

Le défi de l'acquisition d'un nouvel avion de combat pour la Suisse (1e partie)

Autor(en): **Monney, François**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft [1]: **Numéro Thematique Aviation**

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-781643>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Boeing F/A-18C *Hornet* des Forces aériennes suisses.

Forces aériennes

Le défi de l'acquisition d'un nouvel avion de combat pour la Suisse (1^e partie)

Col EMG François Monney

Secrétaire, Société des Officiers des Forces aériennes, AVIA romande

Le présent article constitue le premier des trois volets de la traduction par le soussigné d'une étude publiée au début mai 2017 par la Fondation Lilienberg et intitulée *Herausforderung neues Kampfflugzeug für die Schweiz - Ein Positionspapier der Stiftung Lilienberg Unternehmerforum*.

La présente prise de position de la Fondation Lilienberg a pour but de permettre aux leaders d'opinion politiques, économiques, militaires et de la société civile de se poser les bonnes questions dans le cadre du projet d'acquisition d'un nouvel avion de combat pour la Suisse.

F.M.

La Suisse a fait sien le principe de la neutralité perpétuelle, ce qui lui impose de sauvegarder sa souveraineté sur son espace aérien. Partant, la protection de l'espace aérien est régie dans la Loi sur l'armée (LAAM) et dans l'Ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien (OSS). Au vu des potentiels en présence en Europe, les avions de combat vont garder leur raison d'être au cours des décennies à venir. Cela s'applique tant à la terreur qu'aux formes de conflits hybrides. L'acquisition d'un avion de combat est un investissement pour les 40 à 50 prochaines années qui doit donc s'effectuer sur la base des scénarios de menaces possibles pour cette période. Nos 30 F/A-18C/D *Hornet* en service depuis plus de 20 ans sont aujourd'hui encore qualitativement bons, mais en cas de menace concrète et durable leur nombre est insuffisant pour assurer sur une longue durée un service de police aérienne renforcé avec 2 ou 4 avions en l'air.

Si nous considérons le nombre d'appareils à acquérir, quatre options se dégagent :

- 30 ou moins d'avions : Il serait encore possible d'assurer le service de police aérienne au quotidien, mais plus la sauvegarde de notre souveraineté sur notre espace aérien. Le principe de la neutralité perpétuelle appartiendrait donc de facto au passé.
- 40 avions : Des capacités similaires à aujourd'hui. La

défense aérienne ne serait possible que durant quelques jours.

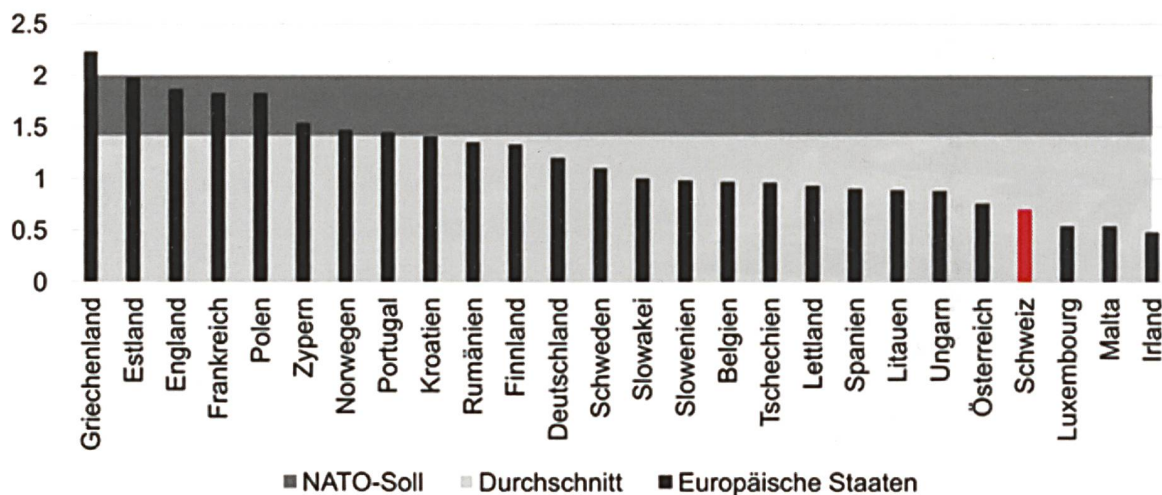
- 55 avions : Un nombre suffisant pour assurer en situation de paix un service de police aérienne renforcé pendant quelques semaines avec 2 ou 4 avions en permanence en l'air.²
- 70 avions : En cas de conflit, une défense aérienne serait encore plus exigeante, raison pour laquelle la Société suisse des officiers³ et l'AVIA - Société des officiers des Forces aériennes⁴ demandent 70 avions de combat.

