moins la durée des F-16, donc 50, un peu plus d'une cinquantaine d'années. Est-ce que vous pensez pas que, au vu de l'évolution technologique ultra rapide, les avions ne se retrouvent pas dépassés par ça, et surtout de notre côté en Belgique, vu que notre investissement sera quand même moindre que les gros pays comme les États-Unis ?

GH : Ben, tout équipement que vous achetez est dépassé dès le moment où vous l'achetez. C'est mon téléphone, c'est mon ordinateur, c'est le tien... Bon, si on avait acheté le Rafale FR-3, même étant le premier « roll-out » qu'il y avait, avion de cette génération, je vais dire, de cette configuration-là, il est dépassé au moment où il vient parce que, déjà, il y a quatre ans de développement avant que c'est produit, donc c'est évident. Maintenant, qu'est-ce qui est dépassé ? Je vais dire, quand vous prenez votre téléphone, le « chip » qui est à l'intérieur c'est la mémoire, c'est la qualité de la caméra, c'est la qualité de l'écran, mais tout ça, sur un avion, c'est remplaçable. C'est pas comme votre téléphone, on va pas enlever l'écran pour en mettre un nouveau, on va pas enlever le « chip » pour mettre un nouveau, ben dans l'avion, de conception c'est de fabrication modulaire : on enlève un module, on en remet un autre. Ce qui reste, évidemment, c'est la plateforme, bon, on va pas changer les ailes et tout ça, ça c'est évident, mais tout ce qui est à l'intérieur, tout ce qui est l'intelligence, même le moteur et, je vais dire, comment on surveille le moteur, comment on le commande, parce que c'est pas parce qu'on pousse sur la manette que c'est encore un clapet qui ouvre hein. On vérifie avec différents senseurs l'état du moteur, et puis on calcule le clapet, donc l'accès du combustible vers le moteur. Également ça, il y a déjà une logique qui est derrière, et toute cette logique, elle s'améliore, avec de la logique traditionnelle ou avec de la logique d'intelligence artificielle. Les senseurs, même chose, les senseurs, il y a le senseur même : infrarouge, vidéo, senseur radar... Il y a l'émetteur, récepteur, les capteurs, tout ça évolue, il y a la logique derrière pour traiter l'image également qui évolue. Mais tout ça, ça fait partie des updates qu'on peut faire. Et on appelle tout ça « Form, Fit and Function », c'est un boîtier qui doit avoir la même forme parce qu'elle doit entrer dans le même emplacement, la même forme. Même « fit », ça doit avoir les mêmes connecteurs, et « fonction », à la fin on doit avoir une image radar qui peut être interprétée par le pilote. La logique interne, ça peut être amélioré, et c'est ce qu'on a fait avec les F-16, le « mid-life » update des différents blocs, c'est euh, les F-16 qui sortent maintenant de l'usine, c'est plus les F-16 qui sortaient il y a 30 ans. Il y a tout qui a changé sauf, je vais dire, quand on voit l'avion on se dit « oui, c'est un F-16 », mais tout le reste a changé. Donc, tout qui sort de l'usine est dépassé, en termes de technologie, parce que c'est une technologie d'il y a 4-5 ans au moins, mais on travaille déjà maintenant à améliorer pour un « mid-life » update dans 10 ans ou dans 15 ans.

GS : Okay, d'accord. Ça c'était vraiment une question plus personnelle parce que j'ai eu un cours sur l'intelligence artificielle, et on parlait notamment de la Loi de Moore, je ne sais

pas si vous connaissez, donc l'évolution est totalement exponentielle. Une question que je me posais aussi, c'était par rapport à la recherche et au développement, en en parlant avec certains militaires, ils disaient que la Belgique n'est pas capable seule, n'a pas les technologies seule, pour arriver à rivaliser avec les autres pays, et que c'est pour ça qu'elle cherchait un partenariat. Est-ce que ça veut dire que si on a plus de partenariat, donc la Belgique n'est plus capable de faire évoluer elle-même l'avion ? Comme vous avez dit, le F-35, on peut le faire évoluer, on garde la carapace en soi mais on peut ajouter des choses et en changer, si à un moment, pour une raison X ou Y, le partenariat est un peu changé ou quoi, est-ce que la Belgique est toujours capable de faire évoluer son avion, ou est-ce qu'on garde l'avion tel qu'on l'a à ce moment-là, et donc on garde un truc qui peut être dépassé ?

GH : Non, la Belgique n'a pas la possibilité, c'est un système d'arme qui est tellement complexe que, dans le monde entier, qui est capable de construire un avion avec de telles capacités ? Pff, les États-Unis, la Chine probablement dans quelques années, la Russie mais avec un degré technologique, je vais dire, sur certains plans, la Russie est en avance mais sur d'autres plans, la Russie est en arrière, la Chine, elle n'a toujours pas de moteur de sa propre chaîne de production, la Chine travaille encore avec des moteurs d'origines Russes... Et même en Europe, les deux projets qui sont maintenant lancés, donc le SCAF, le Tempest, ce sont des projets qui doivent aboutir avec une plateforme de combats aériens, ou un système de combats aériens, disons ça comme ça, pour 2040, mais où les spécifications vont encore changer, mais où les spécifications actuelles ressemblent fortement à celles du F-35. Quand on voit la carapace du Tempest, ben c'est le F-35 amélioré quoi. Quand on voit ce qu'on veut réaliser avec le SCAF, donc le SCAF c'est beaucoup plus qu'un avion hein, le SCAF c'est une plateforme volante, habitée, donc avec un pilote, qui gère un système de surveillance et d'intervention, en combinaison, donc en liaison avec d'autres senseurs qui sont sur le sol, ou dans l'air sur des engins non-habités, donc sans pilote, allez, c'est un système de systèmes interconnectés, où le pilote a beaucoup d'informations qui est capté par différents senseurs, qui sont pas uniquement dans l'avion, et qui peuvent faire réagir différents engins armés qui sont connectés avec l'avion mais pas toujours sur l'avion. Mais, c'est déjà la technologie qui est peut-être dans une phase embryonnaire mais qui est déjà sur le F-35. Donc, ce concept-là est déjà dans le F-35, donc le F-35 est déjà un avion interconnecté, mais ce qui n'existe pas encore, c'est tout l'écosystème dans lequel le F-35 doit opérer. Mais, de conception, le F-35 est déjà dans ce concept-là, et donc, de loin, on

avance sur l'Euro-Fighter et le Rafale, et déjà en ligne avec les projets européens. Maintenant, c'est évident, le F-35 est un avion avec de la technologie des années 2000, fin 2000, donc le SCAF c'est avec des technologies des années 2020, donc il y a 10-15 ans de différences entre les technologies implémentées, mais le concept est le même. Dans c'est simplement dans l'application, dans l'implémentation avec les technologies, donc le SCAF aura beaucoup plus d'intelligence artificielle que le F-35 actuel. Mais, ça ne veut pas dire que le F-35 sera dépassé, parce qu'on pourra, donc, changer le logiciel traditionnel par un logiciel d'intelligence artificielle d'ici 10 ans. Mais de concept, ils sont au même niveau. Quelle est ta question ? Parce que j'ai oublié.

GS : La question, à la base, c'était : « sans les États-Unis, la Belgique ne peut pas faire évoluer son avion ? ».

GH : Ouai, donc, oui, c'est vrai, mais ça aurait été le cas avec le choix, même du SAAB qui est prévu par la Suède. La Belgique n'est pas capable de faire évoluer, parce que ce sont devenus des systèmes tellement complexes, avec des senseurs multispectraux, interconnectés, avec du logiciel derrière que la Belgique n'a pas tous les éléments pour construire un système complexe pareil. Et il n'y a que très peu de pays qui ont tous ces éléments-là, même en Europe. Je ne crois pas que la France seule, l'Allemagne seule, ou les Royaume-Unis tout seul pourraient le faire, question d'avoir la technologie, toutes ces différentes technologies et avoir les ressources. C'est pour ça, en fait que le SCAF c'est un projet Franco-Allemand-Espagnol, et le Tempest c'est un projet Royaume-Unis-Suède-Italie. Les pays se mettent ensemble pour, justement, fournir tous ces « bricks », ces différents sous-systèmes technologiques, pour organiser cette complexité. Donc, à part les États-Unis et les autres grands pays genre la Chine, la Russie, et je dirais en Europe, l'Union Européenne, je dirais que ça c'est les 4 « pays », ou les 4 constellations qui sont capables de construire un système complexe. Pour la Belgique, non, même avec un SAAB, même avec un Euro-Fighter, on dépendra toujours d'une source extérieure pour maintenir à niveau.

GS : Et, est-ce que la Belgique n'aurait pas intérêt à s'améliorer, à faire des mmh, de toute façon ce sera toujours dans un système d'alliance si j'ai bien compris parce que le pays seul n'y arrivera pas mais est-ce que la Belgique n'a pas intérêt à faire en sorte d'avoir un, comment dire, d'avoir que ce soit une technologie ou des ressources possibles pour faire une alliance avec un autre pays qui ne soit pas uni-dimensionnel ?

GH : Mais, la Belgique a la technologie. Dans le F-35 actuel, même sans que la Belgique ait un contrat, il y a des éléments qui sont belges là-dedans. Le revêtement du F-35, c'est un produit de Solvay, et donc il y a une alliance Lockheed Martin-Solvay pour cet élément-là. Le revêtement, c'est l'élément qui assure la furtivité de l'avion, donc, à part sa forme, il y a le revêtement, donc c'est un élément d'origine belge, une technologie belge, je vais pas dire que c'est produit en Belgique mais c'est une technologie belge, où l'autorité intellectuelle est chez Solvay, une entreprise belge, qui est sur chaque avion F-35. Il y a Asco [53 :29] qui fournit donc des activateurs, donc en titane, qui sont fournis dans chaque, qui sont d'une technologie Belge, qui sont dans chaque F-35. L'industrie belge a certaines niches dans lesquelles elle excelle et pour lesquelles ils sont très compétitifs, ils excellent et ils sont compétitifs et donc ils ont la capacité d'être dans des avions de haute technologie et d'être impliqués. Donc, l'industrie belge est impliquée, et donc a une place de pointe dans ces différentes constellations industrielles.

GS : Okay.

GH : Maintenant, ce n'est jamais garanti, il faut rester, allez, il faut continuer à évoluer également, il y a une compétition avec d'autres entreprises. Mais pour l'instant, ça c'est une contribution industrielle belge unique au F-35. Et Solvay aurait pu, bon je ne connais pas le contrat entre Solvay et Lockheed Martin, s'il y a un genre d'exclusivité, mais on peut concevoir que Solvay fournit quelque chose équivalent pour le SCAF et le Tempest. Donc, Asco est repris par BAE pour l'Euro-Fighter et par Dassault pour le Rafale puisqu'ils sont les meilleurs là-dedans, ou parmi les meilleurs. Donc, la Belgique, en question industrie, doit choisir des niches où ils excellent, ce qui permet d'avoir des, je vais dire, un partenariat industriel qui peut permettre de contribuer économiquement et industriellement à ces engins, ces systèmes très complexes. Et c'est également la même philosophie qu'on doit appliquer pour notre participation, je vais dire, dans une constellation Européenne. Il faut pas dire « ben la Belgique achète toujours Française, Allemande, Américaine », oui, parce que, à part la FN Herstal qui fournit des armes légères, en tant que système de combat complet, et John Cockerill Défense qui fournit des tourelles de char ou de véhicule blindé complet, ben il n'y a pas d'autres entreprises belges qui puissent fournir des systèmes de combat à la Défense belge ou à d'autres client. Parce que ça devient tellement complexe, il y a tellement d'éléments, je vais dire, technologiques qui sont impliqués que l'industrie belge n'est pas

capable de fournir tous ces éléments-là avec le même niveau de technologie. Tout ce qui est simple, c'est simple je vais dire, mais tout ce qui est haute technologie, ben, la Belgique n'a pas la capacité, industriellement, de fournir tous ces éléments-là.

GS : Okay. Et, dans une échelle un peu plus grande, est-ce que l'Union Européenne n'aurait pas intérêt à pouvoir fabriquer des systèmes d'arme ? Parce que là, vous avez expliqué qu'il y a le SCAF et le Tempest qui sont des coalitions entre différents pays de l'Union Européenne, est-ce que l'Union Européenne, elle, n'aurait pas à financer, à essayer de faire en sorte d'avoir un système d'arme Européen ?

GH : Un, l'Union Européenne a mis en place le Fond Européen de Défense qui justement est destiné à faciliter le développement de technologies européennes et de systèmes d'arme européens, ou systèmes de défense, hein. Technologie dans la fenêtre de recherche des systèmes dans la fenêtre de développement. Ça c'est les systèmes que la Commission a mis en place avec l'argent de l'Union Européenne, maintenant, je vais dire, les compétences de l'Union Européenne doivent se limiter à l'aspect industriel. La Commission n'a rien à dire sur l'aspect de défense, de « qui va acheter quoi », parce que ça c'est toujours une compétence nationale, et donc, bon, la Commission ne peut pas décider là-dessus. Donc, ça c'est niveau compétence Conseil Européen ou bien plutôt national. Est-ce que l'Europe, pas dans le sens Union Européenne, mais est-ce que l'Europe a intérêt à développer sa propre technologie ? Oui, pour avoir ce qu'on appelle l'autonomie stratégique, et pas uniquement au niveau défense mais au niveau industriel. Pourquoi ce sont les grandes firmes technologiques genre Amazon, Google, Apple, hein, qui maîtrisent le monde, qui fournissent des « iCloud services », alors qu'il n'y a pas d'entreprise européenne qui est au même niveau ? C'est parce que, bon, on a raté le coup, et on n'a jamais mis un engin en place pour faire concurrence, ce qu'on a bien fait il y a 30 ans avec Airbus. Il y a 30 ans, il n'y avait pas de producteurs d'avions longue portée, et c'était tous Boeing, McDonald Douglas, qu'est-ce qu'il y avait encore, Lockheed. C'est les trois Américains et puis les Russes avec Tupolev qui gouvernaient le monde. On a mis en place un écosystème européen, Airbus, qui est toujours en compétition avec Boeing, et Lockheed Martin et McDonald Douglas, ils ont quitté ce marché-là. Donc, maintenant dans ce marché des grands avions, il n'y a que deux joueurs, un troisième, oui, les Russes sont encore là mais ils, autre part que la Russie, ils n'ont pas de marché, et maintenant les Chinois se mettent en place. Donc on va avoir, dans

10 ans, des avions chinois qui vont voler sur les grandes lignes et ils vont faire concurrence à Airbus et Boeing. L'Europe a choisi de mettre ce système en place, on doit faire la même chose pour tout ce qui est, je vais dire, système économique, système industriel critique. Et là je pense à, enfin, il y a tellement de domaines, c'est les systèmes hydrogènes, donc production d'hydrogène, tout ce qui est intelligence artificielle, tout ce qui est, je vais dire, « Immerging and Disruptive Technology » c'est-à-dire technologies qui sont disruptives et nouvelles, je parle là de « Quantum Technologies », allait, dans le domaine de la défense, on peut parler de « Hypervelocity », donc de toutes ces nouvelles technologies. L'Europe doit s'assurer d'avoir, un : de la recherche qui existe, et dans les universités, il y a de la recherche, mais elle doit également prévoir qu'il y ait une industrialisation qui est possible et donc créer un marché qui puisse alimenter, enfin c'est pas alimenter l'industrie c'est plutôt l'inverse, pour avoir une industrie qui prend cette recherche, qui la transforme en un produit, il faut déduire un marché. Et le marché européen, il est trop éparpillé. Parce que ce sont des technologies horriblement chères, il faut décrire un marché qui est consolidé, et donc ça c'est une fonction de l'Union Européenne pour alimenter, justement, ce marché pour être lead, innovateur, client et donc pour justement créer cette industrie.

GS : Okay. Il ne faut pas que l'Europe, en soi, se mette en retard aussi dans ces domaines-là.

GH : Ben, nous sommes déjà en retard par rapport à l'intelligence artificielle, mais bon, c'est pas parce qu'on est en retard qu'on peut pas rattraper mais il faut mettre l'argent quoi. Et quand on ne met pas l'argent, on reste dépendant des autres.

GS : C'est une question, vous avez dit, d'autonomie stratégique.

GH : Oui.

GS : D'accord. Est-ce que j'ai d'autres questions moi ? Je pense que je vous ai tout demandé. Donc l'argument prédominant c'est, ma question de recherche en fait c'était « quels sont, vraiment, les arguments prédominants dans le choix du F-35 ? ». Mais donc, comme vous m'avez dit, c'est plus le choix du Gouvernement.

GH : Oui, mais bon, pour voir le dossier, et comment le dossier a été évalué, donc il y avait trois éléments : le côté opérationnel, le prix, et le côté intérêts essentiels de Sécurité, avec chacun le poids de pondération, et si je ne me trompe, l'aspect industriel ne comptait que

pour 10%. Si ça ne compte que pour 10%, c'est pas ça qui va gêner, oui, qui va vraiment déterminer le choix. Donc, je crois que 50%, c'était le prix et 40% la qualité opérationnelle. Le prix, c'est clair, c'est un critère, mais la qualité opérationnelle, ça s'est encore décliné en des sous-critères que je ne connais pas, mais bon, là aussi la qualité opérationnelle c'est l'agneau [1 :05 :00] d'un poids. Si on dit « ben voilà, c'est un avion qui sert uniquement pour chasser les avions qui survolent de temps en temps l'espace aérien belge » ben, on n'a pas besoin d'un F-35. Si c'est un avion qui sert à défendre l'espace aérien, ici en Belgique, dans le cadre d'une attaque, je vais dire, comment on appelle ça encore ? Le mot m'échappe, mmh, d'un autre pays, on n'a pas toujours besoin d'un F-35. Maintenant, si on dit « ben, je veux avoir un avion qui est capable, qui est le plus furtif possible », sans dire qu'il est absolument furtif, mais qui est le plus furtif possible « pour pouvoir voler dans un espace aérien qui est contesté », où il y a donc des radars, des autres avions, donc plus furtif possible, qui est « capable de gérer, qui est interconnecté avec autant d'autres sources d'information, qui est capable de gérer à partir de l'avion plusieurs sources d'intervention », ben si on met tous ces éléments-là, et je ne sais pas s'ils ont été dans le dossier, mais si on met tous ces éléments-là, ben, il n'y a qu'un choix qui est possible. Ce n'est pas le Rafale, ce n'est pas l'Euro-Fighter, qui va faire ça.

GS : Et donc, vous pensez que, enfin vous avez dit l'industrie, c'est 10%, c'est quand même peu, vous pensez que ça aurait dû avoir une plus grande importance ou pas forcément ?

GH : Si je parle du côté industrie, c'est évident que moi je veux faire de l'argent, alors moi je veux que c'est 100%.

GS : Ouais.

GH : Maintenant, le but de l'avion c'est pas, allez, le but de l'avion ce n'est pas d'alimenter l'industrie belge. Le but de l'avion, c'est quoi ? Le but de l'avion, c'est d'avoir un outil opérationnel au sein de la Défense qui puisse opérer dans le cadre otanien pour remplir une certaine mission. Et donc, c'est normal qu'il y ait 40%-50% des points qui vont sur, allait, moi je dirais, si moi j'étais opérationnel en tant que pilote, moi je dis « c'est ça », moi le prix m'importe pas, l'industrie ne m'importe pas, je veux avoir le meilleur avion, et donc je donne 100% à l'opérationnel. Ça, c'est le pilote qui parle. L'industriel, il dit « moi, je m'en fous de la qualité de l'avion, moi je veux avoir 100% de capacité industrielle qui soit impliquée, et le prix je m'en fous, et ce que le pilote en pense, je m'en fous ». Et le Gouvernement, le

Ministère des Finances dit « oui, mais bon, pour moi c'est le prix qui compte ». C'est chaque fois le point de vue, donc, en tant qu'industriel, moi je dis « le plus que l'industrie peut être impliquée, le mieux c'est », la Défense dit « non, pour moi c'est le pilote et les capacités opérationnelles qui comptent », donc il faut avoir un juste équilibre. Et qu'est-ce qui est « juste équilibre » ? Bah, ça, c'est le Gouvernement qui décide. Mais bon, le but de l'avion, on n'achète pas l'avion pour alimenter l'industrie, le but de l'avion c'est quand même d'avoir un outil opérationnel, au moins, des militaires. Donc, c'est logique qu'il y aille pas mal d'attention qui va à ce critère-là. Et le prix ? Ben oui, mais le prix c'est parce que, bon, on va pas acheter le « nec plus ultra » et puis dire « ouh, mais ça coûte tellement cher qu'on va pas l'utiliser ». Donc, le prix est important également, et maintenant, le choix entre l'Euro-Fighter et, les deux offres qui ont été faites, donc l'Euro-Fighter de British Aerospace et le F-35 avec Lockheed Martin, ben sur les trois critères, Lockheed Martin était en avance sur British Aerospace.

GS : Okay, mais oui, donc c'est vraiment en fonction de « où on se trouve » qu'il y aura une importance particulière qui sera donnée.

GH : Oui, et je comprends entièrement, moi aussi, hein, en tant qu'industriel je me dis « mince, moi je préfère avoir plus de travail et plus de transfert de technologie », mais bon.

GS : Et, vous donneriez quoi comme arguments pour mettre, allait, 33-33-33 pour le prix, l'industrie et le système d'arme efficace ?

GH : Moi je n'ai pas d'argument, sauf que, encore une fois, on n'achète pas un avion pour alimenter l'industrie.

GS : D'accord.

GH : Il faut au moins, pourquoi on achète ce bidule ? Ce bidule est là pour faire ce qu'il doit faire, sa mission, et ça c'est donc le combat aérien, donc c'est normal qu'on donne plus d'importance à ça. Et le prix, également, parce qu'on veut pas, allait, si on met 0% sur le prix, ben il n'y a pas de compétition, je vais dire, on va pas faire baisser les prix. Donc, il faut beaucoup mettre de pourcentage également. Si on met beaucoup de pourcentage sur la contribution industrielle, qu'est-ce qui va se faire ? Ben, les entreprises vont mettre beaucoup d'importance sur la contribution industrielle belge mais ça va faire augmenter les prix. En fait, c'est quelque part un subside parce que l'état va payer l'industrie étrangère pour faire

travailler l'industrie belge. Ça peut se faire dans un cadre de, je vais dire, de développement industriel, mais donc on fait du développement industriel, je vais pas dire sur le dos, mais avec l'argent de la Défense. Et donc, c'est un objectif légitime, hein, mais il faut savoir : le plus qu'on augmente la part de la contribution industrielle, le moins, enfin la qualité opérationnelle de l'avion sera moins importante. Si on met un tiers, un tiers, un tiers, et si la différence entre le F-35 et l'Euro-Fighter est de 10%, ça veut dire que sur 33%, l'Euro-Fighter a deux tiers de capacité opérationnelle du F-35. Hein, ça c'est avec 33% et 10% de différence. Donc, deux tiers de capacité, ce qui est quand même beaucoup, mais on peut compenser ça en mettant 15% en plus de contribution industrielle... Est-ce que c'est un bon choix ? Est-ce que c'est un bon choix ? Du côté de la Défense, non. Du côté de l'industrie, oui, ah bah oui, parce que si, sur 33%, ils ont 15% de différence, on a, au lieu d'avoir 200 millions, 300 millions, 1 milliard, on a 1 milliard 500 en chiffre d'affaires. En tant qu'industrie, ben, 50% de plus d'opportunité pour faire du business, évidemment, mais la Défense se trouve avec un avion qui n'a que deux tiers de capacité.