L'honnêteté intellectuelle impose que l'on n'occulte pas les lacunes. On ne doit pas tromper la population sur la marchandise : une « Chocolate Cream Air Component » ce n'est pas un système « Forces aériennes » fonctionnelle.

La Suisse est l'un des pays les plus riches au monde⁵. Sans prise en compte des salaires et des allocations pour perte de gain, la Suisse consacre 0,7% de son PIB à sa défense ; avec prise en compte nous remontons à 0,9% du PIB,⁶ ce qui correspond à l'Espagne. Seuls le Luxembourg, Malte et l'Irlande consacrent moins que nous. Toutefois dans aucun autre pays au monde où l'acquisition d'avions de combat suscite autant de discussions et d'émotions. Nous assisterons certainement à nouveau à une bataille politique sur le nombre d'avions à acquérir. Si le politique venait à décider que l'armée ne doit pas s'articuler en fonction des menaces potentielles, mais du budget disponible, alors le principe de la défense de la neutralité doit passer à la trappe, ce qui nécessite une consultation populaire. Si le peuple venait à renoncer à se donner les moyens de défendre la neutralité de la Suisse, il faudrait alors modifier notre Constitution, de se préparer à s'allier pour le cas de défense et d'améliorer massivement notre défense sol-air (DSA). Nous deviendrions dépendants de l'étranger !

Conséquences

- Le commandement de l'armée a pour tâche de présenter au politique les problèmes de manière claire, objective et sans complaisance. Il s'agit d'élaborer des variantes et des



Dépenses militaires en pourcentage du PIB 2014. Seuls le Luxembourg, Malte et l'Irlande dépensent moins pour leur sécurité que la Suisse.
Source des données : Wikipedia.

possibilités deréalisationchiffrées. Lepolitiquedoitdécider ce qu'il veut, et assumer la responsabilité de la décision.

- Sans un système « Forces aériennes » fonctionnel, quasi, plus rien ne bouge au sol. Il est nécessaire que l'ensemble de l'armée comprenne l'importance d'une force aérienne fonctionnelle pour ses propres opérations. Les Forces aériennes sont ici ses obligées.
- Les critères de réussite pour acquérir un nouvel avion de combat sont l'établissement de spécifications claires, le respect des processus, des décisions claires à chaque étape de processus ainsi qu'une communication transparente et compréhensible. Si tous ces critères sont remplis, la Suisse achètera le bon avion de combat et personne n'aura à donner l'ordre de « serrer les rangs. »
- La condition *sine qua non* pour réussir cette acquisition est de créer une chaîne complète basée sur l'honnêteté intellectuelle: analyse des menaces dont on tirera des concepts, volonté politique de les mettre en œuvre et de les finance, projet d'acquisition correctement conduit, durant lequel on ne se borne pas à respecter les processus, mais à décider judicieusement.
- La tenue d'un simple « carnet du lait » montre que l'actuel engorgement financier de l'armée ne pourra pas se débloquentant que le budget d'armement se montera à un milliard par an. S'il n'est pas possible de réduire les frais d'exploitation en constante augmentation, le budget du DDPS doit alors être relevé. A défaut de quoi, le développement de l'armée (DEVA) ne pourra pas être financé.

Introduction

All modern aircraft have four dimensions: span, length, height and politics. - Sir Sydney Camm (05.08.1893 - 12.03.1966) L'actuel engorgement financier résultant du sous-financement chronique de l'armée depuis la chute du Mur de Berlin a des conséquences graves pour les Forces aériennes.⁷ Elles utilisent aujourd'hui deux types d'avion de combat : 26 F-5E/F Tiger II et 30 F/A-18C/D Hornet. Les F-5 sont obsolètes et ils ne fournissent plus que des

performances limitées en tant qu'avions de combat. Ils sont toutefois toujours utiles pour des tâches d'appui et le service de police aérienne. Les F/A-18 sont des appareils encore très performants en comparaison internationale, mais la fin de leur durée d'utilisation est programmée. Le projet d'acquisition d'un nouvel avion de combat vise à les remplacer tous deux.