GS : Okay.

GH : Et ça, c'est un équilibre très délicat, mais encore une fois, on n'achète pas un avion pour faire travailler l'industrie. On achète un avion pour faire ce qu'il doit faire, c'est le combat aérien, et de là, on en déduit des quotients de pondération. Mais le jour où on dit « c'est pour l'industrie qu'on achète un avion », parce que ça c'est possible également, hein, ben là, les quotients de pondération vont être différents.

GS : Donc, ici, l'important c'est quand même de quoi est-ce qu'on a besoin pour un avion, efficace mais qui d'un autre côté ne soit pas trop trop cher non plus. D'accord, ça va. Je me demandais simplement quel était votre avis là-dessus en tant que, enfin, vous avez plus de liens avec l'industrie que les autres personnes que j'ai interrogées. Bon, je crois que c'est tout pour mes questions, est-ce que vous, vous avez quelque chose qui vous voudriez ajouter ? Que je n'ai pas mentionné ou une remarque par rapport au dossier ?

GH : Non, enfin, il faut, allez, il n'y a pas de noir, il n'y a pas de blanc, il y a toujours un point de vue. Et ça dépend de quel angle on prend, et bon, un choix c'est un choix. Quand vous achetez une voiture, il y a le prix qui est important, il y a, bien évidemment, si vous êtes en famille, c'est la famille qui décide aussi sur, heu, vous aimez peut-être les bagnoles qui vont vite et que vous êtes bien au volant et votre partenaire il vous dit « moi, je veux

avoir la couleur et le confort à l'intérieur », donc il faut faire un choix là. Et le choix, tant que vous n'avez pas, je vais dire, même si vous avez tout le fric pour dépenser, tout l'argent pour dépenser, ben, entre la vitesse de la voiture, et donc le bolide ou le confort de la voiture, où vous allez plutôt pour une Citroën à suspension hydraulique, heu oui. Donc, un choix c'est un choix, et quand on choisit, il y a toujours « toe heaving doen » comme on dit en Néerlandais, il y a toujours, je ne sais pas comment en Français, c'est un compromis donc il faut toujours, on ne peut pas tout avoir.

GS : D'accord, ça va. Ben, merci beaucoup. Je ne pense pas avoir encore des questions. Pour moi, c'est tout sur ce que je voulais vous demander. Merci, déjà, d'avoir pris le temps d'être là pendant une heure 20, presque, à répondre à mes questions. Ça m'aide beaucoup, je voulais savoir si ça vous intéresserait d'avoir le produit final quand je rendrais mon mémoire, normalement en août.

GH : Oui, non, absolument, absolument. Un, s'il y a des « quotations » je voudrais bien les lire, dans le contexte hein, pour être certain que cette visite à une bonne façon, parce que bon, le contexte est important, et la signification également de ce que j'ai dit. Deux, j'aimerais bien voir vos conclusions, ça j'aimerais bien voir parce que, bon, c'est toujours intéressant à savoir comment quelqu'un qui analyse un tel document, un tel dossier, quels sont les différents points de vue, quelles sont les conclusions, c'est enrichissant. Et puis, je voudrais te souhaiter beaucoup de succès.

GS : Merci beaucoup, c'est un peu grâce à vous si je réussis donc merci d'avance.

GH : Ben non, c'est pas grâce à moi, ça c'est votre travail, hein.

GS : Oui, mais vous y contribuez quand même, donc.

GH : Je donne des « inputs », donc il y a l'entrée, il y a le logiciel et il y a le produit, hein. C'est le logiciel qui détermine le produit. Evidemment, si les « inputs » c'est « rubbish-in is rubbish-out », ça c'est vrai, mais même avec des bonnes données on peut quand même produire quelque chose qui est complètement farfelu, donc ça c'est votre travail, c'est aussi important que, c'est le plus important en fait.

GS : Merci beaucoup, en tous cas. Je vous souhaite une bonne journée, et je vous enverrai dès que j'aurais écrit à chaque fois les « quotations » et je peux même vous envoyer, si vous voulez, la retranscription de l'entretien quand je l'aurais finie.

GH : Non, non, ça il ne faut pas. Mais ce que j'aimerais bien savoir, c'est avec qui vous parlez, parce que, en fait, le nombre de sources et la diversité des sources est très importante pour votre travail. Il faut entendre les différentes cloches.

GS : Oui, mais, normalement, ils veulent bien que je le dise, mais j'ai notamment parlé avec Harold Van Pee, je lui ai demandé un petit peu son avis. J'ai aussi contacté Steven Lauwereys.

GH : Oui.

GS : Et là, c'est encore en cours parce que les gens ne me répondent pas, mais je cherche à prendre contact avec des personnes qui étaient membres de la Commission Défense à l'époque du dossier. J'ai notamment parlé avec une parlementaire du PS, qui était Madame Fernandez, qui elle m'a donné un avis quand même assez, totalement diamétralement opposé à celui des militaires. Et donc, ce lundi, je vais avoir un entretien avec un lobbyiste de Lockheed Martin, et ça j'attends encore de voir ce que ça va donner. Mais, j'aimerais avoir plus de contact avec des membres du Parlement, quitte à avoir des membres du gouvernement de l'époque, mais ils sont plus compliqués à joindre. Il y en a très peu qui me répondent, ou certains me disent qu'ils ne connaissent pas assez bien le dossier que pour répondre à mes questions donc c'est un peu plus délicat de ce côté-là.

GH : Mmh, qui était dans la Commission Défense pour les MR à ce temps-là ?

GS : MR, c'était Damien Thiéry, mais lui m'a justement dit qu'il ne se sentait pas de parler sur le sujet donc il m'a donné les noms d'autres personnes mais ces autres personnes ne répondent pas. Je pense que c'est Denis Ducarme qui serait peut-être intéressé sur le sujet, mais j'attends encore des réponses.

GH : As-tu parlé avec Monsieur Michel Péters ?

GS : Michel Péters.

GH : Michel Péters, avec P, é accent aigu, T, E R S. Il était conseiller, il était au cabinet de, ancien premier ministre là.

GS : Heu oui, Michel, Monsieur Michel.

GH : Charles Michel. Oui ? Qui maintenant est à l'Union Européenne en tant que Président du Conseil. Il était conseiller Défense au cabinet de Charles Michel. Il travaille maintenant

au, c'est quelqu'un du MR qui est maintenant au cabinet de Sophie Wilmès, et il est conseiller communal à Liège.

GS : Ah, d'accord. Je vais essayer de le contacter.

GH : Voilà, lui n'est pas à la Commission mais, lui, il peut certainement te dire, soulever certains aspects politiques sur ce dossier.

GS : D'accord. Merci en tous cas, je vais lui envoyer un petit mail.

GH : Maintenant, je ne sais pas comment est votre Néerlandais ou bien votre Anglais pour parler avec des parlementaires...

GS : Mon Anglais, normalement, il n'y a aucun souci pour avoir une discussion. Le Néerlandais, c'est plus compliqué, j'ai les bases mais j'ai du mal à avoir des conversations très poussées.

GH : Je crois que, en Anglais, mais là il faudrait voir, bon si vous voulez l'autre son de cloche, évidemment c'est le député du SP-A dans ces temps-là. Comment s'appelle-t'il encore ? Dans la Commission de Défense, comment est son nom ? Celui qui attaquait toujours le gouvernement sur ce dossier-là ?

GS : Ce n'est pas Dallemagne ?

GH : Non, non.

GS : SP-A, Alain Top ?

GH : Non, lui, il est Open-Vld. Alain Top, vous pouvez lui parler, je crois bien qu'il va vous répondre.

GS : Il m'a répondu, mais il ne voulait pas participer.

GH : S'exprimer. Et SP-A qui était à un moment dans la Commission de Défense, vous l'avez la liste devant vous ?

GS : Je ne trouve pas, attendez. Je n'ai pas ma feuille.

GH : Je vais regarder si je trouve... Dirk Van der Maelen

GS : Van der Maelen, oui.

GH : Lui, s'est vraiment profilé sur ce dossier-là, un peu comme le PS quoi, mais bon.

GS : Pourquoi est-ce que je ne l'avais pas noté, lui ?

GH : Du côté Flamand, c'était lui qui menait l'opposition dans ce dossier F-16.

GS : D'accord. Je vais le contacter.

GH : Il n'est plus actif dans la Commission, donc il aura peut-être du temps.

GS : D'accord, ça va. Sinon, j'avais déjà demandé à Georges Dallemagne du cdH, qui n'a pas répondu, pourtant, lui, j'avais quand même l'impression qu'il réagissait souvent dans les débats parlementaires, mais pas de réponse. Ecolo, pareil, c'était Benoît Hellings, mais lui non plus ne répondait pas. Vu qu'ils ne sont pas beaucoup à s'y connaître sur le dossier, c'est compliqué d'avoir des personnes de chaque...

GH : Ben heu, Monsieur Van der Maelen, il s'y connaît très bien parce qu'il a vraiment attaqué le dossier, donc heu, si lui ne connaît pas, enfin, si lui dit qu'il ne connaît pas c'est qu'il ne veut vraiment pas. Mais il n'est plus actif, donc je suppose qu'il a du temps.

GS : D'accord, ben ça va.

GH : Du côté Groen, il y a De Vriendt, Woute de Vriendt qui est encore à la Commission Défense actuellement, mais je crains qu'il n'a pas le temps. Vous pouvez toujours lui demander, mais je crains qu'il n'ait pas le temps, parce qu'il est également dans la Commission sur le Congo, et tout ça, donc, mais vous pouvez toujours lui demander.

GS : Je vais essayer, d'accord.

GH : Du côté industriel, vous pouvez toujours essayer de contacter Monsieur Bernard Delvaux, le CEO de Sonaca.

GS : Delvaux, ça s'écrit comment ?

GH : D E L V A U X.

GS : Okay, donc Sonaca.

GH : Sonaca.

GS : Donc, ça c'est une des entreprises qui avaient récupéré...

GH : Une des entreprises qui est maintenant, qui a une partie, je vais dire, une des trois entreprises qui est dans la construction, qui fabrique l'horizontal tail.

GS : Oui.

GH : Ben, lui parce que bon, moi, je donne mon point de vue, mais bon, chaque entreprise à son point de vue également.

GS : C'est sûr.

GH : Je pourrais encore vous donner des noms des autres personnes, mais bon, je ne sais pas s'ils sont très accessibles. Mais si vous cherchez du côté politique, je crois que Monsieur Péters il a une bonne vue sur le dossier, et il vous donnera un point de vue MR, ou plutôt MR je vais dire. Et du côté Flamand, côté opposition, parce que bon, mmh, le ministre à ce temps-là c'était Vandeput.

GS : Oui.

GH : Mais je ne sais pas s'il voudra s'exprimer là-dessus. Maintenant, il est bourgmestre de Hasselt, donc il n'est plus député, à mon avis. Enfin, il n'est plus actif dans le domaine, enfin au niveau fédéral.

GS : Mais je pense que, je vais envoyer un mail à toutes ces personnes-là, j'espère que j'aurais des réponses. Merci en tous cas.

GH : De rien.

GS : Okay, ça va.

GH : Okay, allez. Beaucoup de succès avec les derniers examens et avec le travail de fin d'études et « I'm looking forward to the results ».

GS : Thanks. I hope it will be all right.

GH : Beaucoup de succès, salut.

-fin de l'enregistrement-

Annexe 5 : Entretien réalisé avec Daniel Van de Ven (retranscription)

Van de Ven : Les compagnies pour lesquelles je travaille, pour lesquelles je consulte, ne sont pas des compagnies concurrentes. Ce n'est pas que je travaille en même temps pour Lockheed Martin et Dassault.

Gaelian Sacré : Oui, ça serait quand même spécial.

GS : Quand vous voulez on peut commencer. Je ne sais pas si vous êtes prêt.

VDV : Oui oui.

GS : Pour commencer je voulais avoir un peu une présentation, savoir un peu qui vous êtes, ce que vous faites, quelle est votre entreprise, institution et son rôle.

VDV : Donc mon nom est Dany Van de Ven. il y a moyen de trouver assez bien de données sur mon profil LinkedIn, mais en fait je suis Général de Brigade pensionné de la Force aérienne depuis 2007. Et à ce moment-là, je trouvais que j'étais beaucoup trop jeune que pour ne plus rien faire de façon professionnelle. A ce moment-là, j'avais 55 ans et alors une opportunité s'est présentée pour travailler pour Agoria comme directeur pour les secteurs Aéronautiques, Spatial et Sécurité et Défense. Par la même occasion, on est presque d'office par défaut directeur chez BSDI (Belgian security defense industry). C'est une association, asbl séparée de Agoria. Agoria est également une ASBL. Et par défaut également, j'étais directeur de Belgo Space, qui est l'association qui défend les intérêts pour le spatial au point de vue Belgique Belgo Space. Mais comme nous vivons dans un pays où assez bien de choses importantes sont régionalisées, et bien en même temps j'étais directeur de Bru Space. J'ai fait ça pendant 7 ans et un moment donné pour raison médicale de mon épouse j'ai terminé chez Agoria. Mais le problème s'étant résolu assez vite et dans un période où je devais... enfin j'avais promis à mon patron de Agoria de chercher également un successeur, dans la recherche de successeur et bien était bien guérie et moi j'étais de nouveau sur le marché, quoi. Fin, je n'étais pas sur le marché mais des gens ont venu me trouver et c'était en plein dans la préparation de remplacement des F-16 donc c'était plus au moins la plus belle période de ma vie puisque en même temps se trouvaient au téléphone des gens de Boeing. Pourquoi Boeing ? Parce que à ce moment-là les F-18 allaient se remettre en compétition, hein, pour le remplacement ; Les gens de Dassault, parce que Rafale allait se mettre en compétition et alors F-35 donc Lockheed Martin mais vu mon passé à la Force aérienne, où

j'ai surtout travaillé avec le F-16 et même le F-104, qui étaient 2 avions de Lockheed Martin. A l'origine le F-16 c'était General Dynamics mais ça a été racheté par Lockheed, et alors les F-104 c'est la même chose. La Force aérienne vole également avec des C-130, également de LM. Donc j'avais un petit cœur pour LM, mais non j'avais en fait un grand cœur parce que j'avais déjà fait mon évaluation et je m'étais dit déjà à l'époque « ça, c'est le meilleur avion pour notre Force aérienne », et également pour notre industrie, d'un point de vue possibilités de développement et de recherche, de participation industrielle. Sans en connaître plus, parce que maintenant on parle de l'année 2014, et, depuis lors, moi j'ai un « international consultancy agreement » avec LM Aeronautics, donc LM est organisé en différents piliers et un des piliers c'est Aeronautics, il y a aussi un pilier spatial, missiles, et un pilier rotor-systems donc hélicoptères, mais moi je me trouve dans le secteur F-22, le raptor, F-35 et C-130. Et oui, pour d'autres firmes, je consulte aussi mais c'est des petits projets, bien que maintenant les choses sont assez calmes parce qu'il ne faut plus aller informer durant la phase de compétition, la phase de préparation, et le monde politique et le monde industriel parce que j'avais un accord avec LM que je ne m'occupais pas à l'époque avec la Défense de lire la Force aérienne. J'étais un ancien de la Force aérienne donc je me tenais à distance. Je connaissais les gens mais je n'ai pas assisté à des réunions en phase de compétition avec des gens de la Défense. Maintenant oui, parce que maintenant ils avaient un autre consultant pour ces aspects là mais ils ont arrêté le contrat avec lui. Je m'occupe donc dans le cadre des affaires de LM, avec la Défense, avec le monde politique et avec le monde industriel.

GS : Donc quel a été votre rôle lors du processus de décision du remplacement ?

GD : C'était de conseiller LM et leur expliquer, aider à expliquer avec d'autres le monde politique belge. Le PS c'est pas le SP.A, le CD&V c'est pas le cdH *et cætera*. Mais également leur expliquer que le Belgique en fait au point de vue intérêts économiques est une tarte à trois morceaux, tu as la Flandre, la région bruxelloise et la région Wallonne, et ces trois régions différentes ont des caractéristiques et des intérêts économiques différents. Disons qu'il y a quand même un historique où l'industrie lourde se trouvait dans le Sud, il n'y avait pas tellement dans le Nord à part l'agriculture, mais petit à petit le Nord a commencé à s'intéresser disons à l'industrie un peu plus soft, électronique, et il fallait quand même leur expliquer ça. Et leur expliquer que en cas de présentation de paquets de participation industrielle, employons pour le moment ce terme-là, parce que maintenant on

parle de retour pour la société, donc c'est pas un retour industriel mais c'est retour pour la société. Il fallait quand même leur expliquer que quand ils allaient offrir une partie industrielle, qu'elle soit bien équilibrée, balancée parmi les 3 régions. Fallait pas présenter un paquet avec tout vers la Wallonie parce que ça n'allait pas passer. Je n'ai pas dit non plus qu'il fallait présenter un paquet avec 60 pour le Nord, et 40 pourcents pour le Sud et Bruxelles, non ça non plus. Il fallait que ça soit équilibré et finalement on est parvenu à présenter un paquet qui tenait la route. Mais dans le contexte industriel, on est passé en pleine période d'exécution de ce qu'on appelle le fameux « procurement directive de EC 2009 », European Commission, qui, en fait, interdisait dans le cadre de marché d'acquisition de matériel de défense et de sécurité l'exigence de « OFFSET ». Donc auparavant on exigeait, lors d'une offre d'un marché, autant de pourcents de « offsets », en général ce qu'on demandait c'était 100 pourcents de offsets, comme ça on était sûr d'avoir l'investissement en retour à l'industrie. Mais ça aussi dans le domaine du matériel ou des services recherchés. Donc quand on a acheté le F-16, dans un cadre offset, on a obtenu du direct, indirect offset, semi-direct offset et c'était bien stipulé combien de pourcents. On a eu beaucoup plus que du 100 pourcents *by the way*. Ça on le savait d'avance qu'on allait recevoir autant de retours industriels. Ici on se trouvait dans un contexte tout nouveau de par la Commission Européenne, la directive 43/81 je crois. Mais je vais passer en pdf ce que j'ai déjà passé à d'autres étudiants aussi. Où là le gouvernement belge, c'est-à-dire le Ministère de l'Economie au niveau fédéral avec l'aide des régions, en collaboration avec le Ministère de la Défense, devait définir des ESI, essential security interests. Donc en fait le gouvernement belge devait dire quels étaient pour lui, le Gouvernement, les secteurs « key enabling technological assets », les domaines pour qui le Gouvernement belge était vraiment d'importance, de façon à leur donner du retour industriel dans ce domaine-là. Exemple : advanced materials, ça veut dire matériaux composites. Autres exemples : simulateurs, cyberDefense, ça veut dire qu'on a acquis maintenant des avions, des F-35, mais ça veut dire qu'on aura, si on a bien défini les secteurs et si le contractant, le constructeur d'avions a bien réfléchi à la question et bien discuté avec l'industrie belge, on aura du retour dans des domaines qui à la limite n'ont rien à voir avec l'avion. Qui sont en dehors, mais qui sont du point de vue technologique, intéressants pour la Belgique. Et, surtout dans le domaine de la recherche et du développement. Donc ça sert à rien d'aller produire du chocolat, des bottines ou je sais pas quoi. Non, il faut que ça soit intéressant au niveau de la recherche et

développement de façon à utiliser ce contrat là pour avoir des développements et puis par après des produits et des services qui sont intéressants pour l'industrie belge. Donc ça, ça a été un des changements fondamentaux par rapport à des contrats précédents, et le remplacement du F-16 a été le premier grand contrat à la Défense belge où on a dû définir les ESI. Donc les intérêts de sécurité essentiels. Donc ça se trouve sur internet et j'enverrai les briefs. Deuxième point, qui est très caractéristique. On a souvent attaqué, attaqué entre guillemets, dans la presse LM. Ce contrat-ci, le remplacement, est un contrat de gouvernement à gouvernement, gov to gov. Ça veut dire que c'est le gouvernement belge qui signe le contrat mais de l'autre côté, dans le domaine du F-35 c'est pas LM, c'est le Gouvernement qui a créé à l'époque une organisation qu'on appelle le JPO, joint program office, dans lequel se trouvent les partenaires initiaux du F-35. Pourquoi une approche de ce style-là, ben, on a négocié plus que le bête achat d'avions. On a négocié également un MoU, memorandum of understanding qui garantit le support de cet avion par le gouvernement américain donc ils ne peuvent pas nous laisser tomber. Si vous allez vers la voie du « direct commercial sellers », on peut acheter directement hein, si le Gouvernement est d'accord. Mais il faut des garanties et en plus c'est un MoU qui garantit le support mutuel donc parce que on va certainement acheter de l'armement à un moment donné. Il faut être garanti des modifications, hein, parce que c'est un avion très évolutif, surtout du point de vue « software » donc il faut des garanties dans ce domaine-là. Il faut avoir des possibilités de formations, nos pilotes et nos techniciens ils vont être formés à partir de 2023 aux USA, entre autres à « Lake Air Force Base » en Arizona parce que les premiers avions belges vont être livrés en 2023. Ça aussi... La cadence de livraison c'est de 4 par année alors en 2025, les premiers avions viendront s'installer et opérer à partir de Florennes. Donc pour le moment on a démarré à Florennes avec la construction et l'infrastructure nécessaire, qui a quand même des spécificités très différentes par rapport à d'autres avions parce que le F-35, c'est plus qu'un avion, c'est un centre de commande, de réception de données et de distribution de données « combat operation system », c'est un avion, sans aller dans beaucoup plus de détails opérationnels, qui dirige les opérations d'autre avions, d'autres bateaux ou d'autres véhicules terrestres. Il y a tellement de possibilités, on parle, c'est pas un secret non plus, au point de vue échange de données en Térabytes. Plusieurs Terabytes, c'est incroyable. En plus il a des « senseurs » qui permettent ça mais également des détecteurs qui font que et son radar est du style ainsi que sa configuration naturelle « stealth » qui fait

que, moi je dis quand je fais un briefing là-dessus : « When you see an F-35, it's too late ». Celui qui me dit qu'il a vu un F-35, non non no tu ne l'as pas vu, c'est pas possible. Donc, ils ont été s'entraîner en France et ils ont opéré en configuration très douce, pas de combat, mais ils ont un peu volé avec F-35. Mais quand on parle avec les pilotes et d'ailleurs pour le moment il y a déjà plus de 1000 pilotes qui sont formés. Il y a 650 avions qui volent pour le moment, donc c'est des chiffres incroyables. Avant que je n'oublie, je vais le faire tout de suite, vous envoyer le dernier statut que j'ai reçu la semaine passée. E d'ailleurs, une des sous-informations très intéressante pour les F-35 c'est www.F35.com. C'est un website où il y a une partie dédiée à la Belgique.

-Il cherche dans son ordinateur-

VDV : Donc on va se trouver avec cet avion, et là je viens dans l'aspect infrastructure, dans un contexte où la sécurité va exiger beaucoup. Cyber-security, tu ne vas plus pouvoir aller boire un café en escadrille « just like that », si tu n'as pas la classification, tu ne rentres pas dans le compound où se trouvent les F-35.

-Il continue à regarder-

VDV : Je vais t'envoyer celui du 4 mai, un mois quoi. Une autre caractéristique qui a certainement aidé à faire pencher le Gouvernement belge vers une décision pour le F-35 est le fait que bien que des gens disent « oui mais ce n'est pas un avion européen », les Italiens avaient déjà choisi, les Danois, les Britanniques, les Norvégiens, les Hollandais, et la particularité des Hollandais, Danois et Norvégiens étaient qu'ils faisaient également partie de ce qu'on appelait dans le cadre des F-16, les EPAF, european participating air force. Donc la Belgique était habituée à aller opérer, s'exercer avec ces partenaires européens EPAF qui, tiens, comme par hasard, ont décidé de remplacer leurs F-16 par des F-35. Ça c'est certainement un élément qui a joué. Un autre élément c'est que l'avion est un avion qu'on appelle de 5^{ème} génération, dont les caractéristiques principales, fifth generation, c'est stealth, et je suis sûr qu'un des critères opérationnels a été de dire que si nous nous remplaçons nos F-16 qui étaient de 4^{ème} génération point X, mid-life update par un avion équivalent, de 4^{ème} génération point Y, mais quand on va aller voler avec les Norvégiens, Hollandais,... « We will be the weakest link », et nous on va faire en sorte avec notre 4^{ème} génération, que la formation soit détectée. « You don't want to be the weakest link ! ». Du point de vue opérationnel, c'est certainement un élément qui a joué. Il s'est avéré, mais ce

n'est qu'après coup. Ces derniers temps on parle beaucoup du FCAS (future combat air system), SCAF, système de combat aérien futur, qui est un consortium France, Allemagne, Espagne, pour remplacer le Rafale en quelle année ? En 2040 ? Donc, si on avait, ça c'est un argument après coup, si on avait décidé de choisir le Rafale, en 2040, d'office on aurait dû prendre un autre avion de nouveau. Maintenant je ne vais rien dire sur le projet FCAS (entre gouvernements) ou TEMPEST (entre industries) mais voilà on est déjà parti, on a déjà deux projets européens alors que depuis des années on dit « mais essayez de développer un avion de combat européen ! ». On a essayé hein dans le passé, l'Eurofighter a été dès le départ un projet européen lancé par la France. La France, puis l'Allemagne, l'Espagne l'Italie et l'Angleterre, ces 5 pays-là. Et qui a quitté en premier le programme ? La France. Pourquoi ? leur industrie, Dassault, devait maintenant des Rafales et des avions de combats Dassault. Donc ils lancent un projet européen mais c'est eux les premiers qui quittent. Et ça il y en a certains qui ne l'ont pas encore oublié. Soit. Une des caractéristiques aussi qui a fait que à un moment donné on se retrouvait seulement avec 2 candidats possibles, ça c'est un peu l'approche politique. Je ne pense pas que les Suédois voulaient être confrontés au fait que la Belgique pouvait peut-être avec le SAAB lancer...

GS : L'arme nucléaire ?

VDV : Voilà, et ils se sont retirés assez vite. Les F-18 à mon avis ils se sont retirés parce que deux avions américains en compétition c'est pas bon pour la santé, haha, et du coup à un moment donné Boeing a reçu une commande pour tout Air Force One. Qui est un montant équivalent à 34 F-35, qui peut construire deux nouveaux Air Force One et à mon avis on a fait un deal dans ce sens-là comme ça Boeing s'est retiré. Et il n'y avait donc plus que LM, enfin le Gouvernement Américain, le Gouvernement anglais car ils avaient pris le lead dans le cadre de l'Eurofighter, et le troisième, Dassault, ben, il n'a jamais répondu à l'appel d'offre. L'appel d'offre qui est un document officiel que tu peux aller consulter, qui est le RFGP. Donc ça c'est un appel d'offre et on demandait de répondre à un certain nombre de questions, opérationnelles, techniques, financières, économiques et la France n'a jamais répondu officiellement à l'appel d'offre, sauf une lettre de deux pages pour nous proposer un partenariat stratégique. C'est ça que le Gouvernement belge a reçu. Le Gouvernement américain et le Gouvernement anglais ont répondu avec un document de 6000 pages pour répondre aux différentes questions. La France c'était une lettre, deux pages...

GS : Mais que proposaient-ils exactement dans leur partenariat stratégique ?

VDV : Un partenariat stratégique qui à mon avis, revenait à intégrer la Force aérienne belge dans la Force aérienne française donc la Force aérienne belge allait devenir une escadrille... Donc on a pas très bien compris, et ils n'étaient pas prêts à mon avis. C'était aussi une période où il y avait plusieurs ministres de la Défense, heu non, le chef d'Etat-Major avait donné sa démission, donc c'était en plein après les élections présidentielles, Macron, qui a créé un tout nouveau parti et qui a dû mettre en place des gens et à mon avis l'institution France n'était pas prête pour déposer une réponse et de toute façon, ils allaient devoir mettre un prix qui était bien en dessous du prix que la Force aérienne française payait pour ces Rafales. No way, hein, ils n'allaient jamais accepter ça. Parce que n'oublions quand même pas que ce qui est étonnant c'est qu'à un moment donné on a dit qu'on voulait acheter 34 avions pour un montant de 3,5 milliards. Moi c'est la première fois que j'ai vu ça. Dans le temps passé on disait « je veux autant d'avions » et on verra bien combien ça coûte, une fois que l'appel d'offre est lancé. Soit, « ça, c'est le budget qu'on a, combien d'avions pouvez-vous nous offrir ? ». Mais ici dès le départ, on a dit 34 avions et alors finalement l'offre qui a été remise par LM était une offre incroyable ou le prix unitaire était bien en dessous de ce qu'on espérait et ce prix unitaire descend toujours (voir document par mail). Il y a le fameux bloc 4, le lot je ne sais plus combien, mais on va payer, la Belgique va payer par avion...

GS : Comment ça se fait que le prix descende ? Enfin vous avez dit qu'il descend toujours, ça veut dire qu'il va continuer à descendre ?

VDV : Je crois qu'il est maintenant autour de 77,9 millions de dollars par avion. Comment ça se fait qu'il descend ? Parce qu'ils en produisent autant par année et ils parviennent à réduire les coûts avec des pourcentages fabuleux.

GS : D'accord. Contrairement aux autres avions, qui sont produits en petite quantité....

VDV : Oui, ça c'est une autre caractéristique du programme, c'est qu'est-ce que vous préférez ? Être membre d'un club de 300 avions ou membre d'un club de 3000 avions ? Parce qu'au point de vue « coûts », de soutien, de maintenance, de développement, par après de modifications *et cætera*. Vous allez payer par avion 1/3000^{ème} au lieu de 1/300^{ème}. C'est bien plus intéressant d'être membre 'un grand club, hein. Une fois que je serai chez moi tu auras les documents. Ça sera un peu comme gros résumé ce qui me vient à l'esprit comme

étant les points principaux. Donc j'explique il y a un peu l'économie, quelques éléments opérationnels. Important aussi de noter, on a surtout parlé du remplacement des F-16, hein. Mais ça faisait partie d'un gros paquet d'investissements, hein. Les fameux 9,2 milliards d'euros qui avaient été mis sur la table par le gouvernement Michel 1. Pour quoi ? Remplacer les F-16, remplacer deux frégates, 6 démineurs, des bateaux et remplacer les véhicules de combats de la force terrestre. Donc 3,6 milliards qui étaient pour les avions mais il restait 5,6 milliards pour la Marine et la Force terrestre et c'est le tout qui à un moment donné a été sur la table, hein. C'est important de le noter aussi, à la limite c'était tout ou rien. Et aussi cette décision a été prise en octobre 2018, « just in time » hein, parce que deux mois après, le gouvernement Michel 1 tombait et je ne pense pas que après, donc disons janvier 2019, il y ait eu que un moment pour prendre une décision de ce style-là. « No Way ». Donc « we were just in time » et alors les experts disent : ceci sauve, maintient la force aérienne. Si on n'avait pas le F-35, pour les raisons que j'ai citées entre-autres, « gedaan met de luchtmacht » sûr et certain. Donc... Ce donc qui rend crédible encore la Défense belge, ça c'est un petit à-côté, au point de vue OTAN, malgré le fait qu'on soit avant-dernier du peloton dans les investissements, ceux qui sont derrière c'est le Luxembourg, et ce n'est pas que parce qu'ils mettent peu d'argent mais parce qu'ils sont peu quoi ... Donc soit. Ce qui nous rend encore crédible et on ne se fait pas trop taper sur les doigts. D'ailleurs on a installé il n'y pas longtemps un nouveau quartier général de l'OTAN ici en Belgique, si on n'avait pas été crédibles vis-à-vis de l'OTAN, la Pologne attendait hein, l'Allemagne attendait pour installer un nouveau QG. C'est, de un, ce qui nous rend crédible : quand on nous demande quelque chose, on est là, les F-16 qu'on déploie en Lybie, dans les Balkans, dans les pays style Lituanie, on est déployé de façon régulière, ou bien avec nos frégates pour faire des opérations counter-... Ou même interception. Alors on va parler de dual-capability rôle dans le Nord du Pays, à Kleine-Brogel... Ce qu'un politicien ne peut dire...

GS : Ah oui, j'ai compris.

VDV : Comme il y a une présence américaine, ça n'est pas pour... Mais cet aspect-là, si la Belgique disait « non on ne veut plus faire ça », qui va le faire en Europe ? Tu crois que les Allemands vont reprendre ce rôle ? Les Hollandais ? Les Allemands, ils l'ont déjà avec l'Eurofighter, les hollandais l'ont aussi, mais eux l'ont déjà, alors quel autre pays va reprendre ce rôle ? Qui, jusqu'à preuve du contraire, doit être maintenu, d'autant plus qu'on

estime qu'il y a toujours quand même une menace de la part de la Russie, hein, donc il faut maintenir la « deterrence ». Nuclear deterrence. Ça c'est déjà au niveau de la stratégie géopolitique. Donc... C'est un aspect important qui faisait partie d'un paquet de 9,2 milliards d'investissements, l'amendement était *just in time*. Le dossier a à mon avis surtout été poussé par la NV-A, ça c'est sûr et certain. Mais, par exemple le PS qui était dans l'opposition et que le plus gros en parti francophone, en Wallonie, le PS n'a jamais été vraiment contre le remplacement des F-16, et ni par ailleurs contre le F-35, tant qu'il y a du boulot, tant que ça ramène du boulot, ce que Bernard Delvaux de la SONACA a encore répété il n'y a pas longtemps. Je sais bien qu'il termine au mois d'août et qu'il va travailler pour « ETEX » ? Je pense... Enfin, ça a été dans la presse, il ne va plus travailler dans le secteur aéronautique, c'est un autre secteur... Mais au départ il était contre, il était vraiment pour Dassault, parce qu'il aurait fait des promesses, évidemment. Mais, maintenant, on vient de signer le fameux contrat « horizontal tail program », ça a aussi été dans la presse...

GS : Oui les 3 entreprises, SABCA, ASCO et SONACA.

VDV : Oui, c'est ça. Ça, c'est un truc, 1 million par « tail », et 400 « tails », hein.

GS : Oui, je ne sais pas exactement quel parti c'était...

VDV : A l'arrière il y a deux queues, c'est la horizontal tail, si tu regardes, ça a été un processus de longue durée mais maintenant c'est lancé. Pourquoi, parce qu'il y avait une autre partie en cours dans le circuit. Tu avais LM avec les 3 compagnies belges et entre les deux il y a BEI, British, qui eux en fait construisent cette queue-là.

GS : Donc il faut qu'ils s'arrangent...

VDV : Oui, voilà, et ils ont obtenu de la part du Fédéral 135 millions d'euros pour démarrer le programme. Ah oui, ça c'était une caractéristique aussi, c'est que le Gouvernement fédéral a mis de côté 277 millions d'euros pour réaliser tous les projets ESI. Ça, c'est dans le briefing hein. Ce qui est quand même pas mal d'argent, hein. Et l'avion F-35 a tellement été bon marché que on a encore mis de côté 369 millions d'euros que pour participer à un Tempest ou un SCAF. Mais la Belgique a déjà demandé pour participer au SCAF mais on nous a envoyé bouler quoi. Ça c'est l'Europe, hein. Parce que la Belgique veut bien participer au développement d'un avion de combat européen. Mais c'est toujours la même chose, dans

cette Europe, il y a les 5 grands pays et tous les autres petits. Point de vue industrie défense, hein.

GS : Je voulais vous demander, vous avez dit que le PS n'a pas fait beaucoup de vagues, et moi j'ai discuté avec des gens du PS, et c'est de toutes les personnes avec qui j'ai discuté, c'était ceux qui avaient le plus de reproches face à la façon de faire... On m'a dit des choses comme « il n'y avait pas de transparence, le Parlement a été méprisé... » Mais d'après les autres personnes ce dossier a été plutôt transparent, alors pourquoi selon vous les membres du Parlement et de la Commission Défense avaient cette impression-là ?

VDV : Ça, c'est une culture, enfin c'est dans les gènes que certains parlementaires PS doivent se montrer en public contre par habitude. Mais le PS est très pragmatique, hein, parce que maintenant, Ludivine Dedonder a dit « Oui on était opposé dans le temps, mais on exécute ». On exécute pourquoi ? Parce qu'on est pragmatique et qu'il y a des choses qui reviennent. Et moi au point de vue transparence je n'ai jamais connu un programme au sein de la Défense qui a été aussi transparent que celui-là.

GS : Donc ça aurait été un moyen pour les partis de faire opposition ?

VDV : Ils étaient dans l'opposition avec les SP.A, le fameux « Fake John » qu'on l'appelait, il est venu se présenter en Commission Défense avec un e-mail... Qui parlait de l'extension des F-16, *it's a fake, a fake e-mail*, un truc fabriqué, et on a prouvé par après que c'était fake, et on a prouvé avant la décision que c'était fake. Ça a été la meilleure publicité pour dire que oui les F-16 étaient over, terminés et qu'il faut remplacer. D'ailleurs, dans la déclaration gouvernementale d'octobre 2014, le gouvernement michel 1, juste avant de commencer, a déposé comme chaque Gouvernement une déclaration gouvernementale « on va réaliser ça » il était marqué clairement... Il était pas marqué « on va faire un étude, on va essayer de, on va prolonger... » non, on va remplacer les F-16, remplacer ! Donc, moi j'ai suivi les débats en Commission Défense. Il y a 26 personnes, experts qui sont venus dire que les F-16 belges devaient être remplacés. Punt, point à la ligne. Et il y a eu un klootzak, pour le dire poliment, qui est venu dire « non, il y a moyen de prolonger ».

-Il tape du poing sur la table-

En plus c'est un ancien de mes jeunes officiers...

GS : Mais quel intérêt pour lui d'avoir dit ça ? Ou ceux qu'il représente ?

VDV : Pour ça il faut connaître l'histoire de la famille de la Force aérienne. Le gars voulait occuper une place, il ne l'a pas eue. En plus conflit avec son patron, il n'a pas été retenu colonel la première fois, et enfin il y avait tout un ensemble de... qui fait que le gars a commencé à chier, sorry encore une fois, mais là le PS, mais pas tellement le PS, le sp-A, Dirk Vandermael, a vu là un partenaire. Et ils l'ont fait venir en Commission Défense. Où il a défendu sa tartine comme il peut. Il travaille toujours, hein, à l'Etat-Major de la Défense, comme lieutenant-colonel.

GS : Il n'a pas eu de répercussions par rapport à ça lui ?

VDV : Non. Dans le privé si tu fais ça, tu es dehors le lendemain. Le Gouvernement dit qu'il faut remplacer les F-16, le système dit qu'il faut remplacer les F-16 et il y en a un qui vient dire non non moi, en Commission Défense hein, moi je trouve qu'il y a moyen de prolonger. Ben non, il faut suivre les directives quand même. Tu fais ça dans le privé, tu es dehors hein.

GS : Ce que j'ai lu aussi c'est qu'il y avait un document qui avait été envoyé au ministre et que ce document sur le prolongement des F-16 n'avait pas été transmis au Parlement et la réponse du ministre était qu'il n'en voyait pas l'intérêt et donc ça a peut-être aidé au fait que les parlementaires se demandent pourquoi on ne leur donne pas toutes les informations...

VDV : Ah oui, oui je sais, tu as raison. Il y avait un document assez sommaire qui ne développait pas dans le détail, mais c'est ça qui avait été mis en cause. Et c'était ça la fameux fake e-mail qui a été prouvé par après.

GS : J'ai vu aussi, en regardant un petit peu qui vous êtes, que plusieurs articles sont sortis sur le fait que vous étiez allé à plusieurs Commission Défense, et ça a troublé certains parlementaires, et ça a fait couler beaucoup d'encre...

VDV : Oui, effectivement et je vais te raconter. Ecoute, de par mon passé, moi je connais assez bien de gens dans le domaine de la défense et certainement la Commission Défense et à ma première Commission Défense, j'ai quelque part la date, on peut la retrouver... Je vois que l'ancien commandant de l'ERM qui à ce moment-là était le chef du Palais de MP au Palais, le général-major Harry Vindevogel, je le vois au moment de s'inscrire pour la Commission Défense. Et je vois également l'amiral Rosiers qui avait été invité. Je lui dis « ah ça va Harry, où est-ce que vous allez ? » Il me répond à la Commission Défense, et la

dame me demande : « vous allez à la Commission Défense ? » alors je réponds que oui, hein, et là je reçois un badge avec un « C », je l'ai toujours, avec un numéro et j'entre avec eux en salle plénière, et là je vois Karolien Grosemans que je connaissais aussi, qui était la présidente à l'époque de la Commission Défense « alles goed ? » Ja, ja... Puis juste après (il toque sur la table) Ou est-ce que je vais m'asseoir moi ? Et je m'assieds sur une des chaises derrière et il y a un huissier qui vient me demander si je veux un verre d'eau ou un café, et je dis oui oui. Puis ils commencent à faire le briefing, c'était entre autres CHIA de l'OTAN, le Chef du service SGRS, le service général de renseignements et de sécurité, Tesselmans, qui venait expliquer, je pense. Enfin soit, à un moment donné je vois un des membres de Ecolo, Benoit Hellings qui est maintenant dans Bruxelles qui est en train de discuter avec son collègue de Groen, et ils se retournent. Et ils me regardent... Et moi je les connaissais parce que je leur avais donné un briefing sur le BSDI, et je leur avais dit également que, longtemps, deux ans avant, et je leur avais dit que à un moment donné j'allais devenir consultant pour LM. Donc ils me connaissaient, et je ne me suis pas caché. Voilà qu'arrive midi, donc la fin de la séance matinale... Benoit Hellings dit « Madame la présidente, incroyable ce que j'ai vu ici aujourd'hui, pas possible, non seulement nous sommes entourés ici de consultants en séance plénière, mais en plus c'est des gens de LM dans le cadre du remplacement des F-16 ! ». Mais entre-temps, vers 10h30, l'huissier, sur instigation de Benoit Hellings qui était déjà venu me dire oui mais qui vous êtes ? Je suis Dany Van de Ven, consultant pour LM. « Oui mais, c'est pas ici que vous devez être, vous devez aller en haut sur la tribune et assister comme spectateur ». Donc j'avais déjà bougé entre temps donc quand Hellings a fait son intervention, j'étais déjà au-dessus. Et tout de suite après cette déclaration-là vers 14h, j'ai été chez K. Grosemans pour m'excuser et dire que ça n'était pas mon intention de la mettre en porte à faux de cette façon-là car Hellings avait accusé Grosemans. Ben oui, il se trouvait dans l'opposition à ce moment-là aussi. Maintenant plus. Et elle m'a dit « Dany, ce sont des jeux politiques, laisse tomber ».

GS : Ils se sont demandé alors s'il y avait du lobbying de la part de Lockheed Martin ?

VDV : Oui, c'était ça, mais comment ça se fait qu'un lobbyiste, enfin moi je n'estime pas être un lobbyiste, je suis un consultant, je donne avis et ça n'est jamais moi qui vais à l'attaque, je suis « backseater ». Un lobbyiste il est « frontseater » pour parler en termes d'avions. Bien que le backseater c'est toujours le « instructor pilot », hein, by the way (rires).

Mais oui, ils trouvaient ça fort de café que les lobbyistes étaient tellement agressifs qu'ils arrivaient même à rentrer dans une salle en séance plénière si tu veux. Mais c'était ça, mais alors après je lui ai quand même, et je sais que j'étais dans la presse, et ça je l'ai utilisé une fois après quand j'ai vu par après Benoit Hellings, je lui ai dit « Monsieur Hellings, merci beaucoup hein », « comment ça merci beaucoup ? », « Ben oui avec toute la publicité positive que vous m'avez donnée, j'ai eu trois contrats en plus ! ». C'est pour la blague, ça. Donc il n'y avait aucun malentendu de ma part, mais c'est juste que j'étais dans la salle et je t'ai dit comment c'est arrivé mais j'étais dans la salle le temps de boire un café et une eau puis pchit au-dessus, quoi. Et puis par après j'ai souvent été comme spectateur, hein, au-dessus. Maintenant je dois dire que c'est pas très intéressant, d'ailleurs les américains quand ils sont venus expliquer, ils s'attendaient à recevoir une question puis y donner une réponse, puis c'est terminé. Mais ici on pose des questions à tort et à travers, et on n'écoute même pas la réponse. C'est vrai il faut une fois assister à une Commission...

GS : J'ai lu la plupart des rapports de la Commission Défense et j'ai eu l'impression que les questions se répétaient d'une question à une autre...

VDV : Mais il faut que chacun se profile, d'ailleurs ils sont cotés en fin d'année sur base du nombre de questions qu'ils ont posé hein. Sur base du nombre de participations. Mais oui, ok, geen probleem, moi je rigole avec ça et beaucoup d'autres rigolent aussi. D'ailleurs, suite à ça, on a essayé d'introduire un code, il y a eu un projet de loi pour limiter la présence des lobbyistes, acter leur présence, faire en sorte qu'ils doivent demander à l'avance, un peu comme ça existe à la Commission Européenne. Les lobbyistes doivent être enregistrés *et cætera* et on a essayé de faire ça en Belgique. D'ailleurs d'aucuns appellent ça le projet de loi Van de Ven, mais il n'a pas abouti.