La situation sécuritaire

La situation sécuritaire globale s'est considérablement détériorée en peu d'années. La situation n'a jamais été aussi dangereuse depuis la fin de la guerre froide.⁸ Outre des guerres conventionnelles aux marches de l'Europe et des tensions dans la région orientale de la mer Baltique,⁹ nous faisons face au développement de nouvelles formes de conflits – hybrides – et à une menace cybernétique qui touche tous les aspects de notre société. En outre, la menace terroriste impacte fortement le quotidien des Européens. Les événements liés au référendum constitutionnel turc du 16.04.2017 ont prouvé à quelle vitesse les États européens peuvent être déstabilisés. Ils nous montrent la volatilité de la situation en Europe.

Si un quart de siècle après la chute du Mur nous analysons la conduite de la guerre moderne, nous constatons que l'arme aérienne est devenue un facteur décisif. Durant la guerre du Vietnam, les forces aériennes américaines ont largué trois fois plus de bombes que pendant toute la Seconde Guerre mondiale. Les guerres menées par Israël et l'OTAN ont également toutes été menées principalement avec l'arme aérienne. Durant la guerre en Libye de 2011, l'OTAN a conduit plus de 20'000 engagements aériens. Ce serait donc nier la réalité que d'affirmer que notre pays n'a plus besoin d'une défense aérienne parce que les grandes guerres sont terminées. Qui aurait prédit il y a cinq ans que des guerres allaient éclater aux marches de l'Europe? Qui peut prédire ce qu'il va se passer au cours des cinq prochaines années? L'acquisition d'un nouvel avion de combat constitue un investissement dans la sécurité de notre pays pour les 40 prochaines années, au moins.

Conséquences : Nous ne devons pas négliger les formes de conflits traditionnelles. Les forces armées doivent être articulées en fonction des menaces les plus dangereuses, non en fonction des seules plus probables.

Les conditions-cadres politiques

La neutralité perpétuelle de la Suisse a été reconnue le 20 mars 1815 au Congrès de Vienne. Les grandes puissances de l'époque ont déclaré que la neutralité de la Suisse et l'inviolabilité de son territoire, ainsi que son indépendance vis-à-vis des influences extérieures étaient de l'intérêt politique de toute l'Europe.¹⁰ L'obligation de demeurer neutre ne tombe que si la Suisse venait à être attaquée. Comme Etat neutre, la Suisse ne peut permettre à un belligérant d'utiliser son territoire ou son espace aérien. Jusqu'à présent, nous avons clairement exprimé notre volonté et notre capacité de le faire de manière autonome.

Il viendrait à l'idée de personne de laisser à d'autres Etats le soin de protéger notre territoire national. Cela s'applique aussi à notre espace aérien. L'insuffisance ou l'absence de moyens propres de défense de notre espace aérien signifierait que la Suisse renonce à exercer sa souveraineté dans la troisième dimension. Un espace aérien vacant au cœur de l'Europe générerait des convoitises. La Suisse se décrédibiliserait en tant que pays hôte d'organisations internationales. Il n'est pas certain qu'un partenaire étranger viendrait protéger notre espace aérien sans contrepartie.

Conséquences : La Suisse a besoin de moyens lui permettant de défendre de manière crédible et autonome son espace aérien. Y renoncer, c'est renoncer à notre neutralité perpétuelle. Cela aurait des conséquences incalculables pour la Suisse, tant du point de vue économique que comme pays hôte d'organisations internationales.

Les leçons tirées du refus d'acquérir le *Gripen*

Le 22.09.2013, le peuple suisse a refusé à une forte majorité (73.2%) l'initiative demandant l'abrogation de l'obligation de servir. Le 18.05.2014, la loi sur le fonds d'acquisition de 22 avions de combat *Gripen* était refusée dans les urnes avec 53.4% de non. Un vrai pot-pourri de motifs de dire non au *Gripen* ont conduit au rejet du projet. Alors que les partisans de l'avion motivaient cet achat en priorité pour des raisons de politique de sécurité, les adversaires du *Gripen* invoquaient principalement des motifs financiers. Un tiers des opposants était d'avis que le montant d'env. 3 milliards de francs était trop élevé ou qu'il pouvait être mieux utilisé. Ce seul argument n'est toutefois pas suffisant pour expliquer le non. A cette opposition se sont ajoutés 13% de votants qui refusaient le *Gripen* en tant que tel, 9% d'opposants à l'armée, 13% qui demandaient une nouvelle orientation de l'armée et enfin 6% qui en avaient assez des pannes qui ont marqué la campagne de votation. Malgré cela, le rejet du *Gripen* ne traduit pas une remise en question fondamentale d'une défense militaire autonome de la Suisse. Il semble même qu'une fraction importante des votants a dit non à l'acquisition de 22 *Gripen* malgré une attitude positive concernant la défense nationale.¹¹