GS : Comment ça se passe pour les lobbyistes, vous avez dit être un back-seater, mais quel est le rôle des front-seaters ?

VDV : Ah les lobbyistes ? Par exemple chez LM il y a un contrat particulier pour un lobbyiste. Moi j'ai un « international consultancy agreement », ICA. Mais il existe des « international lobbyist agreements ». Ils ont d'autres moyens et eux ils peuvent aller seuls. Moi je dois toujours être accompagné de quelqu'un de LM. Je reçois un « ethics briefing » tous les 6 mois. Un gars vient d'Angleterre, il vient nous briefer, 4, 5 consultants et on signe en fin de compte qu'on n'a pas fait ça, ou pas fait ça. Dans nos pays ici, qui nous entourent,

on respecte ces règles mais il y a des pays, en Arabie, au Moyen-Orient, ils ont d'autres trucs, hein. Mais LM est vraiment très dur au point de vue... Si on va manger par exemple un lunch, pas d'alcool, hein. On peut boire de l'alcool mais c'est pas LM qui paye. Il y a des niveaux suivants la hiérarchie politique, industrielle, militaire, il y a des tarifs différents qu'on ne peut pas dépasser par exemple. Non, non, c'est assez réglementé et moi je dois faire attention. Enfin je ne dois pas faire attention, je sais ce que je ne peux pas faire, punt.

GS : En parlant de ça, les parlementaires avaient l'impression que dès le début le F-35 était le favori du Gouvernement et de la Défense. Qu'est-ce qui leur aurait donné cette impression-là ?

VDV : Heu... Sans doute que d'aucuns, des professionnels, avaient quand même une certaine préférence pour ce qu'on appelle ces derniers temps « la Ferrari » plutôt que la « Deux-Chevaux ». C'est une autre génération, c'est un autre système, il était très prometteur, c'était le choix préférentiel des Américains, hein, aussi bien la Force aérienne, que la Navy, que the Marine corps. Donc, si eux décident à un moment donné « This is the airplane of the future », ben si on peut s'accrocher à ça, *why not* ? Donc, certainement oui, il y a eu des spécialistes qui ont émis leurs préférences. C'est comme je disais tantôt de par mon passé F-16, moi aussi j'étais enclin à dire que le F-35, ça, c'est la machine, on peut avoir confiance et les Américains ne vont jamais laisser tomber.

-Tape du poing sur la table-

Et c'est vrai, ils veulent hein. Je ne sais plus combien d'exemplaires. Et oui, il y a eu des maladies d'enfance, mais tout comme les F-16, il ne faut pas se leurrer. D'ailleurs nous on va avoir les F-35 à un moment où les F-35-A, donc le modèle force aérienne, aura été complètement testé. Les F-35-B également et les F-35-C également, donc C pour la Navy. Mais également *all the mission systems* seront murs et matures comme on dit. Normalement *they will be ready to go*. Mais normalement, il y a encore des défaillances, et je lis avec toi, le rapport du GO Américain qui dit 871 déficiences. C'est vrai mais en général c'est des petits trucs, surtout dans les softwares, des petits points qu'il faut améliorer là, des bugs. C'est un peu comme avec Apple, hein, tu reçois aussi régulièrement «a new update for the ios ». Mais des trucs critiques...

GS : Ça, c'est quelque chose qui revient souvent dans la presse... Et j'en ai déjà discuté et on m'a dit que c'était surtout des problèmes qui se réglaient, et qu'ils devaient être réglés car le programme est tellement énorme que les Américains n'ont juste pas le choix de faire fonctionner leur avion.

VDV : Mais c'est évident, en fait de façon continue, toujours avec les F-16 aussi aujourd'hui, on rapporte ce qu'on appelle des « material deficiencies » via un système de reporting « MDR ». Ça, via un organe de contrôle de configuration centralisé donne lieu après étude technique, analyse technique mais ça dure parfois des années un truc comme ça, à ce qu'on appelle un ECP, engineering change proposal. Une proposition de modification. Si le ECP est accepté par le ou les pays en question, ça donne lieu à un « TCTO », Time Compliance Technical Order, en fait c'est un ordre d'exécution d'implantation d'améliorations techniques, qu'on a trouvé. Oui, mais entre la découverte d'un problème technique et l'implémentation de la correction, parfois il y a des années, hein. Parce qu'entre-temps on aura jugé que ça n'est pas critique. Je donne un exemple : une griffe sur le cockpit, si la griffe a été à un endroit où on estime que c'est pas critique, ben on laisse la griffe, mais le problème reste et il sera toujours mentionné. On le mentionnera dans les 871. Tant qu'il n'est pas résolu de façon globale et totale sur toute la flotte. Donc aujourd'hui, il y a encore plus de ECP ouverts sur les F-16 que pour le F-35. Le F-35 aujourd'hui il a volé au total 300 000 heures à peu près. 3 crashes, 1 par 100 000 heures de vols. Crash, accidents graves, mishaps type A. En F-16, un crash tous les 10 000 heures de vols. Pour différentes raisons, pour mille et une mauvaises et bonnes raisons... Mais *what is the problem* ? Au point de vue déficience, on maîtrise beaucoup mieux maintenant. C'est très global, c'est très international, on échange beaucoup d'infos, ben oui il y a tellement d'utilisateurs, et moi j'ai pleinement confiance. Et c'est vrai, on a commencé à développer l'avion en 2001, je pense, et oui au début, on produisait deux avions par an et évidemment que le prix unitaire était énorme. Maintenant on produit 240 par an sur 3 sites différents. Au Texas, en Italie, et au Japon. Mais Japon et Italie, c'est des FACO, final *assembling... outline*. Tandis qu'au Texas, c'est 2 lignes de production. Mais ce qu'ils font en Italie et au Japon c'est *copy-paste*, donc c'est contrôle américain. En Italie on y produit d'ailleurs les avions italiens et les avions hollandais. Mais les nôtres sont produits à Forthworth, et on espère d'ailleurs que les *horizontal tails of the first belgian airplanes* seront produites par la SONACA, SABCA et ASCO.

GS : J'ai une dernière question, vous avez dit que l'avion, c'est plus qu'un avion, c'est un centre de commande, est-ce que d'un côté, ce n'est pas quelque chose de plus susceptible au « hacking » ?

VDV : Oui, mais c'est en milieu *stealth* et en milieu ECM, Electronic counter measures, non il est... Non. Je sais bien qu'il y a des risques de cyber-attaques, mais non. Je ne connais pas les derniers fin détails, mais j'ai encore assisté à des conversations dans le cadre de cyber-défense dernièrement. Je ne suis pas spécialiste mais j'ai compris que si tu veux t'attaquer à un F-35 il faut déjà y aller, tu n'as aucune chance.

GS : J'aurais encore une question, qui n'est pas vraiment en rapport mais... Vu que les avancées technologiques évoluent de plus en plus, notamment dans l'IA, est-ce qu'à un moment, les avions, même de 5^{ème} génération ne vont pas être dépassés par des drones ou d'autres formes de...

VDV : Oui, c'est un point qui revient régulièrement. D'ailleurs maintenant, on est en train de développer un drone de 6^{ème} génération, LM. Parce que l'idée actuelle qui existe c'est de faire voler « one manned airplane » avec plusieurs drones, mais qui sont de même niveau, *also stealth otherwise weakest link* de nouveau. Parce que malgré tout l'élément humain est un élément qui peut donner lieu à la dernière décision là. Qui est alors sans faille si tu veux. Tu ne peux pas laisser ça à une IA, ou autre algorithme basé sur je ne sais pas quoi. Donc on estime toujours que l'homme est encore le dernier élément qui doit être là tout en sachant qu'il faut limiter sa présence au maximum, car c'est un élément léthal encore. Mais je crois que dans le futur on va aller vers « one manned airplane » entouré de beaucoup de drones et ils pourront être commandés sans problème par le F-35 parce qu'il peut recevoir beaucoup de données et peut en distribuer. Là, j'ai des exemples de distributions, vers des bateaux, vers des véhicules terrestres, mais je vais pas m'étendre là-dessus car c'est pour les gars de *l'european defence*.

GS : Donc vous pensez qu'il y aura toujours un être humain derrière...

VDV : Même avec les drones il y a toujours un gars au sol malgré tout. Mais je pense qu'il y aura toujours un gars qui sera là. Mais ça sera minimal.

GS : C'était pour savoir si au final, le concept de « no-war » où les guerres sont de moins en moins meurtrières car les avions, drones et mêmes soldats seront automatisés, ...

VDV : Oui, tout à fait. J'essaie de répondre au mieux. Jusqu'à preuve du contraire, l'engagement du drone est toujours plus cher que celui d'un avion avec pilote dedans, il faut pas l'oublier. Il y a assez bien de casse avec les drones donc il faut calculer ça aussi dans un coût de vie global. Mais la mise en œuvre d'un drone coûte aussi. Mais c'est fabuleux parce que à partir de Las Vegas, ils commandent des drones qui atterrissent en Albanie et qui vont faire des opérations en Irak et en Lybie hein.

GS : Moi j'ai posé toutes mes questions, et vous avez répondu à des questions que je n'ai pas posées...

-rires-

GS : Donc... Peut-être la question de savoir, il y a eu cet accord avec ASCO *et cætera*, pensez-vous que d'autres vont arriver ?

VDV : Il y en a déjà eu mais en général ce sont des accords bilatéraux. Dans le cadre des projets ESI, il y en a 35 qui ont été définis, 35 projets. Ça a encore été mentionné par Gérard Godin dans Belga. Et en fait il y a une *team* économie-défense qui est chargée de suivre la réalisation et la concrétisation de ces 35 projets. Parce qu'au moment de signer le contrat F-35 le 26 octobre 2018 on a dit, vous avez 3 ans pour réaliser le retour industriel, le retour pour la société. Et on a perdu beaucoup de temps au départ pour l'initier, maintenant avec le COVID aussi donc je pense qu'il va y avoir une extension. Mais il y a d'autres projets, par exemple la compagnie ILIAS solutions, c'est la firme qui gère le logiciel de la Défense belge, ils ont eu des contrats grâce au retour industriel. Il y a Feronyl, à Mouscron qui a obtenu un contrat il y a pas longtemps pour le développement d'un produit très spécifique dans le cadre du F-35. Il y a EXEL composite à Welkenraedt que je sais...

GS : C'était vraiment quelque chose qui... En regardant les pourcentages d'importance des différents critères, c'est seulement 10 pourcents pour les retours industriels, et des gens trouvaient ça trop peu pour un projet de ce budget-là.

VDV : Mais ça c'est quand même quelque chose de bien je trouve. On attache plus d'importance aux capacités du système ainsi qu'aux coûts. Parce que les 90 pourcents qui restent c'est capacité et finances. Ça, j'ai défini aussi dans le briefing...

-Il cherche dans son ordinateur-

VDV : Tu es en quelle année encore ?

GS : Je suis en dernière année, et il me reste seulement mon mémoire à faire. Je le rends mi-aout.

VDV : Et c'est public ?

GS : C'est possible...

VDV : Parce que je travaille encore bien avec le professeur Hermans Mathijs de l'université de Gand. Qui est dans le Comité supérieur de finance, et il est à la chaire de... Il écrit assez bien... Il est à la VUB, l'Université de Gand. *Wait a minute...*

-Il recherche dans son ordinateur-

VDV : ... On ne volera plus que 9000 heures en F-35, donc à la limite l'heure de vol peut coûter plus cher, hein. Aujourd'hui l'heure de vol du F-35 coûte 32 000 dollars. On vise 25 000 l'heure de vol, qui est la même chose que les F-16.

GS : Quand vous dites l'heure de vol c'est, qu'est ce qui est compris dedans ?

VDV : Tout, hein, l'entretien, le fuel, tout.

GS : Ça paraît quand même être un gros budget...

VDV : Oui, c'est sûr, donc il faut optimiser l'heure de vol.

-Pause-

VDV : La gestion du programme par l'Accap a été tellement exemplaire que d'autres pays sont venus les trouver pour voir comment ils ont géré ce programme de façon si transparente. Entre-autre la Finlande qui est en compétition maintenant. Où il y a des chances pour le F-35. La Suisse également est en train de voir.

GS : C'est les mêmes compétiteurs ?

VDV : En Finlande il y a le F-18, le Eurofighter mais le Rafale, je ne pense pas. En Suisse, le F-18, le F-35 et le Rafale... Mais la Suisse est un pays un peu particulier...

-remerciements et au revoir non enregistrés car fait en sortant du building-

Annexe 6 : Entretien réalisé avec Guillaume Defossé (retranscription)

Gaelian Sacré : Pour commencer, je voulais savoir, vous avez suivi le dossier du remplacement de F-16, quel est votre point de vue ? Est-ce que le choix du F-35 vous convient ? A priori, auriez-vous fait un autre choix ?

Guillaume Defossé : Alors moi, je n'ai pas suivi ce dossier en tant que parlementaire, mais comme membre du milieu associatif car j'étais président à l'époque de la CLAPD, la Coalition nationale d'action pour la paix et la démocratie, qui avait lancé la campagne « Pas d'Avion de Chasse ». Mais bon, ceci dit, je reprends du côté parlementaire, nous n'étions pas favorables au remplacement des avions de chasse, donc en fait même plus que la question de « est-ce qu'on est d'accord avec le F-35, c'est qu'on n'était pas d'accord avec le fait qu'on devait remplacer les avions actuels, il y avait des indices qui montraient que l'on pouvait encore prolonger ceux que l'on avait actuellement. Ça posait aussi la question en fait simplement de la stratégie de la Défense, est-ce que dans la stratégie globale de la Défense, on a besoin d'avoir une capacité aérienne aussi importante que ça pour un coût aussi élevé ? Parce que les F-35 c'est quand même 12 à 15 milliards sur 40 ans, ce n'est pas rien. Donc voilà, nous étions opposés à ce remplacement et en particulier pour le cas du F-35, par rapport aux autres options qui étaient sur la table, le F-35 ne nous a jamais paru la meilleure option pour différentes raisons, d'abord parce que c'était un choix américain alors qu'il y avait des projets européens dans le cadre d'une Europe de la Défense nécessaire, le F-35 venait un peu court-circuiter ça. On sait aussi que la raison pour laquelle le F-35 a été choisi c'est car il a une capacité nucléaire, le transport d'arme nucléaire, auquel nous sommes évidemment opposés, on sait par contre que le Gripen suédois n'avait aucune chance car il y a une interdiction légale pour le Gripen de transporter des charges nucléaires. Et donc, voilà, non, on n'était pas, on était pas d'accord avec le remplacement mais pas non plus avec le F-35, d'ailleurs on le voit le F-35 n'est manifestement pas de toute grande fiabilité manifestement il y a encore beaucoup de choses à régler. Donc voilà on a entendu un secrétaire de la Défense américain, sous Donald Trump évidemment, qui a quand même parlé des F-35 en disant que c'était des « piece of shit », donc, voilà, ça te donne un exemple. On voit que l'armée américaine maintenant diminue ses commandes de F-35, on sait que plusieurs pays s'interrogent...

GS : D'accord. Donc, vous semblez contre ce choix, est-ce que c'est l'avis global du parti ? est-ce que certaines personnes sont quand même pour, que ce soit le remplacement ou le choix opéré ?

GD : Alors il y a des positions claires qui ont été prises par le parti contre le remplacement, et donc, non non, je ne parle pas tout seul, c'est le parti derrière. Si il y a eu des divergences à l'interne du parti, moi en tout cas, on ne m'en a jamais fait part. Il me semble que la plupart, alors je ne sais pas, j'imagine qu'on peut bien trouver un militant quelque part qui est pour le remplacement, mais en tout cas parmi les mandataires, je n'ai pas eu de connaissance de gros débats par rapport à ça, donc à priori c'est le parti qui parle.

GS : Et je voulais savoir, vous, quel autre avion vous auriez privilégié ? (F-18, Gripen, Rafale ou Eurofighter) Vous auriez choisi lequel ?

GD : Nous avec ECOLO on aurait voulu ne pas remplacer, donc la question ne se pose pas vraiment. Disons que, personnellement, mais sans avoir suivi le dossier techniquement, mon collègue Benoit Hellings, enfin celui qui m'a précédé, a suivi plus les choses d'un point de vue technique. Alors moi, comme ça, mon premier réflexe est de me dire que le Gripen m'est plus sympathique quand on sait qu'il ne permet pas de transporter de charge nucléaire mais sur tout le reste je dirais que en tout cas s'il avait absolument fallu remplacer les avions et si on était sûr qu'il le fallait, on aurait fait un choix en tout cas européen, à savoir Eurofighter, Gripen ou Rafale, on aurait en tout cas choisi un avion européen.

GS : Pourquoi exactement ne voulez-vous pas remplacer les F-16 ? Parce que si on avait, comme vous dites, augmenté leur durée de vie, ça n'aurait pas pu être allongé indéfiniment... A un moment la force aérienne belge n'aurait plus eu d'avion de combat... C'est ce que vous auriez voulu ?

GD : D'abord, on pouvait encore prolonger pas mal l'avion, est-ce qu'on avait besoin de 34 avions de chasse, certainement pas. Et donc, nous la question surtout c'est, en fait, on fait cet achat sans avoir une vue globale des manques stratégiques et capacitaires au niveau européen. Donc, en fait, c'est un choix qui se fait à la hauteur de la petite Belgique, c'est-à-dire un petit choix. Ça n'est pas un choix qui intègre une discussion plus globale au niveau européen. On sait qu'on partage par exemple avec les Pays-Bas la protection de l'espace aérien. On sait qu'on a des contacts avec eux au niveau de la marine et voilà. Donc ça c'est

intéressant, mais il aurait fallu quelque chose comme ça au niveau européen. Et donc est-ce que on doit vraiment s'engager maintenant pour un remplacement d'une flotte de 34 avions sur 40 ans minimum... Alors qu'en fait on essaie de développer une Défense européenne, on essaie de combler les Capability Gaps et donc moi je crois que là il y avait une discussion qui n'a pas eu lieu. Et on a été soumis à la demande expresse des USA qui avaient besoin d'avions pour transporter les bombes nucléaires. La base elle est là, donc nous, nous ne sommes pas opposés forcément à une capacité aérienne, ce n'est vraiment pas ça que je dis, mais on est allé trop vite, on n'a pas cherché à avoir une discussion au niveau européen, pour savoir ce qu'on voulait réellement et ou était la plus-value de l'Armée belge. Est-ce que la plus-value de l'Armée belge c'est la capacité de bombardement ? Je ne sais pas moi, est-ce que ça ne peut pas être la capacité de transport de groupe ou le déminage ? Dans la vision stratégique de l'Armée faite par le Gouvernement précédent, qui est complètement dépassé et qui va être mis à jour dans les prochains mois, septembre si je ne me trompe pas. Il faut qu'on se pose cette question-là, qu'est ce qui est vraiment utile ? Moi j'avoue que le bombardement aérien n'est pas quelque chose qui me semble toujours la meilleure option et donc voilà je m'interroge par rapport à ça.

GS : J'ai pu grâce à mes entretiens précédents, interroger des militaires et des industriels sur le sujet, et la question du fait d'avoir une flotte aérienne, c'était surtout le fait de garder de l'importance, déjà au niveau de l'OTAN et aussi la PSDC pour l'UE. Pensez-vous que, que par rapports aux soucis qu'il y a eu avec les USA, comme par exemple Barack Obama et Donald Trump qui affirmaient que les pays européens n'investissaient pas assez dans la Défense pour faire partie de l'OTAN, à partir d'un moment, l'OTAN ne se serait pas dit, « la Belgique, leurs avions, ils ne veulent pas les renouveler et ne veulent pas de force aérienne de combat, est-ce que ça sert encore à quelque chose qu'on les garde dans notre alliance ? ».

GD :

En fait, je pense que justement, le problème de l'OTAN c'est que l'OTAN parle des petits pays, moi ce que je voudrais c'est que l'OTAN parle à une Europe unie de la défense qui a une autonomie stratégique propre. Ça ce serait, je crois, important pour rééquilibrer ce qu'il se passe au sein de l'OTAN. Aujourd'hui au sein de l'OTAN, j'ai encore vu ça en Commission, l'OTAN c'est quoi ? C'est un grand pays qui donne le tempo et les

autres pays qui dansent. Et, moi, ça me pose vraiment problème, ça. On n'a pas à être au service des USA, même si, je le conçois, le soutien et l'alliance avec les États-Unis nous protège aussi en quelque sorte, on a pas à être les serviteurs des USA. Je crois vraiment qu'on a besoin d'avoir une Europe indépendante et autonome stratégiquement, et ça passe par une réflexion globale et pas la Belgique va amener 34 avions de chasse, les Pays-Bas vont amener deux frégates... ça n'a aucun intérêt. C'est divisé. On sait aujourd'hui que les investissements militaires européens c'est 10 milliards d'euros perdus par ans, gaspillés suite à des projets qui sont en concurrence, avec un manque de coordination, de cohérence, *et cætera*. Les seuls qui ont avantage là-dedans, ce sont les industries de l'armement, et personne d'autre. Et donc ce pour quoi moi et mon parti plaidons, c'est pour une autonomie stratégique. Qui se passe au sein de l'OTAN, beaucoup disent que l'un n'est pas indépendant de l'autre, moi je crois que les Américains à la fois nous disent, à la fois qu'on doit augmenter nos capacités militaires et vous devez être autonomes, mais vous devez nous acheter à nous notre matériel et vous ne devez pas être indépendants, autonomes mais pas indépendants. Donc à un moment il va falloir aussi qu'on arrête d'être les souffre-douleurs des Américains là-dedans. Donc j'entends que en 2014, Di Rupo a dit qu'il fallait 2 pourcents de PIB de la Belgique en dépenses militaires, heu... Je pense qu'il y a beaucoup d'autres endroits où on aimerait avoir 2 pourcents du PIB et où on ne les a pas, surtout post-crise du covid, je pense qu'on a d'autres chats à fouetter que l'industrie militaire et surtout je pense qu'on doit réorienter cet argent non pas vers de l'achat de matériel complètement délirant du style F-35, mais dans l'investissement dans le personnel et les infrastructures. Parce que, en fait, ce qu'il s'est passé durant le mandat précédent, c'est que on a désinvesti le personnel et les infrastructures et on a investi que dans les gros avions, les grosses frégates, il y avait un côté un petit peu, je ne sais pas comment le dire en étant poli mais, il y avait e tout cas un besoin de se faire valoir en achetant du gros matériel bien puissant. Et essayer de montrer sa puissance, en délaissant totalement les hommes et les infrastructures, et même les syndicats... J'en ai parlé récemment avec des syndicalistes de l'Armée qui disaient qu'ils ont été complètement abandonnés pendant cinq ans. Et donc je crois que les deux pourcents du PIB on peut, ça nous coûtera moins cher d'investir dans les infrastructures que dans les gros matériels, du style vraiment... Ils sont là, ils sont commandés, on nous les a laissés et on doit les payer. On nous a laissé une facture gigantesque. Donc, voilà, on se retrouve à devoir payer ces factures. Mais je pense que les deux pourcents du PIB, c'est un dogme et

je n'aime pas les dogmes « il faut absolument 2 pourcents », c'est une... Deux pourcents ça ne sert à rien si on ne sait pas ce qu'on va faire avec ça. Et si on regarde un peu ce qui va se passer aujourd'hui au sommet de l'OTAN, c'est cette question-là qui va se jouer aussi. C'est augmenter les budgets militaires sans avoir un but précis, sans avoir des objectifs clairs, ça n'a aucun sens. Or, c'est un peu ce qu'on demande pour le moment, il n'y a pas d'objectifs clairs de l'OTAN, et ils sont encore en train de définir la stratégie 2030, et donc moi je crois que d'abord on voit ce qu'on veut faire puis après on voit combien il faut mettre pour le faire. Donc je crois que les 2 pourcents c'est un dogme qui n'a pas lieu d'être, je pense que l'Etat est suffisamment sous pression économiquement, et l'OTAN plus maintenant pour ne pas s'infliger des objectifs militaires inatteignables. Je veux dire qu'on ne va pas avoir le budget des USA, enfin le même pourcentage au niveau des USA en termes de budget militaire, ça n'a aucun sens.

GS : Je voulais dire deux choses : La première c'est que l'Union Européenne pour le moment il y a la PSDC, et vous auriez bien aimé que ça soit une vraie Union Européenne de la Défense où l'on réfléchit aux questions ensemble, mais à priori, ça n'est pas le cas car pour chaque mission, chacun fait un peu à son gré et amène ce qu'il veut bien amener, quel que soit le type de mission, humanitaire ou de combat. Donc pour le moment c'est sûr qu'on a pas d'unité européenne en défense, et donc la plupart des pays investissent aussi dans leur armements et dans leur armée, mais sans vraiment le faire en accord avec les autres alors si tous les pays investissent séparément, qu'ils se disent que la Défense est une question nationale et pas à gérer au niveau de l'UE, ne pensez-vous pas que la Belgique se doit aussi d'être à niveau avec les autres pour ne pas être en retard, et si l'UE ne veut pas avancer vers une plus forte alliance, il faut tout de même que la Belgique, de son côté, soit opérationnelle seule ?

GD : Ça, c'est le principe de la course à l'armement, c'est-à-dire que si les autres le font, on doit le faire aussi. Moi je ne vois pas la plus-value d'un point de vue sociétal par rapport à ça. Après c'est tout à fait vrai que l'Europe de la défense pour le moment, c'est dans les limbes et il n'y a pas grand-chose, ça n'est pas suffisamment efficace. Après, la Belgique plaide, et va plaider pour ça, en tout cas plus maintenant pour qu'on ait vraiment une réflexion globale. Et c'est vrai que par rapport à l'Allemagne, par rapport à la France, avant ça avec la GB même si maintenant la question est un peu différente, c'est sûr qu'on ne va

pas se mettre à essayer de rivaliser. La Belgique ne va pas se dire « j'aimerais être au niveau de la France ».

GS : Oui, ça c'est sûr !

GD : Mais par contre, ce qui n'empêche pas peut-être d'essayer d'avancer avec ceux qui veulent avancer. Je pense aux Pays-Bas et au Benelux, mais il y a peut-être d'autre pays au sein de l'UE qui seraient intéressés pour aller vers plus de coopération, surtout le plus petit pays, qui vont trouver de l'intérêt dans des collaborations qui vont permettre de diminuer les budgets et de combler les manques capacitaires. Et donc moi je crois qu'il y a moyen d'avancer déjà comme ça, de faire un embryon puis élargir à ceux qui veulent, en espérant que l'Allemagne et la France essentiellement, mais aussi d'autres comme l'Italie et l'Espagne vont nous rejoindre progressivement mais je crois qu'on peut travailler comme ça déjà avec d'autres pays qui veulent avancer. Je crois que c'est important qu'on fasse ça parce que de nouveaux c'est des milliards d'euros qu'on perd chaque année parce qu'on arrive pas à se coordonner. Or, il n'y a pas d'autre voie que la coordination et que l'Union. Je ne dis pas qu'il faut transférer toute la défense à l'UE parce qu'effectivement c'est sûr que c'est une compétence régaliennne, et on doit garder évidemment des compétences régaliennes, mais en tout cas que... Et on doit aussi garder une autonomie stratégique pour nous-mêmes en tant que Belges. Mais je crois qu'il y a moyen de faire, d'avancer en tout cas pour mettre en commun le plus de choses possibles pour s'assurer de l'interopérabilité du matériel qu'on achète. Parce que c'est bête, hein, si on achète des... des canons différents mais on va en opération ensemble, alors les munitions des uns ne vont pas sur les autres, ça n'a pas de sens. Puis il faut assurer l'interopérabilité et l'uniformité de l'armement qu'on achète.

GS : Ce qui est intéressant c'est qu'en Europe, beaucoup de pays prennent des F-35, donc est-ce que cela n'assure pas cette interopérabilité ? Par exemple aux Pays-Bas ils ont des F-35 et encore d'autres...

GD : Oui... Mais il y a d'autres avions... Mais je dirais vraiment que je crois que si... Enfin, oui d'accord, si on fait, si on dit ok uniformité de l'équipement mais que c'est de l'équipement américain... Ce que je sais c'est que les Américains peuvent en appuyant sur un bouton, bloquer les avions. S'ils le souhaitent et limiter les avions des F-35. Moi je ne vois pas où est l'indépendance et l'autonomie stratégique à partir de ce moment-là.

Gs : Je voulais réagir à vos remarques, car j'ai déjà eu un certain nombre d'avis différents et vous êtes certainement un des derniers que je pourrai interroger mais... Donc vous dites que l'avion pourrait être bloqué par les USA, et moi j'ai déjà posé cette question-là : « Est-ce que c'est vrai, peut-on vraiment commander à distance les avions » et apparemment, même si je ne suis pas expert, la question n'est pas de pouvoir déconnecter les avions ou de les rendre moins capables, l'idée c'est que l'achat des avions américains c'est surtout acheter une armature, une coquille, l'avion en lui-même, la machine, sur laquelle on sait mettre des « softwares », qui permettent différentes choses. Et donc ce qu'on achète c'est une enveloppe et puis là-dessus il y a les « applications ». C'est vrai que nous en Belgique on a pas encore les technologies pour implémenter les softwares comme les américains, donc c'est vrai qu'à un moment, les USA peuvent dire « on arrête d'updater les softwares des avions », donc nous on aurait les avions comme ils ont été laissés lors de l'arrêt des updates. Ils ne pourront juste plus évoluer alors que c'est un avion sensé pouvoir évoluer grâce aux softwares. Donc, ce qui était prédominant dans la question du choix du F-35, ce n'était pas d'avoir l'avion le plus puissant, même si c'était une grosse partie du RFGP, mais de ce que j'en ai compris, le Gouvernement et les militaires privilégiaient plutôt une vraie alliance avec un pays, que ça soit les USA, la France, *et cætera*. Ce que la Belgique recherchait c'était vraiment une coopération super forte entre la Belgique et un autre pays. Donc, est-ce que vraiment, si le but est d'avoir une coopération forte avec un pays, à un moment ce pays-là va dire « on arrête d'implémenter les avions avec plus de softwares ».

GD : Donc, vous dites bien ce que je dis, nous sommes dans ce cadre-ci, dépendants de la bonne volonté des USA, parce que s'ils décident de ne plus mettre à jour les softwares, on n'aura pas grand-chose à dire. Par ailleurs, il faut que je retrouve, il y a un épisode où les Emirats arabes Unis qui ont acheté les F-35, ce qui n'a pas plu à Israël, et les USA ont dit : oui, mais on limitera les capacités des F-35. Donc pour calmer Israël. Faut que je revoie ce passage-là mais je n'ai plus les détails de cette histoire. Parce qu'il y a une loi aux USA qui interdit de vendre qui pourraient mettre en danger Israël, enfin il y a un truc comme ça qui existe. Enfin faut que je relise ça. Donc vu que je ne sais pas vérifier **c'est en off**. Donc il me semble que les EAU avaient acheté des F-35 et ces F-35 ont été ou sont limités dans leurs capacités sur demande Israélienne, ce qui pose des questions de nouveau. Là on est de nouveau coincés et après, s'adosser à une grande puissance, c'est un peu ça que vous disiez, je trouve que les militaires étaient quand même très très chauds pour le F-35, et ça n'était

pas que faire une alliance avec un autre pays, ils voulaient celui-là. Parce qu'ils ont l'habitude de travailler avec eux, parce qu'ils ont travaillé sur les F-16. Et donc moi je voudrais, je vais le dire sous une autre forme, mais ça serait qu'on puisse s'adosser à une grande puissance européenne, l'UE comme grande puissance, c'est ça qu'il faudrait qu'on puisse faire, et qui n'est pas encore le cas aujourd'hui évidemment. Mais on aurait pu travailler sur autre chose que ce qui a été choisi là.

GS : Alors qu'est-ce que vous pensez du RFGP ? C'est différent d'aller voir un constructeur et voir ses avions, là on a demandé directement aux gouvernements de proposer leur avion. Que ça soit le Gouvernement français, qui a proposé le Rafale... Qu'en pensez-vous ? Était-ce une bonne solution ou aurions-nous dû, dans l'optique où vous seriez d'accord avec le remplacement évidemment, privilégier une autre façon de faire un deal ?

GD : Alors là on rentre dans les trucs plus techniques en tout cas, et je n'ai peut-être pas toutes les clés... La proposition française à l'époque, je m'en souviens, elle était un peu sortie de nulle part, on a pas très bien compris le fonctionnement. Je pense que c'était un geste un peu désespéré des français car la décision était déjà prise, car c'était un peu biaisé. D'ailleurs il y a eu plusieurs constructeurs qui ont quitté le marché en cours, qui disaient que nous, enfin voilà, que la décision avait déjà été prise. Donc le choix français était intéressant en tout cas. Il a pas été, enfin je comprends qu'il y avait des contraintes légales par rapport à ça et que ce n'était pas si facile que ça... En tout cas je remarque qu'on a pas du tout étudié même la possibilité de faire le choix du Rafale. Donc moi je trouve que c'était intéressant comme démarche.

GS : Ce que la France proposait était une alliance, en sortant du RFGP oui, mais tout de même une alliance, qui était ce qu'on recherchait à la base, et ça aurait pu convenir...

GD : Ça aurait pu oui, mais je crois qu'on avait d'autres choix, on avait quand même un gouvernement et plus singulièrement un ministre très atlantiste et je pense qu'en fait ça les arrangeait bien que ça soit un peu compliqué la proposition française, et surtout un peu tardive. Et donc ils n'ont pas donné suite mais effectivement ça avait un intérêt dans le cas où on devait remplacer nos avions et je pense que ça n'a pas été suffisamment pris au sérieux.

GS : J'ai un contre argument qu'on m'a donné pour le fait que la compétition était biaisée à la base, quand j'ai interrogé certaines personnes, ils étaient fiers de dire qu'ils avaient

proposé un RFGP clair, structuré et transparent. Parce qu'ils trouvaient que c'était un bon exemple qui montrait bien toutes les étapes et que tout le monde pouvait tout voir. Et ça a été dit aussi que c'était quelque chose d'embêtant pour les constructeurs, car vu que le dossier était transparent, on savait ce qu'on demandait exactement, avec les pourcentages d'importance pour chaque partie. Budget, capacités, ... Et donc ce que je voulais dire c'est que la question du biais pouvait-être réfutée en disant que si les avions se retiraient c'est parce que en voyant les différents critères, les pourcentages et les opposants et constructeurs, qu'ils connaissent car ils se renseignent sur la concurrence, au lieu d'aller jusqu'au bout et de perdre une compétition, ils préféreraient abandonner pour « garder la face » pour une prochaine compétition où les critères seront plus vagues. Vous pensez que c'est un argument convaincant ?

GD : Pour moi, la décision, choisir un opérateur comme ça et en particulier sur des avions, c'est un choix qui est aussi politique. D'accord il y a des conditions qu'il faut remplir, en termes de capacités, de fiabilité et cætera. Et ça encore il faut déterminer exactement. On a déterminé des conditions, on a mis des pourcentages *et cætera*, très bien mais je ne pense pas que le Parlement ait pu travailler sur quelles sont les capacités qui nous importent, je reviens vers la question sur la capacité nucléaire, mais pas que. Est-ce qu'on a besoin d'avoir, où est-ce qu'il était marqué qu'on avait absolument besoin d'un avion aussi... Normalement d'une aussi grande qualité, pour l'utilisation qu'on va en faire ? Donc la question du choix des critères c'est pas anodin. Et quels pourcentages on donne. Donc oui, les constructeurs sont venus et se sont dit « oh la la on ne rentre pas dedans » mais c'est aussi parce que les critères ont été choisis, si pas de manière à favoriser le F-35, en tout cas les critères étaient quand même me semble-t-il pas les bons critères pour analyser ce qu'il nous fallait comme remplacement. Est-ce qu'ils sont partis parce qu'ils ne voulaient pas perdre ou parce qu'ils étaient vraiment fâchés, ou parce que.. Pour différentes raisons, ça je n'en sais rien mais en tout cas leur explication a été : « c'est biaisé ». Après ça reste évidemment, on est dans un marché, chacun, c'est normal, chacun défend son *beefsteak* mais voilà, ce qui m'intéresse ici c'est le choix des critères et les pourcentages qui leur ont été donnés. Parce que oui les avions en course remplissent certains critères et d'autres pas et à la fin tu te dis oui le F-35 fait un total de 89 pourcents alors que le Gripen fait 29 pourcents, enfin surtout les derniers qui sont restés en course. Mais la question c'est le choix même des critères. Est-ce qu'on avait besoin... Où ces critères ont été décidés ? Je sais que mon collègue Benoit Hellings

avait découvert que certains critères avaient été en tout cas, que des engagements avaient été pris au sommet de l'OTAN sur certains critères qu'il fallait pour les avions qu'on remplaçait, et qui n'étaient valables que pour le F-35, enfin ce n'est pas très clair tout ça.

GS : D'accord. Vous avez parlé du nucléaire, et c'est vrai que, en ayant lu la quasi-totalité des débats parlementaires abrégés évidemment, sur le sujet du remplacement, et ça revenait souvent la question du « pourquoi a-t-on besoin d'un avion qui transporte l'arme nucléaire, alors que déjà on ne la possède pas, et on n'a pas non plus envie de l'utiliser... Alors pourquoi... Enfin on l'a physiquement mais pas la possibilité de l'utiliser.

GD : Ce n'est même pas officiel.

GS : Pourtant, dans le RFGP, il n'est jamais marqué dedans qu'on a besoin d'une capacité nucléaire, et c'est la même chose pour les gens à qui j'ai posé la question. Donc pourquoi est-ce qu'on en parle aussi souvent ? Vous en pensez quoi ? On a besoin d'une capacité nucléaire ? Ou alors on devrait oublier ça ? Mais en tout cas ça n'est pas dans le RFGP, et à chaque fois que j'ai demandé « tiens, d'où est-ce que ça sort cette question du nucléaire ? ».

GD : Heu.... Je peux te dire en ON qu'il y a des choses qui ont peut-être été dites en Commission en Achats militaires, donc en OFF, donc potentiellement moi je ne peux rien te dire ce qui s'est dit là-dessus et mes collègues non plus. On a un devoir de réserve par rapport à ce qui se dit dans cette commission-là.

GS : C'est vrai que c'est un sujet un peu...

GD : Voilà donc moi je n'ai pas le droit de sortir ce qui s'est dit pendant ces échanges là et même au-delà de ça, voilà. Par contre la question du nucléaire je suis heureux d'en parler parce que moi je suis justement, et mon parti avec moi, on est en opposition à l'utilisation et même au concept stratégique nucléaire de l'OTAN. Ce concept, les armes nucléaires doivent disparaître. A long terme car je pense qu'on n'est pas naïf et que l'on sait que c'est pas du jour au lendemain qu'on va se dire, allez, on démantèle tout. A court terme en tout cas il y a un vrai besoin d'affaiblir la stratégie nucléaire. Ça doit se faire forcément en parallèle avec d'autres grandes puissances, singulièrement la Russie vu que c'est eux qui, Russie et USA si je ne me trompe pas qui possèdent 85 ou 90 pourcents de l'armement mondial. Donc c'est eux en premier lui qui doivent faire ce travail de diminution des capacités et donc oui bien sûr que la, l'équilibre... Je suis en train de lire un livre en ce moment qui s'appelle

« L'otage », qui fait la liste des moments où on a été à deux doigts de l'holocauste nucléaire. Des trucs qui ont été cachés ou pas cachés d'ailleurs mais donc il y a eu des accidents nucléaires *et cætera*. Et en fait c'est beaucoup trop dangereux, on ne peut pas se permettre de jouer à ça et donc pour nous c'est clair que la stratégie nucléaire n'est ni payante pour la société, ni globalement pour la planète parce que ça va finir un jour ou l'autre par un accident. Et on sait qu'on diminue semble-t-il les stocks... Je viens de lire ce matin, j'ai reçu justement un rapport, on diminue les sticks au niveau mondial nucléaire mais en parallèle les pourcentages de ces stocks qui sont en phase offensive, en tout cas qui sont pointées et *cætera* sur d'autres, ont augmenté de 35 pourcents. On a diminué de 10 pourcents et augmenté de 35 pourcents la tension en fait. Et donc on est allé, on a vécu 4 ans de Donald Trump, on sait à quel point ce type était complètement instable, donc franchement je pense qu'on est pas passé loin, quoi. En face de ça on a des gens comme Putin, comme... En fait, sur la question nucléaire Putin, j'aurais tendance à lui faire confiance étonnamment. Comme ce sont des gens qui à mon avis peuvent garder leur sang-froid mais à côté de ça on a des, en Corée du Nord, on a des gens qui... On ne sait pas, on ne sait pas vraiment. L'Inde et la Pakistan, il suffit qu'il y en ait un qui pète un câble, hue... je pense que ce n'est pas non plus des mecs très sympathiques. Il suffirait d'une petite étincelle pour que tout s'embrase et j'ai l'impression qu'on ne se rend pas compte. En fait ce n'est pas que la dissuasion nucléaire marche, mais qu'on a de la chance. En 83, attention je vais faire un truc de vieux même si moi non plus je n'étais pas encore né, en 83, si un mec dans son bunker en URSS n'avait pas eu l'intuition que ses machines ne fonctionnaient pas parce qu'il reçoit une alerte lui disant que des roquettes nucléaires lui sont envoyées dessus, il faut réagir normalement automatiquement, la première réponse c'est de réagir. S'il n'avait pas eu l'intuition qu'il y avait un problème technique, et que ce n'était pas une attaque, on aurait eu un holocauste nucléaire. Et donc c'est pas innocent ce genre de choses. On n'est pas à l'abri d'une erreur humaine, d'une erreur technique, d'un problème d'interprétation de ce qui se passe, d'un conflit localisé qui s'embrase et devient mondial, et on a plus les moyens de retenir quoi que ce soit, ou d'une élection d'un fou-furieux. Je veux dire de plus en plus on voit que l'extrême droite monte partout. On a des nationalistes en Inde, on a des racistes carrément en Inde, on a eu Trump aux USA, on a des autocrates, des dictateurs en Russie, en Chine... Je veux dire, moi en aucune de ces personnes-là je n'ai une confiance totale même si je pense que pour certains, ils ont une certaine habitude et qu'ils peuvent faire baisser la tension. Mais voilà,

je pense qu'il y a vraiment un besoin et vouloir garder l'avance, et c'est ce que disait Stoltenberg dans les 8 points du sommet de l'OTAN aujourd'hui, il y a un des points qui s'appelle « conserver notre avance stratégique ». Mais quelle connerie ! Pardon, l'idée ce n'est pas de conserver l'avance, c'est de conserver l'équilibre. Si on veut conserver l'avance, on se lance dans une course à l'armement, et c'est pareil pour tout. Comme pour le cyber, y compris l'armement, ... L'idée c'est l'équilibre et la diminution simultanée des armes. Et ça je pense qu'on doit le faire. A long terme, arriver à un monde dénucléarisé.

GS : D'accord. Je voulais vous demander aussi, j'ai remarqué que du côté des militaires, leur avis était que le dossier avait été très transparent, et je n'ai pas l'impression que ça soit le cas des parlementaires. Pourquoi selon-vous ? Un autre parlementaire que j'ai interrogé m'a dit que dans ce dossier, le Parlement avait été « méprisé ». Est-ce que vous êtes d'accord avec ça ?

GD : Encore une fois, à l'époque je n'étais pas parlementaire et pas non plus membre de la Commission des Achats militaires, qui est à huis-clos, donc je ne sais pas ce qui s'est passé dans cette commission, donc je ne peux pas dire ce qui s'est passé. J'ai des retours sur les débats publics, évidemment et j'ai écouté, j'ai eu des échanges et c'était extrêmement violent et tendu, c'était pas très clair, il y a eu des moments où il semble que le ministre était un petit peu... Au sein de la Défense, des gens qui sont ressortis pour dire que ça n'était pas nécessaire, pas urgent, puis on entend que Lockheed Martin fait un rapport où il dit que les F-16 peuvent durer puis finalement ah ben non ils ne peuvent pas durer... Tout ça était quand même très flou hein. Et donc peut-être que sur le papier tout ça semblait clair et transparent. Moi les retours que j'ai effectivement des parlementaires de la Commission de l'époque c'est quand même que c'était pas aussi clair que ça et surtout pour un achat qui nous lie les bras, les mains pendant 40 ans sur un montant de 15 milliards d'euros, je pense qu'on aurait gagné un débat beaucoup plus large, qui incluait beaucoup plus, pas seulement le Parlement et l'opposition mais aussi la société civile. Parce que c'était un choix de société qui nous amène très loin, jusqu'en 2060 hein. Donc voilà c'est pas rien et ça implique, ça a un impact sur les budgets, tous nos budgets à long terme. Donc je crois que ça aurait mérité quelque chose de transparent. Ceci dit il me semble que la Commission des Achats militaires, en soi, mériterait d'être plus transparente et en tout cas mieux encadrée de manière plus large. Car pour le moment c'est un peu compliqué de suivre les discussions parce que c'est très technique en

fait. Et que les seuls qui ont, la plupart de ceux qui ont une expertise technique sur le sujet sont des militaires et donc sont parti-prenantes à l'affaire. Et donc c'est important d'avoir quelque chose d'un peu plus objectifs sur les différents dossiers qu'on traite dans cette Commission.

GS : La décision de remplacer les F-16 a été prise en 2012, pensez-vous qu'il y aurait dû avoir plus de débats au préalable ? Parce que quand on veut remplacer des avions, c'est pas 5 ans après quand on est en train de choisir lequel qu'on va faire un débat sur est-ce qu'on remplace ou pas.

GD : Bien sûr, la débat aurait dû se faire à ce moment-là.

GS : Et il ne s'est pas fait ?