Alors que la chronologie des événements a fait l'objet d'une série de publications auprès de la Bibliothèque am Guisanplatz,¹² la campagne perdue n'a pas fait l'objet d'un débriefing officiel permettant de tirer des leçons pour l'avenir. L'ancien chef de l'Armée, le cdt C Christophe Keckeis a rattrapé le coup au travers d'un article publié dans la RMS+.¹³ Nous n'aborderons donc ici que les points essentiels :

Le projet d'acquisition d'un remplaçant pour le *Tiger* s'est bien déroulé tant que le DDPS s'est tenu au concept d'évaluation. Le résultat de l'évaluation des capacités opérationnelles était clair : devant, le *Rafale*, au milieu, l'Eurofighter et derrière, le *Gripen C/D*¹⁴ qui, sur différents points importants, s'est révélé inférieur à notre F/A-18 C/D. La Suède a alors proposé le *Gripen E*, une version améliorée du C/D, qui n'a pas totalement convaincu les évaluateurs,¹⁵ mais qui a toutefois été choisie par le chef du DDPS, bien qu'elle n'existât que sur le papier. Le calendrier promis alors à la Suisse n'aurait d'ailleurs jamais pu être respecté. L'avion n'aurait pas été livré en 2018, mais qu'en 2023,¹⁶ le premier vol du *Gripen E* n'ayant finalement eu lieu que le 15 juin 2017.¹⁷

Le DDPS n'a pas repris le résultat pourtant évident de l'évaluation. Au lieu de cela, il a déclaré le vainqueur... le perdant ! On a signé un contrat avec la Suède, dans lequel les critères-clés initiaux ont été occultés. On a ainsi renoncé à acquérir un biplace et les dates de livraison ont été repoussées pour rendre possible l'acquisition d'un type d'avion qui n'existait pas encore.¹⁸ Cela s'est vu dans le public, et la confiance s'est effondrée.

La [non] communication du DDPS a massivement contribué à la défaite. Il manquait non seulement un fil rouge aux arguments, mais aussi une vraie conduite de la communication. On n'a pas été en mesure de communiquer de manière compréhensible sur les aspects politiques et financiers, et l'on n'a pas su expliquer pourquoi le perdant de l'évaluation opérationnelle a emporté la mise. Un argumentaire changeant en permanence, l'absence d'explications, des déclarations contradictoires, illogiques et parfois erronées ont définitivement sapé la confiance de la population.

On a choisi le constructeur avant que le détail des participations industrielles n'ait été négocié. Le constructeur se retrouvait ainsi en position de force, ce qui a rendu pénibles les négociations de l'industrie avec Saab. Les participations industrielles proposées étaient trop floues, raison pour laquelle, nos industriels ne se sont engagés que tièdement dans la campagne de votation.

Les escarmouches politiques, la brutalité du traitement accordé par l'UDC à certains de ses membres et l'attitude des autres partis en repréailles à l'initiative « contre l'immigration de masse » du 09.02.2014 ont conduit le PDC à abandonner la direction politique de la campagne. Cela a donné un signal fatal à la population, entraînant des dissensions au sein du camp bourgeois et donnant le sourire au camp rouge-vert. L'objet du débat n'était plus au cœur des préoccupations.



Chengdu J-31 : Chine, 5^e génération.



Lockheed F-22A : USA, 5^e génération.



Sukhoi PAK FA (T-50) : Russie, 5^e génération.

La variante d'acquisition d'un nombre indéterminé d'avions avec le budget disponible, a certes été étudiée avec les constructeurs, mais elle n'a jamais été vraiment prise en considération. La décision de fixer le nombre à 22 appareils a complètement faussé le résultat de l'évaluation. Comme on a demandé un nombre fixe d'avions pour un montant fixe, les performances opérationnelles ont été reléguées au second plan et l'on a gaspillé la possibilité d'obtenir une plus grande capacité globale avec un avion de combat plus performant, mais en moins grand nombre. Tous les éléments relatifs aux performances étant déjà sur la table, il ne restait qu'à parler du prix.

Conséquences :

- La prochaine évaluation d'un nouvel avion de combat,

doit impérativement intégrer les leçons tirées de la débâcle du Gripen. Un nouvel échec serait fatal, autant pour les Forces aériennes que l'armée.

- Il faut une évaluation transparente, ponctuée de décisions logiques et compréhensibles.
- En terme de communication, l'évaluation doit être planifiée, dirigée et accompagnée de façon hautement professionnelle.
- Le DDPS, le commandement de l'armée et toutes les associations militaires doivent tirer à la même corde, et surtout dans la même direction.

La guerre aérienne de demain

Rappelons-nous le déraillement d'un train Eurocity en gare de Lucerne le 23.03.2017 qui impliqua la fermeture durant quatre jours et demi de l'une des gares les plus importantes de Suisse. Cet événement nous rappelle une fois de plus combien notre infrastructure moderne est vulnérable. Essayons d'imaginer ce qui se passerait si quatre de nos gares étaient fermées simultanément et que parallèlement les nœuds de communication les plus importants de Swisscom et de réseau de différents distributeurs d'énergie étaient mis hors service. Plus rien ne fonctionnerait pendant des jours.¹⁹ Pas besoin d'une grande guerre pour créer un tel chaos. En pareille situation, comment répondrait notre pays à un chantage ? Quelle serait la volonté de résistance dans notre société moderne et vulnérable ? Qui d'autre qu'une force aérienne fonctionnelle pourrait le mieux exprimer dans les premières heures la volonté de résistance du pays ?

En Europe et à travers le monde, on continuera d'acquérir et d'engager des avions de combat au cours des prochaines décennies. Le risque de voir éclater un conflit à notre frontière est certes toujours statistiquement faible, mais les potentiels existent et les délais de préalerte se sont considérablement réduits aujourd'hui. Dans le même temps, l'introduction de nouveaux systèmes est toujours plus longue. Tous les conflits actuels montrent que seule l'arme aérienne peut produire rapidement, où que ce soit, des efforts principaux. Combinée à la précision des armes air-sol modernes, l'arme aérienne a une efficacité importante. Des capteurs embarqués performants, des systèmes d'armes précis et de grandes portées, ainsi que l'interconnexion sont des multiplicateurs de force. La performance des avions de combat se juge aujourd'hui d'abord à l'aune des capacités des capteurs et des engins guidés, moins aux capacités aéronautiques.²⁰ Quelle que soit la situation de menace imaginée, l'espace aérien doit être maîtrisé. Seuls des avions de combat peuvent faire cela. Les avions de combat engagés aujourd'hui en Europe peuvent être classés selon les trois générations qui suivent :

- Génération 4 (entre 1970 et 1990) : les progrès techniques réalisés sur les microprocesseurs ont permis d'accroître de manière significative les performances de l'avionique. En outre, ce n'est plus la vitesse pure des avions qui prime, mais leur manœuvrabilité. Exemples : F-14, F-15, F-16, F/A-18A/B/C/D, MiG-29, MiG-31, Su-27, *Tornado*, *Mirage 2000*, *Saab Viggen*.
- Génération 4+ (entre 1990 et 2000) : améliorations dans le domaine de la surface équivalente radar et l'avionique

pour en augmenter les capacités. Exemples : F/A-18E/F, Su-30, Su-33, Su-35, Eurofighter, Saab *Gripen*, *Rafale*.

- Génération 5 (depuis 2000) : la furtivité et la mise en réseau de l'avion avec d'autres unités sont au cœur du système, afin de fournir au pilote une image complète de la situation, de fournir des données importantes pour les troupes au sol et de permettre une conduite efficace du combat. Exemples : F-22, F-35, PAK FA (50 T).

Outre les Etats-Unis, différents pays européens ainsi que la Russie, la Turquie, Israël, l'Inde, la Chine, le Japon, la Corée du Sud et l'Australie introduisent des avions de combat de 5^e génération. Il en va de même pour les engins guidés, domaine dans lequel de grands progrès ont été réalisés en termes de vitesse, de portée et d'acquisition de but. Le missile *Meteor* de MBDA et le R-77M-PD russe, tous deux propulsés par moteur-fusée et statoréacteur, ont une portée de 150 à 200 km - en comparaison, notre missile AMRAAM ne porte qu'à 30 km - et ils atteignent des vitesses de Mach 4+.

Dans la guerre aérienne de demain, les véhicules de combat non habités (UCAV) occuperont une place toujours plus grande. Ils pourront embarquer plus de carburant et d'armes et leur manœuvrabilité n'aura pour limite que la technique, non la physiologie humaine. Les UCAV ne peuvent toutefois pas être utilisés pour le service de police aérienne. Il faut pour cela un pilote qui identifie visuellement et décide en fonction de la situation. Cela ne changera pas à moyen terme non plus.