GD : 2012, ça remonte vraiment un peu plus loin que moi, mais il me semble que ce débat n'a pas vraiment eu lieu. Il faudrait que je remonte dans les archives parlementaires mais il me semble qu'il n'y a pas eu débat à ce moment-là, ou très peu. Est-ce que c'est parce qu'on l'a pas vu venir, je ne sais pas, en tout cas peut-être que je me trompe mais j'ai l'impression qu'à ce moment-là il n'y a pas eu de grand débat. Il a eu lieu entre 2014 et 2019. Parce que en 2014 il est arrivé, et là on lance le marché et donc ça a pris...

GS : Et que pensez-vous de la « dissimulation », enfin je ne sais pas vraiment si on peut dire ça mais par exemple la question du prolongement des F-16, qui était notamment eu document que le ministre avait reçu et qu'il n'avait pas jugé utile de faire parvenir au Parlement et puis qui est finalement ressorti ?

GD : Plutôt qu'il aurait jugé utile de ne pas le communiquer au Parlement.

GS : Vous pensez qu'il y a eu une vraie dissimulation des informations dans l'optique de faire avancer le choix ?

GD : Alors, je sais qu'à l'époque, il y a eu ça, ça s'est très fort emballé par rapport à ça et de mémoire ça a un peu fait « pchhhit » par la suite. J'avoue que je n'ai plus les points précis mais je ne sais pas à quel moment on a considéré qu'il n'y avait pas eu de faute, ou un truc comme ça, et que ça n'a pas été aussi... Enfin voilà, j'avoue que je ne me souviens pas de cette partie-là en particulier. Je sais que ça fait partie du manque de transparence et que oui effectivement la prolongation des F-16 c'était sur la table. Donc voilà, après que Lockheed Martin qu'on peut prolonger puis finalement non on ne peut pas prolonger, il y avait un truc

bizarre et pas très clair mais ils avaient intérêt aussi à vendre leur F-35 mais honnêtement je vais dire une bêtise alors je préfère ne pas développer.

GS : D'accord. Moi, j'ai vu que souvent, dans les débats parlementaires, les questions étaient « on a pas eu tel document, pourquoi ne l'a-t-on pas eu ? ». Et notamment pour la prolongation des F-16 où on a eu un militaire qui est venu pour prôner et expliquer pourquoi et comment on aurait pu prolonger les F-16. Et je ne sais pas exactement pourquoi lui a voulu se mettre « au dehors » par rapport à ça, mais ça a vite été démonté par les autres militaires ou industriels. Mais ce qui est particulier c'est que souvent il y avait des choses dans le genre... Des documents auxquels les parlementaires n'avaient pas accès, puis qu'ils ont pu avoir après avoir demandé, *et cætera*. Des documents qu'il ont pu consulter, mais où les ¾ des feuilles étaient surlignées en noir... Et donc y avait-il réellement des dissimulation et/ou fake news ?

GD : Quand on parle de manque de transparence et de clarté, ça fait partie de ça évidemment. Quand on a des membres de la Défense eux-mêmes qui disent qu'on a pas besoin de F-35, même si par la suite, on revient en arrière, en tout cas ça fait preuve d'un certain chaos par rapport à ça. Bon moi je prône sur plus de transparence par rapport à ces achats militaires. Effectivement je sais que certains documents auxquels les parlementaires ont pu avoir accès étaient caviardés et ils ne savaient quasiment rien lire, tout était en noir, parce que c'était secret défense... Ben ça pose des questions quand même, en tant que parlementaire. Je comprends que c'est pas facile mais... Mais je ne sais pas si ce qu'on a essayé de protéger c'est la Défense ou le secret des affaires. C'est, les deux étaient... Mais néanmoins pour un contrôle parlementaire optimal on en est loin.

GS : Vous pensez qu'il aurait fallu donner un plus grand pouvoir au Parlement, pour un plus grand contrôle ?

GD : Moi, il me semble que oui.

GS : Au détriment du secret des affaires et du secret défense ?

GD : Pour ce genre d'achats oui, je dis pas qu'il faut le faire tout le temps mais je pense que certains... mais après on va dire que c'est compliqué, qu'il n'y a plus personne qui va vouloir postuler, enfin ou soumettre une offre parce que ça veut dire que tous leurs secrets... Un moment il faut aussi un peu baisser le ton ou les exigences parce que bon, si on maintient

qu'on veut vendre des avions, il y aura toujours des gens pour nous en vendre mais... Oui, donner plus de transparence et de pouvoir au Parlement c'est sûr. Alors on a un pouvoir de contrôle à posteriori en fait. Il y a eu la cour des comptes qui a fait un audit, et on peut avoir accès à cet audit... Mais c'est à posteriori, donc voilà les parlementaires ne sont pas forcément armés non plus, c'est le cas de le dire, pour suivre les dossier ultra-techniques comme ça et je pense qu'il y a vrai travail de fond qui doit être fait pour rendre plus transparent le travail des parlementaires pour les achats militaires. Surtout sur des gros dossiers comme ça. Parce que bon voilà on regarde rapidement mais ça à moins d'impact que 34 avions de chasse, deux frégates...

GS : Ce qui est embêtant c'est que, enfin à mon avis, les parlementaires devraient avoir une connaissance extrême sur tous les dossiers qui arrivent sur la table et ça peut devenir compliqué. Déjà que ce dossier-ci seul est ultra complexe, alors si vous devez vous en occuper en parallèle d'autres dossiers...

GD : On a pas non plus des dossiers de cette taille là tous les jours non plus. On a plusieurs en cours en même temps mais pas de cette taille là ou alors un ou deux dossiers, et là à mon avis des dossiers comme ça on en aura plus avant longtemps, j'espère en tout cas. Mais c'est justement aussi le rôle du parlementaire de poser des questions, de se faire accompagner et être aidé, parce que c'est extrêmement technique. Moi en tant que parlementaire, j'aurais du mal à me dire que c'est trop compliqué et que du coup je ne veux pas donner mon avis. Parce que c'est un choix pas anodin quoi. On ne peut pas laisser uniquement au choix des militaires, c'est pas eux qui sont responsables du choix de la nation, ce sont les parlementaires et les ministres. C'est eux qui ont la responsabilité politique de ce qui est décidé, de ce qui est budgété, de ce qui est acheté. Et donc ils doivent pour ça pouvoir comprendre et savoir ce qui se passe, c'est pour ça que c'est important qu'ils soient aidés, accompagnés. Et qu'ils se forment eux-mêmes, c'est ultra important qu'ils se forment eux-mêmes. Moi je sais bien que après 8 mois, je ne me sens pas encore tout à fait apte sur tous les dossiers à comprendre. Et c'est pour ça qu'on a des conseillers et qu'on va rencontrer des gens pour nous expliquer, et qu'on pose des questions au Parlement et au ministre, et aux militaires quand ils viennent présenter des projets. Et c'est important, c'est extrêmement important en fait.

GS : Et vous pensez que les parlementaires ont été assez conseillés ?

GD : Je crois que non, je pense que le Gouvernement, j'imagine de nouveau, mais je pense que le Gouvernement avait répondu, les militaires ont répondu aux questions qu'on leur posait. Mais pour poser des questions il faut déjà pouvoir repérer les endroits et cætera. Et je pense que pour beaucoup, c'est tellement compliqué que pour poser des questions justes. Et comme on ne peut pas se faire accompagner par des gens de la société civile qui connaissent le sujet, même si beaucoup de choses sont sous le secret, et que beaucoup de choses sortent du huis-clos alors qu'elles ne devraient pas. Se faire accompagner de gens qui s'y connaissent c'est important mais c'est pas facile car on est pas censés sortir des documents et les confronter, les proposer à des gens qui s'y connaissent en leur demande « qu'est-ce que tu en penses ». En même temps ça se comprends parce que voilà c'est normal, je pense qu'une certaine dose de secret doit être respectée et à côté ça fait qu'on se retrouve avec des situations où on doit approuver des choses que l'on ne comprend pas toujours très bien quoi.

GS : Ce que j'ai remarqué aussi, c'est que quand les parlementaires posaient des questions, notamment ECOLO et cdH, et les réponses du ministre à l'époque c'était souvent « tout est marqué dans le RFGP, allez le lire ! » donc évidemment j'imagine que ça peut être un peu déroutant lorsqu'on pose une question.

GD : C'est la marque d'un certain mépris pour le Parlement, ça c'est évident alors bon, je comprends aussi certains ministres, j'ai aussi fait partie de cabinets, je comprends que ça doit être embêtant de répéter des choses qui sont écrites dans des rapports qui sont disponibles, mais pour un dossier comme ça, on ne peut pas se permettre de dire « débrouillez-vous » moi j'ai vu ce document, j'ai pu y avoir accès ici à postériori, certains documents, et, Waw, c'est vraiment un niveau très élevé et donc moi j'aurais bien voulu poser des questions à la ministre de précisions, dans le cas de « c'est écrit ça mais je pas exactement ce que ça veut dire, ... » et voilà. Le parlementaire a le droit de poser une question et surtout, le gouvernement a le devoir d'y répondre.

GS : Alors c'est une simple question, je me demande, la ministre actuelle, est-ce qu'elle est d'accord avec ce choix ? On va dire que le choix a été fait, la décision a été prise. Maintenant il faut faire en sorte que ça fonctionne mais est-ce que maintenant il n'y a pas un petit retournement de veste. Parce que le PS avant était fort contre cette décision. Est-ce que

maintenant qu'ils ont au pouvoir, qu'ils ont la majorité, est-ce que la question d'être pour ou contre le choix de l'avion c'était pas un jeu d'opposition par rapport à la majorité.

GD : C'est à elle qu'il faut poser la question évidemment

GS : Mais vu que vous êtes là.

GD : ahhhhhh... Mais je pense qu'elle a été claire en Commission. Elle a dit « nous n'étions pas d'accord » mais je ne sais pas si c'est elle qui la dit mais généralement c'est pas elle qui le dit, ce sont les camarades du PS dans la commission. Non je pense que le PS n'était pas favorable, il n'était pas favorable à cet achat. Mais c'est l'exercice du pouvoir, c'est qu'à un moment le contrat a été signé, des sommes ont été dépensées, il n'est pas marqué dans l'accord du Gouvernement qu'on va revenir dessus. C'était compliqué de revenir dessus même d'un point de vue diplomatique. C'est trop compliqué... une fois que c'était signé. Le pas est fait et quand elle dit « on m'a laissé la facture », elle a raison. Et donc elle a des difficultés à gérer ça. Le Gouvernement, Nous sommes occupés à devoir assumer une facture d'un choix qui n'était pas le nôtre. Je pense qu'elle n'était pas ... c'était pas un jeu politique hein. Je pense que nous aurions été le Gouvernement à l'époque et le PS avec nous et le SPA essentiellement, les 4 partis là. Euh.. j'entends maintenant que même le MR apparemment n'aurait pas fait le choix de F-35. (ce que j'ai cru comprendre au court du dernier débat). J'ose espérer et je crois et je suis même certain que ce choix n'aurait pas été fait. Et donc voilà elle hérite de quelque chose qu'elle n'a pas choisi mais ça je pense que tous les ministres héritent de choses qu'ils n'ont pas choisi, de dossiers plus ou moins puants, plus ou moins compliqués.

GS : Oui, ça c'est sûr qu'il faut faire avec ce qui a été fait avant.

GD : D'ailleurs, elle (ministre de la Défense) hérite d'une défense justement dans un état lamentable en termes de gestion du personnel *et cætera*, si on parle de Jurgen Konings *et cætera*, c'est pareil, c'est un service de renseignement qui est dans un état, euh... foireux, je sais pas comment le dire autrement. Donc elle hérite de ça, elle n'a pas encore le temps de tout rénover et donc oui elle hérite de situation comme celle-là. Il y a eu un choix un moment d'invertir dans le matériel et pas dans les hommes, dans les troupes.

GS: C'est vrai que ça fait déjà des années qu'à chaque fois c'est comme ça. Je me souviens que j'avais fait un travail en 2015 sur l'armée, il y avait 30 000 hommes et maintenant on a en peut-être 20 000, je ne sais pas exactement. Donc voilà il y a eu des choix...

GD : Et on va être réduit de 10 000 dans les 4 prochaines années.

GS : J'ai lu dans beaucoup d'articles et de presse, pas toujours scientifiques mais en tout cas en rapport avec la Défense, que le F-35 n'était pas fiable. Comme vous l'avez dit, il y avait des soucis et moi j'avais vu notamment qu'il y a des problèmes d'oxygène, des problèmes de sièges éjectables *et cætera*. Donc j'ai opposé ces choses-là à des industriels qui, sans dire les noms, sont dans le dossier, et qui m'ont dit que normal, que comme dans tout gros système d'arme, il y a des soucis comme il y en avait dans les F-16. Et ils m'ont dit cette phrase que j'ai retenue, qui est que « c'était un dossier tellement gros qu'il était quasi impossible qu'à la fin on se retrouve avec quelque chose qui ne fonctionne pas. Il m'a parlé en anglais, il m'a dit « it's too big to fail ». Et que donc les Etats Unis avaient intérêt à fournir un avion qui fonctionnait tellement leur demande était forte. Est-ce que vous pensez que c'est vrai le « too big to fail » ou bien alors ça peut quand même « fail » ?

(Met du temps avant de répondre)

GD : Le fait qu'il y est encore des failles, je pense que c'est effectivement normal. Qu'elles soient aussi nombreuses, ça pose des questions, mais oui, le fait qu'il y ait encore des failles oui c'est logique. Euh... je ne pense pas qu'on va nous livrer un appareil qui au final ne sait pas voler, voilà mais moi la question c'est la fiabilité que le long terme et donc comment faire pour s'assurer qu'il y a une véritable fiabilité. C'est aux industriels de répondre à ça. Mais j'espère qu'on a quand même des garanties, que l'Etat belge a pris des garanties en cas de problèmes techniques d'importance parce que sinon on risque d'avoir des soucis. Mais je crois qu'il a raison quand votre interlocuteur dit « too big to fail ». « Big » c'est sûr. Et oui, en termes de crédibilité, c'est difficile pour eux de donner des avions qui ne sont ... (ne termine pas sa phrase). Après, c'est aux Pays-Bas je pense qu'ils ont inauguré le premier F-35, qu'ils ont cassé une bouteille de champagne dessus et ils ont foutu l'appareil en l'air donc c'était un truc, euh... ça posait question quand même. Enfin voilà, je ne sais pas. En tout cas j'entends que Américains, eux-mêmes, diminuent leurs commandes, que les Anglais envisagent aussi... fin voilà ça interroge. Après j'entends aussi que ça ne concerne beaucoup pas les avions qui sont (ne termine pas sa phrase). Pour être honnête là-dessus, enfin je suis

honnête depuis le début, mais pour être honnête précisément là-dessus, c'est beaucoup plus sur des avions de type B et C qu'il y a des problèmes et pas sur avions de type A comme les nôtres. Et donc voilà il faut aussi nuancer je crois certaines choses par rapport à ça. Il y a quand même un point aussi que j'ai oublié de dire, pardon, j'en profite pour m'étendre. C'est la question des retours sociétaux. Je ne sais si c'était prévu de me poser la question mais...

GS : Si, je voulais vous en parler un peu après.

GD : Ben voilà les retombées économiques... ça me faisait penser aux discussions qu'on a eues entre-nous. La question des retombées économiques est quand même pour moi un espèce de gros flou parce que, on appelle ça les intérêts stratégiques... c'est quoi le terme exact ? parce qu'on a pas le droit de dire retombées économiques parce que c'est... Ce sont les... bref.

GS : Je vois ce que vous voulez-dire.

GD : Et donc là on parle de 400 millions de voilà, avec les différents qui vont construire les empennages horizontaux, enfin voilà. Mais c'est faible en fait par rapport au montant qu'on investit. J'entends aussi qu'il y a beaucoup de demandes faites auprès des régions pour payer de la recherche scientifique sur base de ces avions mais qui en fait n'est pas vraiment de la recherche, c'est refaire ce qui a déjà été fait aux USA en fait, donc on repaye quelque chose qui a été fait. C'est pas vraiment du transfert de technologies, c'est qu'on paye pour faire des choses qui ont déjà été faites, donc il y a des régions qui refusent. En disant mais... on paye déjà alors pourquoi on repayerait ? Et au final il n'y a aucun contrôle, il n'y a rien qui contrôle ces retombées économiques. On en parle, on les annonce, on dit qu'il y aura autant, autant, autant, mais en fait rien n'est jamais contrôlé. Moi je voudrais savoir exactement ce qui avait été, sur quoi on s'est engagé, à quoi on peut s'attendre, est-ce que, si les retombées économiques ne sont pas là, on peut se retourner contre les constructeurs... Enfin moi je vous dis déjà que non. On n'a absolument rien à dire. Si on dit que ça ne nous convient pas, il n'y a aucun engagement de leur part de le faire. Donc voilà, moi ces retombées économiques c'est quelque chose qu'on nous vend pour vendre en fait, mais pour moi c'est pas...

GS : Mais à la base, les retombées économiques, c'est qu'une fraction des pourcentages... C'est 57 pourcents pour l'efficacité de l'avion, plus de 30 pourcents pour le budget, et les

retombées économiques c'était le reste donc 10 pourcents, quelque chose comme ça. Donc oui j'ai vu il y a quelques mois c'était sorti : oui telles entreprises vont faire une partie de l'avion et ça va faire des retombées, ...

GD : Oui les empennages horizontaux...

GS : Ben voilà maintenant je sais.

GD : J'ai découvert ça aussi hein !

-Rires-

GS : Donc, je me demandais, ce genre de chose, à la base ça n'était pas prévu. Et donc il y a rien qui dit qu'on a des retombées économiques mais si rien n'était prévu et que des deals ont été signés, ça ne m'étonnerait pas qu'on en ait d'autres dans le futur, en attendant c'est vrai que c'est du flou...

GD : Il n'y a aucun engagement.

GS : Ce que j'ai lu aussi c'est qu'on a acheté des chars au Français, et là, c'est pareil, même si c'est pas les USA, la France n'offre pas plus de garanties de retombées économiques... Est-ce que c'est une question d'industrie ? Que la Belgique n'est pas très évoluée en termes de systèmes d'armes et de technologies ?

GD : Après, ça peut se développer. Je pense qu'on a déjà des bases et ça peut se développer. Ceci dit si l'industrie belge doit se développer, moi je ne suis pas favorable à ce que ça soit dans le domaine de l'armement. En règle générale mais bon. En tout cas que l'on ne nous vende pas ça parce qu'il n'y a aucun engagement possible. Donc nous vendre ça pour faire passer la pilule...Mouais...

GS : C'est peut-être un moyen pour dire que finalement ça n'est peut-être pas si mal le F-35 en dépit des soucis qu'il y a pu avoir...

GD : Oui c'est ça mais c'est aussi un avantage car quitte à acheter, autant qu'on ait des retombées ! Voilà mais rien n'est garanti, et surtout rien ne dit qu'il y en ait ni le montant de ce qui va tomber, ni les effets en termes d'emploi, ... Et on a aucun levier pour forcer ça.

GS : Je voulais vous poser une dernière question, le reste vous y avez répondu parfois même sans que j'aie besoin de poser la question, mais je pensez-vous que dès le début, l'appel

d'offre était biaisé ou pas ? Est-ce que le gouvernement ou l'Etat-Major avait un agenda caché ? Ils savaient déjà l'avion qu'ils devaient prendre ?

GD : C'est difficile, je crois comme je l'ai dit que les militaires étaient assez favorables au choix américain, et c'est ce qui me revient et ce qui me semble. On a parlé des différentes conditions à remplir pour répondre à cette offre... Est-ce que c'était biaisé dès le début ? Je ne veux pas faire de procès d'intention, mais qu'en tout cas ça favorisait clairement le choix américain, c'est assez évident me semble-t-il au final. Mais j'ai pas envie de dire que c'était un choix biaisé dès le début pour les Américains mais je crois qu'en tout cas, même politiquement, on sait la NV-A très atlantiste. Disons que ça arrangeait bien en tout cas le gouvernement de l'époque et les militaires qui ont l'habitude de travailler avec les Américains. Pour le reste est-ce que le choix est biaisé...

GS : Parce que je me demande, si à la base le gouvernement et les militaires savaient l'avion qu'ils voulaient, car ils connaissent leurs besoins, à quoi bon faire une compétition si c'est pour prendre la décision prévue à la base...

GD : Je ne sais pas, ça rajoute un voile de transparence. Je ne sais pas. J'aime bien ce terme « voile de transparence ».

GS : Je retiens.

-rires-

GD : Mais voilà après bon je veux pas... Je crois qu'en tout cas le choix ressorti arrangeait beaucoup de personnes, politiquement et idéologiquement même.

GS : Donc en conclusion, pour vous c'est quoi l'argument qui, dans l'idéal aurait dû prôner ? Comme selon les militaires, une alliance stratégique forte ? L'argument du budget, avoir un avion moins cher, ou avoir l'avion le plus efficace ? Des meilleurs retours économiques ?

GD : Je crois que si on part du principe qu'il fallait absolument acheter ces avions, j'aurais dit que c'est le choix européen. Car du choix européen aurait découlé une série de réponses notamment sur les questions économiques, sur l'adossement à un partenaire stratégique important, qui serait l'Europe. Je pense que c'est plutôt ça. Evidemment il n'est pas question d'acheter un coucou, enfin voilà mais je crois que la préférence européenne aurait été pour moi le premier critère. Et ce que j'aurais vraiment adoré c'est le critère du non-nucléaire, le non-emploi de la force nucléaire. Mais ça je pense que jamais on aurait eu un avion qui,

même si ça n'était pas noté nulle part, il ne faut pas être naïf non plus. On sait qu'on a des armes nucléaires sur notre sol, c'est le secret militaire le moins bien gardé au monde. Même les militaires français ont vu qu'on a mis en ligne des fiches de révisions sur la sécurité autour des bases européennes. Donc depuis 2012 il existe des fiches de révision sur la sécurité des bases militaires en Europe qui possèdent des armes nucléaires américaines avec même sur certaines fiches des codes de sécurité qui ont été écrits. Donc des mots de passe et des machins comme ça... Depuis 2012 et on a découvert ça récemment. Donc en termes de moins bien gardé au monde je n'exagère pas. Et donc si on a cette bombe sur notre sol, allais, il est évident que le gouvernement se devait d'avoir des avions qui puissent transporter ces bombes. Et on parle d'interopérabilité, moi ce que j'entends mais j'en suis pas certain, c'est que les Rafales n'ont pas les capacités, ne sont pas interopérables avec les bombes nucléaires américaines qu'on a sur le territoire, et il aurait fallu les adapter *et cætera*. Donc je pense que la première raison pour laquelle on a fait le choix américain, c'est un choix nucléaire, parce que sinon les bombes ne nous servaient à rien et ça nous met en danger par rapport au partage nucléaire, car on a un accord avec les Américains.

GS : Ça ça m'embête et ça me frustre un peu parce que le nucléaire est un aspect dont tout le monde parle et pourtant ça n'est pas un des critères et ça n'est pas marqué... Et c'est vrai que c'est une question un peu, on préfère ne pas en parler...