Conséquences : Le nouvel avion de combat sera en service en Suisse pour au moins 40 ans, voire 50.²¹ Partant, nous devons baser nos réflexions sur les menaces à venir, pas sur celles d'aujourd'hui.

De quels moyens avons-nous besoin, en qualité et en quantité ?

La défense aérienne intégrée. Sans supériorité et couverture aériennes, l'armée perd sa liberté d'action au sol.²² A peine déployés, les blindés et l'artillerie seraient détruits depuis les airs. La population civile et l'infrastructure critique (gares, nœuds de communication, centres de distribution, centrales nucléaires, aérodromes, etc.) seraient sans protection face à des attaques venant des airs. Nous serions vulnérables au chantage ! La Suisse veut-elle affronter les menaces et les défis inhérents à son espace aérien ? Elle doit alors se doter à nouveau d'une défense aérienne intégrée - comme c'était le cas jusqu'à la fin du siècle dernier. Cette défense aérienne intégrée doit comprendre :

- Un système de conduite qui peut être développé sur la base de l'actuel système FLORAKO ;
- Des moyens aériens (avions de combat, drones de reconnaissance) sont nécessaires pour assurer le service de police aérienne et sauvegarder la souveraineté sur l'espace aérien, protéger la neutralité et obtenir une supériorité aérienne limitée dans l'espace et le temps, appuyer les troupes au sol et mener de la reconnaissance armée ;
- Des moyens de défense sol-air (DSA) modernes pour assurer la couverture aérienne de l'ensemble du pays et protéger l'infrastructure critique ;

- Une infrastructure offrant une redondance entre les aérodromes militaires (bases aériennes). La lecture du bulletin d'information des Forces aériennes du 10.02.2015 est révélatrice : l'engagement du WEF a montré que les Forces aériennes sont fortement dépendantes des conditions météorologiques et que la base aérienne de Sion a dû être utilisée comme base de remplacement (*Alternate*). Au vu du concept de stationnement de l'armée, on est en droit de se demander dans quelle mesure les servitudes opérationnelles sont encore prises en compte dans les réflexions du commandement de l'armée ;
- Les ressources nécessaires en personnel professionnel, de carrière et de milice doivent être garanties pour procéder aux acquisitions, exploiter et entretenir les systèmes, ainsi que pour permettre un travail par roulement, le cas échéant ;
- Une logistique qui, selon les conclusions d'un rapport de l'Inspectorat du DDPS,²³ ne viole pas le principe militaire « un secteur - une mission - un chef, » comme c'est actuellement le cas dans l'organisation des bases aériennes. La logistique nécessaire au fonctionnement d'une base aérienne doit à nouveau être directement subordonnée au commandant de ladite base ;
- Une base industrielle nationale enfin, capable en situation particulière d'exploiter tous les systèmes d'arme des Forces aériennes et de réaliser aussi les mises à niveaux (*upgrades*) nécessaires.

Les avions de combat

Presque toutes les armées de l'air du monde remplacent régulièrement leurs jets de combat. Ceci, bien qu'il n'y ait plus eu aucune bataille aérienne importante depuis des décennies. Depuis les derniers combats aériens menés en Vietnam en 1973, les avions de combat américains n'ont abattu que 53 avions adverses. Cela représente à peine un appareil abattu par an. La dernière fois où dix appareils ont été abattus en un jour par des avions américains date de 1972. Vingt appareils abattus en un jour ? En 1982, par les Israéliens. Trente appareils en un jour ? Au dernier jour de la Seconde Guerre mondiale. Depuis l'opération *Desert Storm* en 1991, la plus grande « bataille aérienne » s'est déroulée en Amérique du Sud : des pilotes honduriens, colombiens et péruviens ont intercepté des trafiquants de drogues et les ont abattus. Le nombre exact est inconnu, mais sur une période de onze ans, au moins 24 appareils pilotés par des trafiquants ont été abattus par des avions d'entraînement *Tucano* armés et par des avions de combat légers de type Cessna AT 37 datant des années soixante.

Nous ne pouvons pas extrapoler l'avenir à partir du passé. Partant, nous devons analyser les évolutions dans le détail. Celui qui affirme qu'il ne sert plus à rien d'acquérir des appareils aussi complexes et chers, parce qu'il n'y a plus eu de grande guerre aérienne au cours des quarante dernières années, sous-estime totalement le potentiel global qu'offrent les avions de combat modernes : ce sont des capteurs volants pouvant livrer rapidement des informations détaillées, recueillies sur de grands secteurs, et décisives pour les autorités et toute l'armée. Ces avions de combat modernes sont modulaires et conçus pour des

durées d'utilisation de 40 à 50 ans. Maintes améliorations de leur valeur combattive s'effectuent aujourd'hui au moyen de mises à niveau logicielles.

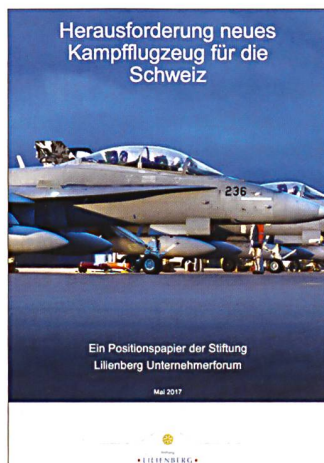
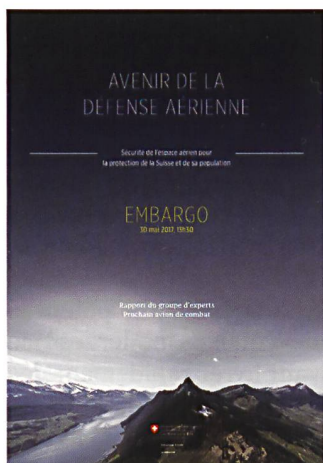
Soyons autocritiques et reconnaissons-le: au cours des deux dernières décennies les Forces aériennes n'ont pas su expliquer clairement aux Forces terrestres l'importance que revêt le combat dans la troisième dimension. Une anecdote pour éclairer notre propos. Lors d'un stage de formation d'état-major général, un officier général dirige un *Joint Wargame* basé sur le scénario suivant: l'adversaire (ROUGE) aligne quelque 80 Mig-29 et Eurofighter. La Suisse (BLEU) ne dispose pas d'une DSA efficace pour protéger ses aérodromes. Nos Forces aériennes (BLEU) qui alignent 56 F/A-18 et disposent d'une capacité ravitaillement en vol et d'un AWACS, grâce à l'appui fourni par un pays allié pour la circonstance, sont décimées au terme du premier jour de conflit. Des éléments des forces spéciales de ROUGE ont par ailleurs mis hors service toutes les stations radars de BLEU. Question d'un participant: «Quelle est la situation des chars de combat et de l'artillerie de BLEU après ce premier jour de conflit?» Réponse du directeur du *Wargame*: «Bonne, notre capacité est toujours de 80 %!»

En conclusion de ce premier volet de notre étude, il convient de poser ceci: l'arme aérienne ne fait pas tout, mais on ne fait rien sans l'arme aérienne! L'anecdote relatée ci-dessus illustre bien une façon de penser encore trop largement répandue dans notre armée. Apparemment, beaucoup de cadres de notre armée n'ont pas encore assimilé l'importance de la maîtrise de notre espace aérien. Aussi, comment veut-on que les futurs cadres de notre armée comprennent l'importance de l'arme aérienne dans un tel environnement? Dans les médias on lit que le milieu des pilotes veut des «Rolls Royce des airs»...²⁴ Encore un signe que certains cercles n'ont toujours pas compris que l'enjeu est la protection depuis les airs du système global qu'est l'armée. Rappelons-le une dernière fois: au sol, plus rien ne bouge sans une force aérienne et une DSA fonctionnelles!

F. M.

Pour en savoir plus :