GD : Je comprends. Moi je fais juste une interprétation logique. On a des bombes nucléaires sur le territoire belge, c'est bien que dans le cadre de la stratégie de dissuasion nucléaire, ces bombes puissent être utilisées, donc transportées, donc ça veut dire que nous avons besoin d'avions qui peuvent transporter ces bombes. Et donc bombes américaines, ce qui paraît le plus évident c'est que l'avion qui avait des capacités sur cette bombe soit un avion Américain. Je pense aussi que le F-18 soit interopérable avec les bombes (c65 ?) disponibles sur le territoire. Ça paraît évident.

GS : Vous dites que l'important aurait été de privilégier une osmose européenne. Ce qu'on m'a dit c'est que le F-35 était bien car c'est plus qu'un avion, c'est quelque chose qui peut communiquer avec des drones et autres avions, un avion de 5^{ème} génération. Donc nous j'ai vu qu'il y avait un projet en Europe pour un système d'arme, le TEMPEST, avec un certain nombre de pays qui se sont dit qu'ils allaient faire un nouvel avion. Vous pensez que la Belgique aurait dû aller dans ce sens-là ?

GD : Il y a deux projets en fait, le Tempest et le Scaf, donc il y a, ça inclut les Espagnols, Italiens,... Je ne sais plus exactement les pays parti-prenantes mais de nouveau on arrive là à ce que je disais tout à l'heure, cette concurrence intra-européenne qui, en fait, ne permet pas d'avoir une vision de long terme européenne. Et donc est-ce que la Belgique devait rejoindre un de ces projets, déjà si ça devait se faire il faudrait choisir un des projets. De nouveau ça pose la question de quoi va-t-on avoir besoin dans les années futures. Et donc moi j'aimerais avoir une vision claire, quels sont les besoins, les moyens de l'Armée belge ? Au sein d'une armée européenne, d'une Europe de la défense, éventuellement au sein de l'OTAN. C'est ça qu'il faudrait mais on a pas ça, on a pas de vision claire. On a la Belgique qui a une vision, la France une autre, c'est un mélange. Au sein de la Défense européenne on fait ce qu'on peut, pas grand-chose, et au final les seuls qui gagnent c'est les industriels.

GS : Encore une fois, l'Europe est très avancée mais les concurrence entre différents pays font que le gagnant du marché est les USA... N'est-ce pas un peu une utopie de dire que les pays européens vont s'accorder sur quelque chose de si important que la Défense ?

GD ; Je rêve que les européens apprennent de leurs erreurs. Je refuse en tout cas d'abaisser mes revendications ou mes combats politiques sous prétexte que c'est une utopie et qu'on ne pourra pas y arriver. Au contraire, tant qu'on y est pas arriver, je continue à le réclamer et à essayer d'avancer pas à pas avec les partenaires qui veulent bien et qu'on essaie de le faire et en tout cas je crois que c'est important. Et c'est sûr qu'il y a des difficultés, je ne suis pas naïf non plus, par contre je crois que la force de l'UE ça a toujours été la diplomatie, la négociation et le fait de trouver des compromis. Et c'est ce qui fait la force de la Belgique. On a réussi à les faire pour différentes choses, je pense qu'on peut y arriver aussi progressivement pour ça. Bien sûr on sait que... Je prenais l'exemple de Trump en disant qu'on a un fou-furieux à la tête des USA c'est super dangereux, mais on est pas à l'abri en Europe d'avoir des fous-furieux à la tête de gouvernements, ou des gars qui sont pas des gens qui prônent la démocratie et dont ça n'est pas le principal objectif dans la vie quoi. Donc voilà c'est pas évident de travailler avec des pays comme ça, et il y en a de plus en plus. Et espérons que 2022 ne va pas nous amener Le Pen en France...

GS : Il y a déjà pour la PSDC les coopérations renforcées, mais c'est à petite échelle.

GD : Il faut renforcer les coopérations renforcées.

-rires-

GS : Est-ce que l'Europe ne devrait pas envisager de se rapetisser pour une plus grande cohésion ?

GD : Pour moi il y a deux options qui ne sont pas forcément mutuellement exclusives. Soit un accord, une décision qui ne soit pas unanime, on permet des décisions à majorité qualifiée, soit on crée des coopérations renforcées au sein de l'UE et on essaie de faire grandir ça et on attend que les autres nous rejoignent. Comme on a fait avec l'euro, hein, on a pas forcé tout le monde à venir dedans, c'est ce qu'on a fait avec d'autres sujets. Qu'on fasse ça, qu'on essaie de le faire. Moi je plaiderais pour ça. Diminuer la taille et exclure certains pays je ne pense pas que ça soit une bonne chose. Par contre approfondir la coopération dans l'Union, ça, c'est urgent. Le problème c'est qu'on a élargi sans approfondir ; On voulait faire les deux en même temps mais ça ne s'est pas fait. Là on doit absolument renforcer et approfondir avant de parler d'autre élargissement ; Et puis renforcer c'est aussi renforcer les capacités de faire des alliances de volontaires au sein de l'UE puis après qui m'aime me suive.

GS : J'ai posé toutes mes questions, y-a-t-il quelque chose que vous voudriez ajouter, ou une remarque ?

GD : J'espère que je n'ai rien dit que je ne pouvais pas dire. J'avoue que c'est un sujet un peu... Pour le reste je n'ai pas grand-chose de plus à dire, à part que maintenant à nous de devoir gérer au sein du gouvernement les choix précédents et ça ne fait pas vraiment plaisir.

GS : Ça fait plaisir aux militaires, haha.

GD : Et pas tout, vous avez rencontré des syndicalistes ? Je vous invite à le faire car ils ne sont pas tous d'accord pour ce choix.

GS : Parce qu'on privilégie l'armement au personnel ?

GD : N'hésitez pas à aller voir Boris Moranville, je pense à lui car j'ai eu un échange et je sais qu'il avait un avis très critique sur le fait que le personnel militaire a été perdu là-dedans, oublié. Ça peut être intéressant. Je suis pas sûr qu'il soit spécialiste mais l'échange que j'ai eu avec lui... Il a dit que ça ne lui plaisait pas non plus sur la facture qu'on a récupéré quoi.

GS : Ok merci. C'est vrai que ni moi ni mon promoteur n'avons pensé aux syndicats.

GD : Peut-être que vous pourriez voir aussi des responsables de base aérienne... Un ancien pilote de F-16...

GS : Merci en tout cas.

-fin de l'enregistrement-

Annexe 7 : Entretien réalisé avec Kattrin Jadin (retranscription)

Gaelian Sacré : Pour commencer je voulais savoir simplement si vous étiez satisfaite avec le choix du F-35, à n'importe quel niveau que ça soit politique, technologique, industriel...

Kattrin Jadin : Je vous le dis tout de suite, c'est une décision qui s'est prise sous le Gouvernement précédent. J'étais évidemment partie dans le Gouvernement précédent, ceci étant je ne faisais pas partie, contrairement à cette législature, de la Commission des Achats militaires qui a essentiellement été chargée d'examiner les procédés qui visaient les remplacements des F-16. Ce que je peux vous dire, c'est ce que je sais en dehors de cette Commission car je n'y siégeais pas, et en plus c'est une commission qui siège à huis-clos. Mais de ce que sont les éléments sur lesquels la décision in fine a été prise, et ce qui nous a été dit en Commission Défense. Ça c'est juste pour planter le décor. Si vous voulez un collègue mais qui n'est plus actuellement député mais qui a participé à cette décision dans la Commission des Achats militaires, vous pouvez toujours essayer de contacter monsieur Richard Miller, on vous transmettra les coordonnées s'il le faut. Alors il répondra ou pas, mais moi ce sont les éléments que je peux donner. Donc, pour revenir à votre question, en fait il y a différents éléments en jeu, il y a évidemment toute notre participation, la Belgique à l'OTAN. Aussi notre volonté de construire une politique de Défense nettement plus intégrée au niveau européen. Pourquoi, parce que, moi c'est mon avis, je pense qu'une politique européenne plus intégrée de la Défense renforcerait aussi notre poids naturel sur la scène internationale en ce qui concerne les grands conflits que nous connaissons certainement aux portes de l'Europe. Et que je pense également que ça nous permettra d'avoir plus de crédibilité au sein de l'OTAN ou nous sommes actuellement toujours, d'ailleurs on le voit avec le retrait des forces américaines en Afghanistan, un peu le « junior partner » des USA au sein de l'OTAN. En ce qui concerne ces opérations, il est évident que pour y répondre il faut que les systèmes soient coordonnés. Donc un premier argument, pas forcément suffisant, était de dire bah voilà, l'Alliance atlantique a fait le choix, au niveau des USA et beaucoup d'autres pays d'Europe, la Suisse dernièrement même si elle n'est pas dans l'OTAN, des F-35. Il y a une utilité dans l'opérabilité des missions à l'étranger qui sont menées... Recourir également à ce type d'avion. Mais, est-ce que nous devrions pas aussi adopter, Belges, cette attitude un peu plus européenne en matière de politique d'industrie de la Défense, ou nous disposons également d'un certain « know-how » et est-ce que ça ne

pourrait pas nous aider ? C'était vraiment, c'est pas un choix idéologique mais c'est quand même un choix pas facile à opérer je pense. Après il y a toutes les questions de technicité de l'appareil, les questions de fiabilité des appareils, et là je dois vraiment me référer à ce qui m'a été dit : on nous a expliqué que Lockheed Martin était nettement plus loin dans l'élaboration et dans les tests, même si les F-35 ont des problèmes et on les connaît. Mais par rapport aux nouvelles technologies utilisées, et par rapport à ce qui était proposé dans l'Eurofighter... C'est ce qu'on m'a dit à l'époque, il n'y a pas photo. Et l'un dans l'autre, a fait que le gouvernement a opéré le choix des F-35, ça c'est un peu la story.

GS : Et donc... vous avez l'air de dire que le choix était quand même fondé, et qu'il y a quand même des bonnes raisons pour lesquelles on a choisi celui-là. C'est l'avis de votre Parti ?

KJ : Oh c'est pas l'avis de notre parti, hein. Ça nous est souvent remis sur la table, certainement par les partis qui sur la législature précédente étaient dans l'opposition mais qui sous cette législature n'ont pas non plus remis en question le choix des F-35. Mais on se retrouve en effet par rapport à une discussion où on pourrait reprocher à certains décideurs, sous la législature précédente, de ne pas avoir suffisamment joué la carte européenne en la matière. L'avenir nous le dira. Moi j'ai posé, avec Raphaël, au Parlement de nombreuses questions aussi sur tout ce qui est retombées économiques qui découlent de ce choix. On entend la FEB, les grandes organisations en pointe dans la mécanique fine en Belgique qui nous disent qu'il y a des retombées vraiment importantes et intéressantes. Vous savez je suis une européenne convaincue, je viens de faire voter une résolution sur une plus grande politique d'intégration en matière de Défense pour les raisons que je vous ai dites tout à l'heure, c'est évident que c'est un argument qui ne me laisse pas indifférente. Après je préfère aussi que les opérations se déroulent d'une manière la plus sécurisée et coordonnée possible. Et en plus on me dit que l'autre est nettement mieux. Je ne suis pas ingénieur, je suis simple député qui a fait Science Po comme vous, vous voyez comme on peut mal tourner en faisant Science Po !

GS : Ah oui, pas de chance !

-rires-

GS : Je me demandais, par rapport à ce que nous apporte le partenariat avec les USA, à quel point... Je sais qu'il y a eu assez de débâcles par rapport au retrait de la France et du Rafale de la compétition. Ils se sont retirés d'une façon un peu bizarre car ils ont proposé quelque chose en dehors du RFGP...

KJ : Vous ne pensez-pas que ça a été peut-être fait... (elle semble dire que c'était fait exprès)

GS : Est-ce que vous savez m'expliquer les raisons qui ont fait qu'il se sont dit « on va sortir de ce cadre-là » et est-ce que le partenariat proposé a été vraiment étudié ou nous sommes nous tout de suite dit...

KJ : Ce qui était étonnant à l'époque, je ne sais pas si vous vous souvenez ou si vous avez pu faire les recherches mais ce qui était étonnant ce que par rapport au cahier de charges et les demandes qui ont été faites, je veux dire c'est pas pour dire que c'est comme au CGRS et que c'est un stagiaire qui a rempli le cahier de charges, mais non si c'est, c'est quand même assez flagrant dans un dossier aussi important que celui-là, avec un enjeu aussi important, financier et symbolique aussi, on répond à ce point pas correctement au cahier de charges de l'offre. En faisant l'offre.

GS : Mais...

KJ : Je ne peux pas croire à un tel amateurisme, mais je ne vais pas aller supputer autre chose.

GS : Et je me demandais, ça n'a pas été étudié cette offre là...

KJ : Non, elle ne correspondait pas aux critères, elle était en dehors de ce qui avait été demandé, mais à un point tel que l'on se posait des questions.

GS : Parce que j'ai, je ne peux pas savoir mais certaines personnes disaient que l'offre allait au-delà de ce que l'on demandait, sans suivre le Cahier de charges.

KJ : Encore une fois je vous dis, je n'ai pas sous la législature précédente dans la Commission des Achats militaires donc les informations que je vous donne, ce sont aussi les informations qui ont répercuté à l'époque en Commission Défense ou alors dans la presse. Je trouve ça quand même fort interpellant.

GS : Vous avez parlé de l'importance de l'OTAN et de la relation qu'on a avec. Savez-vous si l'OTAN a pu avoir une influence à la base sur le choix. Et ce que à un moment l'OTAN a dit écoutez il faudrait que vous amélioriez vos avions...

KJ : Ça, de toute façon, ils l'ont dit, hein, c'était une demande de remplacer les F-16 rapidement ça c'était évident. Par quoi, évidemment chaque Etat est encore souverain, mais c'est vrai que j'imagine vu les choix opérés par d'autres pays membres, ça a aussi dû être un élément qui a joué aussi dans l'efficacité des futures opérations qui seront amenées, j'en suis convaincu. Il n'y a pas eu d'injonctions si vous voulez.

GS : Ça a peut-être été sous-entendu mais ça n'était rien de précis ?

KJ : Pour participer à des opérations, faut quand même être bien coordonnés quoi.

GS : Et que pensez-vous des fameux 2% du PIB qui devraient être alloués à la Défense ? J'ai pu parler à des parlementaires qui étaient plutôt sceptiques par rapport aux 2% qui à priori ne voulaient pas dire grand-chose. Est-ce que selon vous c'est justifié et justifiable ?

KJ : Moi ça fait des années que je dis en fait depuis la chute du mur de Berlin, on a progressivement désinvesti dans la Défense, c'est toujours là qu'on a fait le plus de coupures. Sauf que depuis 5-6 ans on se rend bien compte que le monde dans lequel nous vivons est de plus en plus dangereux. Est-ce que vous savez qu'il y a 40 000 personnes aux frontières orientales de l'UE à la frontière de la Russie ? 40 000 personnes stationnées c'est pas rien et ils ne sont pas là parce que tout va bien et qu'ils ont envie de faire un feu de camp. Donc on est dans un monde qui est de plus en plus difficile à cerner au niveau des dangers qui nous guettent. On a aussi un problème en Europe qui est le fait que nous ne savons pas nous défendre tout seul, donc nous sommes à ce jour encore totalement tributaires de cette Alliance atlantique, donc les USA. Et de ce fameux article 5, si tu m'attaques ben tout le monde est attaqué et on y va. Et donc je trouverais plus que normal et je le dis depuis très longtemps déjà, qu'on se remette vraiment à niveau par rapport à ça. Et les 2 % du PIB demandés par les USA consacrés au budget de la Défense, c'est quelque chose qui représente ce que ça représente, on n'y est pas, pas du tout. Je veux dire, même dans notre note de politique générale en matière de Défense, on se situera si tout va bien à l'horizon 2030 à 1,8 %. On verra bien. Mais ne pas le faire, c'est aussi sous-estimer le désintérêt progressif qu'ont les Usa vis-à-vis de l'Europe, par rapport aussi à d'autres priorités pour eux. Et donc l'intérêt d'investir est à coordonner d'une manière européenne, beaucoup plus dans les politiques de Défense communes, est essentiel. Je ne suis pas une va-t'en guerre, mais ne pas comprendre ça et ne pas être... C'est aussi prendre le risque de ne plus être pris au sérieux au niveau international. Dans les grands débats qui pèsent, au proche orient. Si l'Europe se fâche, on

dit que c'est un tigre sans dents, c'est autre chose si les USA se fâchent ou même les Russes. C'est comme ça que je vois le débat et la question des 2%.

GS : Il y d'un côté votre avis très rationnel du fait que le monde change et qu'il faut qu'on s'adapte. D'un autre côté il y a eu des avis, je sais qu'une pétition a été signée par des milliers et des milliers de personnes pour demander qu'on arrête simplement d'avoir des avions de combat.

KJ : Oui, et puis je vais vous dire, vous êtes au courant qu'il y a 40 000 soldats à la frontière orientale de l'Europe ? Vous oui car vous vous y intéressez mais je vais vous dire, si les médias ne parlent pas de ces choses-là, si on parle, je donne toujours cet exemple, si RTL parle de Gisèle de Marcinelle qui a perdu son chat, c'est normal que les gens pensent qu'on est dans un monde où tout va bien. Si les gens ne voient pas plus loin que leur bout du nez, ou qu'on ne leur donne pas plus d'horizon, comment voulez-vous. C'est pour ça que c'est important de s'informer et de s'intéresser à ce qui se passe autour de nous. Et moi, faisant cela, je suis plutôt inquiète. Et je laisse aux bobos le fait de dire que la paix dans le monde est magnifique. C'est aussi ce que je veux mais force est de constater que c'est pas le cas partout, certainement plus depuis un petit moment y compris aux portes de l'Europe.

GS : Vous pensez qu'il faudrait alors une Europe de la Défense plus intégrée ? Pour le moment c'est plus vraiment le cas, chacun fait un peu son truc de son côté. Comment vous envisagez le futur par rapport à ça ? Vous pensez qu'à un moment il va y avoir un déclic, au-delà de ce qu'il y a pour le moment avec la PSDC...

KJ : Non, non, la PSDC ou les European-battlegroups, c'est des choses qui existent mais qui n'ont jamais été mises en œuvre. Moi en tous les cas je tiens ce discours et je continue à tenir ce discours en faveur de cela. Et encore une fois, c'est peut-être l'histoire qui va décider pour nous d'accélérer certaines choses.

GS : Et vous pensez qu'on devrait... Le problème en Europe est que les différents pays veulent garder leur souveraineté... ?

KJ : La souveraineté c'est essentiel, c'est un débat que nous avons eu aussi au sein des discussions sur la résolution d'une défense intégrée, la souveraineté est essentielle. Alors la construction européenne, vous aurez certainement bien étudié ça en droit international public, c'est un transfert permanent de la souveraineté et des prérogatives de l'Etat, ça va

même beaucoup plus loin qu'une association d'Etats qui sont liés par des traités. Ici on transmet, donc cette question oui est essentielle, et pourrait se poser dans d'autres prérogatives qui montrent la souveraineté de l'Etat. Le pouvoir fiscal, le pouvoir de police, le pouvoir militaire aussi, c'est essentiel. Je pense qu'il faut avoir ce courage-là, comme il faut pour moi aussi, je ne suis pas une nationaliste, avoir le courage de parler aussi de plus d'harmonisation de politiques au niveau européen ou à d'autres niveaux. Pas seulement prendre le beurre, l'argent du beurre et penser que la crème va venir s'ajouter. Donc ça n'ira pas. C'est un débat qui est mené avec beaucoup de vigueur au Parlement et qui mérite d'être mené, et je vous donne mon point de vue quoi.

GS : D'accord. Parce que je sais que par exemple ECOLO et le PS veulent une forte harmonisation qui...

KJ : Mais c'est à géométrie variable chez eux, ils la valent, d'un autre côté ils ne la veulent pas. Enfin soit en tous les cas en tant qu'auteur je peux vous dire que si.

-rires-

GS : Vous avez parlé un peu des critiques d'ordre technique sur l'avion. J'en ai parlé à des industriels qui me disaient que le programme était tellement énorme, on parle de milliers et milliers d'avions, que c'était quelque chose qui était « too Big to Fail », donc que malgré les problèmes, c'est tellement quelque chose de gros que les USA et LM se doivent de...

KJ : Mais c'est énorme, hein, et d'ailleurs c'est le chef la Défense, de l'Etat Major Américain qui à un moment donné été mis sur la sellette par rapport à ça. Ce « Too Big to Fail », je ne sais pas parce que moi je me rappelle quand même un peu curieusement ce qui avait été dit par rapport à certaines banques lors de la crise financière de 2008, en tous les cas ce qui est clair c'est que même en l'hypothèse, et moi c'est les explications que nous avons reçues, même en l'hypothèse, il y a plus de chances que les avancées technologiques de F-35 dépassent celles des alternatives en question. C'est ce qu'on me dit.

GS : Ok. Et donc une autre question qui m'importe beaucoup c'est qu'on sait que c'est un choix avec une grosse ampleur et beaucoup d'implications, et que pour le faire il y a beaucoup de facteurs à prendre en compte et je voulais vous demander. Vous pensez que quel élément a été le plus important dans ce choix ? Stratégie, technologie, budget ? Je voulais savoir lequel vous pensez a le plus primé dans le choix, et si c'est pas celui-là, lequel

selon-vous aurait dû le plus primer ? Une alliance forte, un avion fiable... Parce que certaines personnes notamment des partis plus à gauche disent que ce qui aurait dû importer c'est des retombées économiques fortes sur la Belgique...

KJ : Mais elles sont là. Heu... Je pense avoir déjà plus ou moins répondu à cette question. Quand je vous ai dit que de toutes les opportunités qui existaient, que de toutes les offres qui ont été rentrées, on a aussi tenu compte de certains critères d'opérabilité dans les organisations où nous sommes Etats-membres, je pense avoir déjà plus ou moins répondu à cette question. Je ne remets pas en cause le choix du F-35 si vous voulez.

GS : Autre question un peu particulière, la question du transport d'armes nucléaires. Ça a quand même été beaucoup débattu.

KJ : C'est une demande formulée par l'OTAN.

GS : Ça a été demandé directement par l'OTAN ?

KJ : Oui.

GS : Est-ce que ça n'a pas un peu déjà biaisé l'appel d'offre vu que certains avions ne pouvaient pas...

KJ : Mais bon on ne peut pas être un pied dedans et un pied dehors hein. Si on nous dit que pour les opérations il faut pouvoir avoir des porteurs d'armes nucléaires ben... c'est qu'il y a une raison. Et moi, je suis pas à l'intérieur des opérations... Biaisé, oui hein on peut aussi prendre une Cessna, hein... Enfin non je rigole, mais donc il faut, voilà, je trouve toujours un peu intéressant, ceux qui disent ou ceux qui s'étonnent du fait qu'on demande certaines choses comme si ces choses étaient une totale découverte quoi. Je veux dire, qui pense encore aujourd'hui, en 2021, que notre monde est plus sûr qu'en 1989 ? Allez si on fait quelques petites études, on se rend compte que la menace atomique est plus grande aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a 30 ans, hein. Quand on s'étonne ou s'offusque, ... Je suis pas pour, que les choses soient très claires. Après je suis quand même assez réaliste pour constater que les choses... Sont là pour une raison aussi.