- 1 Stiftung Lilienberg Unternehmerforum, Blauortstrasse 10, CH-8272 Ermatingen, Tel 071 663 23 23, info@lilienberg.ch, www.lilienberg.ch
- 2 Rapport du conseil fédéral en réponse au postulat Galladé 12.4130 du 27 août 2014, p. 23
- 3 HOLENSTEIN Stefan, Die künftige Luftwaffe – Position der SOG, *Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift* 3/2017, S. 35
- 4 RICHTER Patrick, «70 moderne Kampfflugzeuge – ein Muss für die Schweiz,» AVIA Zürich Mitteilungsblatt 2/2015, S. 12
- 5 MARTIN Will, *Switzerland is by far the wealthiest country on earth - these 5 charts show why*, *Business Insider UK*, 22.11.2016, <http://www.businessinsider.com/switzerland-is-full-of-rich-people-credit-suisse-global-wealth-2016-11>, Stand 24.3.2017
- 6 L'importance de l'armée pour la Suisse, Commission de milice du chef du DDPS, 8/2012, p.30s
- 7 HULLIGER Hans-Peter, VOLLENWEIDER Christoph, *Welche Luftverteidigung braucht die Schweiz?* Positionspapier der Stiftung Lilienberg Unternehmerforum, 30.11.2016
- 8 BILBAN Christoph, The world is at the brink of war – news from Valery Gerasimov, sipol.at, 22.3.2017, <http://sipol.at/en/2017/03/22/the-world-is-at-the-brink-of-war-news-from-valery-gerasimov/>, Stand 27.3.2017
- 9 JOPP Heinz Dieter, MOMMSEN Klaus, *Ostsee und Schwarzes Meer im Fokus*, Marine Forum, 3/2017, S. 32ff
- 10 WIDMER Paul, Die Schweiz als Sonderfall, Verlag Neue Zürcher Zeitung, 1. Ausgabe, S. 135
- 11 VOX-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 18. Mai 2014, S. 3f
- 12 WIRZ Heinrich L., STRAHM Florian A., *Der Tiger-Teilersatz in temporären Turbulenzen*, Schriftenreihe der Eidgenössischen Militärbibliothek und des historischen Dienstes, Nr. 42 (2. Auflage Dezember 2011) und 50 (Januar 2013)
- 13 KECKEIS Christophe, *Debriefing, La démocratie jusqu'au crash*, *Revue Militaire Suisse* 10/2016, S. 39 ff
- 14 Philippine Defence Forces Forum, http://s3.zetaboards.com/Defense_Philippines/topic/7652437/1/, 13.3.2017
- 15 SAF/OT&E Evaluation Report NFA Flight Test 2008, Executive Summary, <http://kovy.free.fr/temp/rafale/pdf/12332.pdf>, 13.3.2017
- 16 FOPPA Daniel, *Weitere Verzögerungen beim Gripen-Kampffjet*, *Tages Anzeiger*, 27.5.2016, <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/weitere-verzoegerungen-beim-gripenkampffjet/story/27835818>, Stand 30.4.2017
- 17 JOSHI Saurabh, *Why Saab delayed the first flight of the Gripen E*, *StratPost*, 13.4.2017, <http://www.stratpost.com/saab-delayed-first-flight-gripen-e>, Stand 30.4.2017
- 18 Réponse du Conseil fédéral à propos du recueil de questions concernant le Gripen posées par les présidents des partis PLR, PDC, PBD et VL, 15.11.2012, <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-46725.html>, état au 22.4.2017
- 19 Schweizer Fernsehen SRF, Thementag «Blackout,» 2.1.2017, <http://www.srf.ch/medien/news/thementag-blackout-wenn-die-schweiz-plotzlich-keinen-strom-mehr-haette>, Stand 30.4.2017
- 20 EPPER Werner, AMIGO Enric, Weiterentwicklung der Luftwaffe (WELW), Zitat von Oberst i Gst Wolfgang Hotz, Chef Doktrin Luftwaffe, *Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift*, 9/2016, S. 30f
- 21 TREVITHICK Joseph, «USAF To Keep upgraded F-16s till 2048 as fate of F-15C in doubt,» *The Warzone*, 12.4.2017, <http://www.thedrive.com/the-warzone/9247/usaf-to-keep-upgraded-f-16s-till-2048-as-fate-of-f-15c-in-doubt>, Stand 13.4.2017
- 22 JOHNSON David E., *Learning large lessons, The Evolving Roles of Ground Power and Air Power in the Post-Cold War Era*, Rand Project Airforce, 2007, http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2007/RAND_MG405-1.pdf, Stand 19.3.2017
- 23 Inspektorat VBS, Organisation Militärflugplätze, Inspektion Nr. 1002 (Schlussbericht), 16.6.2011, S. 19f
- 24 «Die Grauen Adler wollen einen Rolls Royce der Luft,» *Blick*, 22.9.2016, <http://www.blick.ch/news/politik/oberst-portmann-schiessst-gegen-bodluev-stopp-die-grauen-adler-wollen-einen-rolls-royce-in-der-luft-id4958976.html>, Stand 17.3.2017





Photos prises lors du 75^e anniversaire de l'aérodrome militaire d'Alpnach, dans le canton d'Obwald. La première piste date de 1929. Celle-ci a été étendue en 1939. Une unité militaire permanente y est installée depuis 1942.

Ci-dessus, dans le sens des aiguilles d'une montre : *Alouette II* et *III* lors du vol de la Patrouille PC-7 ; hélicoptères *EC635* et *Super Puma* ; *Alouette III* vue de dos ; *Morane D-3800*. Ci-dessous, ligne de vol d'hélicoptères *Super Puma*. Toutes les photos © Forces aériennes.