GS : Alors c'est une question d'avoir une forme de dissuasion par rapport aux menaces qui peuvent exister à ce niveau-là ?

KJ : Ben... C'est le but, hein.

GS : Oui, c'est sûr. Mais un souci qui a souvent été ressorti c'est que finalement, la gestion des armes nucléaires, on ne l'a pas en Belgique mais on est encore subordonné aux USA. Est-ce que pour vous c'est un problème ou pas forcément ?

KJ : Je n'ai pas compris la question.

GS : Heu... On commande des avions qui peuvent transporter les bombes atomiques, mais en soi les bombes atomiques on ne peut pas forcément, enfin le Gouvernement belge ne peut pas les utiliser, parce qu'elles appartiennent, si j'ai bien compris, au Gouvernement américain. Donc, est-ce qu'on est pas encore subordonné aux Américains ?

KJ : On l'est totalement, il n'y a pas de, faut pas aller se voiler la face, on l'est totalement. Si on veut s'émanciper de ça, il ne tient qu'à nous à un moment donné de le faire hein et de mettre un peu certaines choses en commun, avec du know how en commun, avec des possibilités de pouvoir aussi peser dans d'autres débats, mais si, bien sûr, bien sûr.

GS : OK. Et oui je me demandais car c'est quelque chose qui ressortait souvent...

KJ : Oui, hein, c'est totalement justifié comme question.

GS : Et c'est quelque chose de particulier la question nucléaire car dans le RFGP, le nucléaire n'était pas un des critères en soi, il n'était pas marqué qu'il fallait absolument que l'avion ait une capacité nucléaire mais seulement que ça serait bien d'avoir des possibilités d'évolutions, comme par exemple dans le nucléaire.

KJ : Oui, alors ça, c'est le F-35, il est pas fait pour ça en principe soyons très clair mais pour porter des armes nucléaires, je sais que c'était un des critères qui avait été donné. Enfin si on connaît un peu l'évolution, les différents enjeux et les différentes menaces qui pèsent sur certaines régions en Europe, ça ne m'étonne pas du tout. Après il faut savoir s'informer correctement...

GS : Et ce genre de remarques qui ont été faites au Parlement à répétition, à un moment cela revenait à chaque commission « est-ce que la capacité nucléaire est un critère ? » et souvent Mr Vandeput répondait que ça n'était pas dans le RFGP, donc il ne fallait pas se baser là-dessus. Mais à chaque fois la question revenait... Vous pensez que c'est un manque de compréhension du dossier...

KJ : C'est en tous les cas un sujet qui, je peux vous rassurer, reviens régulièrement encore maintenant sur le tapis, y compris en ce qui concerne les Traités de Non-Prolifération et aussi des engagements que l'UE a pris en la matière hein. Et je répète, elle les a pris, elle l'a dit, mais est-ce qu'elle aura la capacité de les imposer ? Ça, c'est un autre élément. Mais encore une fois, personne n'est pour un réarmement massif, mais il faut pas être trop hypocrite non-plus.

GS : Ce qu'on m'a un peu dit c'est qu'il y avait lors de la législation précédente, une forte opposition entre la majorité et l'opposition...

KJ : Oui, et c'était très sportif, hein, la législature précédente, je confirme, du côté francophone c'était tous contre le MR mais, bon, on a survécu.

GS : Et, est-ce que, comment était la relation du MR avec la NV-A ? Il y a eu beaucoup de problèmes comme le fait que pendant tout un moment, Mr Michel faisait une déclaration et juste à côté, un membre de la NV-A...

KJ : Ça n'a pas été une chose facile, y compris sur ce dossier, y compris sur des divergences de points de vue qui pouvaient exister par moment. A la fin le gouvernement a tranché et il a tranché comme... On connaît le résultat. Ça n'a pas été forcément facile non, et ça ne l'est toujours pas maintenant je vous rassure, les coalitions c'est... pfff

GS : Et comment est-ce que la NV-A percevait le Parlement selon vous ? J'ai l'impression, et on me l'a confirmé, qu'il y avait une sorte de mépris, je ne sais pas si 'est du mépris ou si c'est juste de ne pas se soucier du pouvoir de contrôle du Parlement... Par exemple il y a eu des documents qui n'ont pas été transmis...

KJ : Oui, oui, et ça je vous dis tout de suite qu'il y avait une forte demande en commission d'achats militaires pour avoir accès au dossier, ça ne s'est pas fait à l'époque dans la facilité, ni même dans la transparence mais ça n'aurait de toute façon pas été le cas puisque la Commission des Achats militaires siège à huis-clos. Je n'étais pas membre, maintenant je suis mais on n'achète plus rien. Je n'ai pas ces éléments-là à vous demander et je ne sais rien vous dire là-dessus...

GS : Malheureusement moi non plus je n'ai pas su avoir, lire quoi que ça soit...

KJ : Je peux vous proposer de prendre contact avec Mr Miller, mais il ne peut en principe pas dire beaucoup de choses mais vous pouvez toujours le contacter.

GS : Merci. Sinon, il y a eu quand même toutes des péripéties, des constructeurs qui sortent de la procédure, des nouvelles informations peut être fausses sur le prolongement des F-16, on a même appelé le dossier le F-16 gate, selon-vous la procédure elle s'est passée comme elle aurait dû ? Car j'ai pu discuter avec des militaires qui ont participé à la procédure et ils étaient convaincu qu'ils avaient fait un travail transparent, clair et correct.

KJ : Et ils le sont toujours mais entre ce qui est j'ai envie de dire l'intérieur et l'opérationnel, là je parle de la Défense, et l'aspect politique et tous les enjeux qui ont trait, quand même l'investissement de la décennie hein ! quoi que si on fait confiance aux rapports des experts, les militaires à l'horizon 2030 il faudra encore acheter 30 F-35 mais, bon, ça, c'est Saint-Nicolas. Donc, oui, je peux les comprendre et je peux aussi comprendre qu'on mette un peu en question quelque part leur intégrité quoi mais voilà ça c'est normal qu'un investissement tel quel suscite le débat public, je veux dire c'est l'argent du contribuable aussi, c'est normal.

GS : Ce qui est fou c'est qu'il y a eu toute cette médiatisation, une hypermédiatisation du dossier, et j'ai lu des centaines d'articles de presse qui parlaient de ça dès qu'il y avait une petite chose mais par contre un dossier peut-être pas aussi cher mais avec une certaine importance comme celui de l'achat des chars aux français, ben il n'y a pas grand-chose qui soit sorti... Pourquoi selon vous ce dossier-là avait quelque chose de particulier qui faisait qu'il revenait souvent dans les médias ?

KJ : Vous savez, une culture politique n'est pas une autre hein. Moi non je n'ai pas d'éléments si ce n'est qu'encore une fois c'est l'investissement le plus important des dernières années.

GS : Et pensez-vous qu'il y aurait eu tout ce remue-ménage si on était allé, 20 ans en arrière et qu'on aurait plus accès aux réseaux sociaux. Car j'ai entendu que la raison principale selon laquelle le dossier a été si controversé, c'est parce qu'on vit dans une société de médiatisation ou tout va très vite et que dès qu'il y a un petit truc, tout le monde le sait (sans filtre). Alors que par exemple quand on a acheté les F-16 en 1975, c'était pas forcément mieux, ils avaient des problèmes, des crashes...

KJ ; Même encore dernièrement. C'est sûr je pense que ça joue aussi hein et puis comme je vous dit la perception qu'ont les gens c'est qu'on vit dans un monde de bisounours où tout ça n'est pas nécessaire. Qu'on ne perçoit pas les dangers comme on pouvait à un moment

donné les percevoir car la société était beaucoup plus polarisée et quelque part aussi beaucoup moins facile, beaucoup plus facile, on avait le camp des bons et les méchants, on avait les communistes... C'était un monde beaucoup plus bipolaire, ici il est multipolaire par rapport aux dangers et ils ne sont pas aussi perceptibles. Ce que je veux dire encore une fois c'est que si on ne s'y intéresse pas ou si on ne réfléchit pas à un moment donné sur ceux qui pourront être les dangers en politique internationale, on se dit que tout va bien quoi. Et dans un contexte pareil, où en plus on se dit que tout va bien mais qu'il y a pas assez de pension, qu'il y a des soins qui vont être à un moment donné revus, des systèmes qui vont devoir se réadapter, des choses qui de toute façon devront aussi changer, ça crée de l'insécurité et on se dit mais en plus de ça on va devoir acheter des avions, mais vous êtes dingues ou quoi ? Pour aller faire les va-t'en guerre ? En fait tout est dans tout et donc c'est vrai que ça se joue différemment.

GS : Il y a un décalage entre ce que la population sait et ce qu'elle vit ? Car évidemment si on se dit qu'il y a des problèmes dans les pensions et on voit que la Défense s'apprête à acheter des avions à plusieurs milliards, on se dit qu'on s'en fiche des avions, nous on veut des bonnes pensions...

GS : Qu'est-ce que vous pensez du fait que lors de la législation précédente, le PS était fortement opposé, et avait beaucoup de questions par rapport au choix du F-35 et n'étaient pas forcément contre le fait d'acheter un nouvel avion mais le F-35. Et cette législation-ci la ministre de la Défense a dit qu'on n'essaiera pas de changer les choses... Vous trouvez ça normal ? Est-ce du bon sens ou alors plutôt du « maintenant qu'on est au pouvoir... »

KJ : -blanc- Je vais vous laisser interpréter là-dessus (rires). Par contre, je serais quand même étonnée de savoir quelle va être la position de la ministre de la Défense sur la prolongation éventuelle est « inherent resolve », parce qu'on a eu à se prononcer là-dessus au Parlement il y a un an et demi. Vous savez ce que c'est, hein, c'est l'opération à laquelle participe nos F-16 en Irak en et Syrie, hein. Sauf que pour les interventions éventuelles en Syrie, puisque les Russes mettent leur VETO, et donc il n'y aura jamais de couverture internationale à ce niveau-là. Et le PS était fortement opposé contre ça donc voilà... « to be continued ».

GS : Je regarde si j'avais d'autres questions... Oui, est-ce que vous savez si on passe à côté de programmes importants quand on choisit le F-35. Je sais qu'il y a la possibilité, enfin certains pays européens se sont mis ensemble pour faire un nouvel avion, le SCAF je pense.

KJ : On revient toujours au même questionnement, est-ce qu'ils étaient à ce point au point de pouvoir concurrencer avec ce qui était déjà proposé ailleurs à un moment X ou nous deviens faire ce remplacement. On a eu le débat, on a dit oh oui les F-16 ils peuvent encore y aller, ils peuvent tenir un petit peu, on va les tirer jusqu'au bout et ça va aller... Voilà. En attendant que l'autre technologie soit performante. Ce que j'ai entendu c'est que le F-35 il a 15 années d'avance en matière de technologie par rapport à ce qui est proposé aujourd'hui sur les alternatives européennes. Ça m'attriste, je suis pas contente, je peux avoir un certain chauvinisme aussi et me dire yes, on va y aller, mais il faut quand même pas déconner, faut quand même que ces choses-là soient performantes, opérables, sûres, et que ça permette de mettre des opérations en coordination parfaite si elles en ont besoin.

GS : Et qu'est-ce que vous pensez des gens qui, encore maintenant, reprochent le choix et veulent absolument arrêter la procédure, par exemple Georges Dallemagne.

KJ : Quand le CDH sera au gouvernement, quand ils auront toute la possibilité, ils mettront ça en arrière puis on en reparlera.

GS : Ça m'étonne car le dossier est très avancé, on a choisi depuis 3 ans maintenant, et on demande encore une annulation et de recommencer tout alors que c'est quand même un gros dossier.

KJ : Oh moi aussi parfois je suis étonné de beaucoup de choses dans la Commission mais bon! (rires) Des jeux politiques, qu'est-ce que vous voulez ?

GS : La question, est-ce que c'est plus une question politique...

KJ : Tout est politique ! j'imagine que vos profs vous ont dit ça, tout est politique. Votre verre, votre PC, votre gsm, tout est politique si on veut, donc, oui, bien sûr.

GS : Et qu'est-ce que vous répondriez à ces gens qui encore maintenant se disent que l'avion n'est pas le bon...

KJ : Mais attendez moi j'entends et je suis très inquiète quand je lis ce que j'ai lu dernièrement sur les failles du F-35 et c'est évident que je veuille avoir des explications par rapport à ça, par rapport à un investissement exceptionnel que nous faisons, et un choix exceptionnel que nous avons fait, avec des engagements forts, c'est normal que nous en tant que représentants de la nation nous inquiétons de ça. C'est évident. Enfin on va pas signer un chèque en blanc. Et si le cas échéant, les failles soient tellement graves, qu'on puisse

également se reposer la question sur une renégociation je trouve-ça sain aussi. Ça ne remet pas en cause l'entièreté du choix, mais ça doit faire partie d'un débat démocratique et aussi se dire que c'est totalement dans la lignée de la responsabilité qui est la nôtre ne la matière quoi, ça c'est normal, bien sûr.

GS : D'accord, mais est-ce qu'on a la possibilité de renégocier le contrat si...

KJ : A priori non mais à priori les choses... Mais vous savez, tout est toujours question de, hein, jusqu'à ce qu'on puisse donc. On a déjà vu d'autres choses.

GS : Si à un moment on se rend compte que vraiment l'avion ça ne va pas et qu'il y a toujours des problèmes critiques, on aura toujours la possibilité d'aller se plaindre ?

KJ : S'ils livrent pas l'avion, il y a un problème donc forcément, un contrat c'est certainement quand ils sont synallagmatiques, reliant entre deux Etats, on aura un autre programme mais ça je ne vais pas aller m'aventurer dans des discussions qui n'ont pas lieu d'être pour le moment...

GS : Et bien je pense que j'ai posé toutes mais questions, ou alors vous y avez répondu sans que je les pose.

KJ : Ecoutez, si vous voulez et si ça ne vous dérange pas, m'envoyer votre mémoire par mail à la fin de votre défense, franchement ça m'intéresserait. Je suis toujours très intéressée par tout ça et ça me plait, je croise les doigts pour que ça aille mieux.

Gs : Vous n'avez pas de remarques ou quelque chose en particulier avant de terminer l'entretien ?

KJ : Non, pas vraiment, j'ai dit ce que j'avais à dire, et j'ai plutôt un franc parler.

GS : J'ai cru comprendre, oui ! Et bien merci, c'était très clair.

KJ : Chouette. Ça me rassure (rires). Bonne m... et au plaisir de vous lire alors.

GS : Je vous enverrai ça dès mi-août. J'espère avoir fini à temps.

KJ : Raphael va vous envoyer l'interview.

GS : Parfait merci beaucoup !

-fin de l'enregistrement-

Annexe 8 : Les IES et les KETA (éléments théoriques supplémentaires)

Les IES sont les « Intérêts Essentiels de Sécurité » (art. 346 du Traité de Fonctionnement de l'Union Européenne ou TFUE), ils permettent à la Belgique (ou tout autre pays de l'UE) de renforcer ses niches industrielles technologiques qui ont une importance stratégique¹²⁴, en obtenant des retombées économiques lors d'un marché public. Ces principes sont invoqués dans le *Request For Governmental Proposal* car la Belgique veut disposer d'une Base Technologique et Industrielle de Défense (BTID) propre, c'est-à-dire ne pas totalement dépendre d'autres pays ou alliances, et avoir des capacités technologiques permettant d'avoir une politique de défense nationale autonome. Il est important pour un État d'avoir une BTID car c'est un instrument de souveraineté, cela représente un entraîneur technologique et cela permet de fournir des emplois¹²⁵. Selon la Belgique, avoir des capacités de recherche et développement en matière d'armement représente un IES, et elle a utilisé l'article 346, paragraphe 1 du TFUE. Grâce aux IES, on peut dire quelles sont les « *applications technologiques essentielles de soutien* » qui doivent être mises à disposition de la Défense : les KETA, ou *Key Enabling Technological Defence and Security Applications*. Les KETA recouvrent un certain nombre de domaines, comme les systèmes et sous-systèmes pour des applications de défense et de sécurité, les capteurs et traitement de données pour des systèmes de *Command, Control, Communications, Computers and Intelligence*, les matériaux et composants de pointe, les systèmes d'entraînement et de simulation et la protection des systèmes d'information.¹²⁶

¹²⁴ Article 356 (ex-article 296 TCE) Version consolidée du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, fait à Rome le 25 mars 1975

¹²⁵ CARDOT Patrice, MERINDOL Valérie, W. VERSAILLES David, La recherche et la technologie, enjeux de puissance, *Economica*, 2003, 330 p.

¹²⁶ SPF Economie, "Les intérêts belges dans le domaine de la politique de la Défense et de la sécurité", Conseil des ministres, Bruxelles, le 28 octobre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/secteurs-specifiques/defense>

Annexe 9 : Une rancune courte ? (analyse supplémentaire)

Malgré la réticence de certains acteurs à acheter des avions américains, et les reproches faits lorsque le choix a été finalisé, par exemple par les Français qui déploraient que leur offre n'ait pas été prise en compte, madame Fernandez souligne le fait que les politiques ne sont pas très rancuniers. Elle prend l'exemple du contrat CaMo, qui est un contrat stratégique établi entre l'Armée de Terre Française et l'Armée de Terre Belge le 23 octobre 2018, et pour lequel on a voulu coopérer sur la capacité motorisée, que ça soit le même entraînement, les mêmes moyens, et on a donc acheté le même matériel. Pour elle, si un marché pose problème comme celui des F-35, on arrive toujours à trouver des compromis, et ce contrat aura permis un certain équilibre¹²⁷. Le principe de ce projet CaMo est d'ailleurs assez similaire à celui du remplacement des F-16, car on a aussi choisi d'opérer dans le but d'avoir une coopération plus large que le simple achat de matériel.

¹²⁷ À l'avant-Garde, « Les explications du contrat CaMo, un partenariat inédit entre les armées belge et française », le 15 novembre 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://defencebelgium.com/2018/11/15/les-explications-du-contrat-camo-un-partenariat-inedit-entre-les-armees-belge-et-francaise/> (consulté le 11 juin 2021)

Annexe 10 : La place des pilotes (analyse supplémentaire)

Le changement de la flotte en F-35 implique plus que le changement des avions. Les infrastructures ainsi que le personnel doivent être adaptés. Les pilotes vont d'ailleurs être formés aux États-Unis plutôt qu'en France, ce qui a amené à des interrogations sur l'avenir des pilotes de F-16 et les raisons de ce changement. Harold Van Pee explique que les pilotes qui volent sur F-16 maintenant, ce sont eux qui vont se convertir et piloter les F-35. A partir de 2023, on remplacera les F-16 par des F-35 au rythme de 4 ou 5 par années. Et les pilotes, qui vont avec, vont se convertir sur F-35, il n'y a pas de problème. Convertir un pilote de F-16 en pilote de F-35 prend environ 6 mois, ça n'est pas très compliqué.

Le changement d'endroit de formation n'est pas quelque chose de nouveau, cela change régulièrement. De plus, depuis les années 70-80, une filière des pilotes était déjà formée aux États-Unis. A Sheppard au Texas, c'est en fait une école Européenne où ont été installés les « *Euro-Nato Joined Jet Pilot Training* ». C'est une école internationale où se trouvent des futurs pilotes venant de nombreux pays européens. La raison principale d'aller là-bas est tout simplement car il y fait beau et que la météo est bien plus propice au vol et à l'entraînement qu'ici en Belgique. De plus, l'espace aérien est assez grand que pour ne pas trop gêner l'aviation civile. Et c'est pareil pour nos pilotes envoyés s'entraîner en France sur nos avions belges, la météo dans le sud de la France est bien plus avantageuse. Ici en Belgique, on perd énormément de « *slots* » de vol à cause des intempéries. Il s'avère aussi que la flotte d'avions alpha-jet qui était en France arrive à sa fin de vie, d'où la fin de la coopération avec la France.

C'est moins une question politique qu'une question pratique. Il a donc été décidé que, plutôt que d'envoyer 2 ou 3 personnes par an à Sheppard, tous les pilotes iraient là-bas. Cela ne veut pas dire que les pilotes resteront là, car si l'UE crée une nouvelle école, que ça soit en Italie ou autre, et qu'il est intéressant d'y participer, on changera. Mais il faut savoir que l'on peut former des pilotes de F-35 dans n'importe quel pays et qu'il n'y a pas besoin d'être aux États-Unis pour cela¹²⁸.

¹²⁸ Annexe 1

Annexe 11 : Daniel Van de Ven, du lobbyisme au Parlement ?

Un jour où monsieur Van de Ven, qui est consultant pour Lockheed martin, décida d'aller voir une Commission Défense portant sur le sujet du remplacement, et suite à un quiproquo, il s'est retrouvé assis derrière les parlementaires, au lieu d'être là où se trouvent les spectateurs, en tribune. Benoit Hellings, alors membre de la Commission Défense chez Ecolo, a accusé publiquement la majorité de laisser entrer des lobbyistes lors des discussions sur le dossier des F-16. Cela a aussi amené a beaucoup d'articles sur le sujet, disant que le Gouvernement ne se cachait même plus d'être influencé par les lobbys. Monsieur Van de Ven, se considérant plus comme un lobbyiste « *back-seater* », se contentant de conseiller Lockheed Martin, en opposition aux « *front-seaters* », ceux qui vont directement « à l'attaque », explique qu'il considère que ce ne sont que des jeux politiques. Il y a d'ailleurs eu, suite à cela, un projet de loi visant à limiter la présence des lobbyistes, mais celui-ci n'a pas abouti.

Annexe 12 : Liste des abréviations

ACCaP : Air Combat Capability Program
BAe : British Aerospace
BAFO : Best and Final Offer
BTID : Base Technologique et Industrielle de la Défense
CHOD : Chief of Defence
DGA : Direction Générale de l'Armement (France)
DGMR : Direction Générale « material ressources »
EPAF : European Participating Forces
FXM : Swedish Defence and Security Export Agency
IES : Intérêts Essentiels de sécurité
JPO : Joint Program Office
KETA : Key Enabling Technological Defence and Security Applications
MLU : Midlife Update
MNFP : Multi National Fighter Program
MoD : Ministry of Defence (Angleterre)
MoU : Memorandum of understanding
NIPO : Navy Integrated Program Office
OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PIB : Produit Intérieur Brut
PSDC : Politique de Sécurité et de Défense Commune
RFI : Request for information
RFGP : Request For Government Proposal
SCAF : Système de Combat Aérien du Futur
SLEP : Service Life Extension Program
SPF : Service Public Fédéral
TFUE : Traité de Fonctionnement de l'Union Européenne
UE : Union Européenne
USAF : United States Air Force

