

# SECURITY FORUM

Autor(en): **Vautravers, Alexandre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 3

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-867967>

## **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.



Séance de questions/réponses des quatre représentants des constructeurs (de gauche à droite) Saab, Dassault, Lockheed-Martin et Boeing.

Toutes les photos © A+V.

Forces aériennes

## SECURITY FORUM

**Col EMG Alexandre Vautravers**

Rédacteur en chef, RMS+

**D**e quelles qualités un avion de combat doit-il disposer afin de survivre et d'assurer la défense aérienne ces dix, vingt voire ces trente prochaines années? Quelle place les forces aériennes, reléguées au rang d'auxiliaires durant les opérations de maintien de la paix ou de stabilisation, auront-elles demain dans des conflits de plus en plus conventionnels?

Le samedi 9 juin avait lieu un symposium organisé par la Société des officiers des Forces aériennes (AVIA) à Dübendorf. L'événement avait permis au délégué du chef DDPS à AIR 2030, Christian Catrina, d'exposer le calendrier et les objectifs. Le commandant des Forces aériennes et le chef de l'Etat-major de l'Armée étaient également parmi les intervenants.

Samedi 16 février 2019, un événement ouvert au public a été organisé à Genève, par le Centre d'Histoire et de Prospectives Militaires (CHPM), le programme de certificat et de Master (CAS/MAS) en sécurité globale de l'Université de Genève ainsi que la RMS. Le GRPM et la Société suisse des officiers ont été associés à cet événement, qui a réuni près de 160 personnes.

L'événement a pu avoir lieu dans l'auditorium de la caserne des Vernets. Il s'agit ainsi probablement de la dernière conférence à profiter de ce lieu privilégié à Genève. Car dès cette année, la troupe pourra stationner et s'entraîner dans de nouvelles infrastructures

militaires, à Meyrin-Mategnin ainsi qu'à Epeisses.

### **Strike Package**

Lors de la conférence, le journaliste spécialisé dans les questions de conflits aériens, Tom Cooper, a retracé l'évolution de la guerre aérienne au cours des années 1990 et 2000. Grand connaisseur des campagnes successives dans le Golfe persique et dans les Balkans, il a montré que les appareils très spécialisés de l'époque devaient être engagés en formations et pour atteindre des buts spécifiques. La coordination de l'ensemble nécessitait des moyens techniques et des efforts considérables. A maintes reprises, une mission de frappe ne pouvait avoir lieu parce que l'une des formations précédentes n'avait pu remplir la sienne.

Comme l'a bien démontré Tom Cooper, les différentes missions ont été confiées à des «*strike packages*» spécialisés. On trouve ainsi des patrouilles d'avions de reconnaissance, de guerre électronique, des appareils spécialisés dans la neutralisation des radars et des défenses aériennes adverses (SEAD), mais également des patrouilles aériennes, des ravitailleurs, etc. Les avions d'attaque à proprement parler ne sont pas nombreux. Mais ils doivent être escortés et toute menace doit être neutralisée afin que ceux-ci puissent mener à bien leur frappe de précision.



Selon l'écrivain, cette doctrine ne se retrouve pas seulement au sein des forces occidentales. Ainsi durant la guerre Iran-Irak, quelques appareils ont été modifiés pour recevoir des capteurs ou des brouilleurs, leur permettant de créer une brèche dans la couverture radar et les défenses adverses, au profit d'appareils plus conventionnels, chargés de bombes ou de munitions guidées.

## Polyvalence

L'après-midi du 16 février, quatre des cinq constructeurs ayant soumis une offre à armasuisse dans le cadre du projet AIR 2030 étaient présents. Chacun a présenté les qualités de son appareil : *Rafale*, *Gripen E*, F-35 et F/A-18 E/F.

Même si ces appareils comportent des différences importantes, ils ont tous en commun le fait de devoir remplacer de nombreux types d'avions spécialisés dans leur pays d'origine. Ainsi en Suède ou en France, il n'existe qu'un seul type d'appareil pour répondre à tous les besoins.

La polyvalence des appareils sera donc un facteur essentiel dans l'appréciation des modèles d'appareils pour AIR 2030. Cette polyvalence et l'interconnexion entre les capteurs, les systèmes de navigation et de transmission de données permettent à un plus petit nombre d'appareils de remplir les mêmes tâches que les *Strike Packages* des années 1990.

Plusieurs intervenants l'ont relevé : les appareils sont peut-être plus polyvalents que leurs pilotes. On trouve ainsi au sein de l'armée de l'Air ou de la Royal Air Force, ou encore de la Luftwaffe, plusieurs escadrilles dotées des mêmes appareils mais ayant chacune une ou plusieurs spécialités opérationnelles – la reconnaissance, l'interdiction, l'appui aérien rapproché (CAS), la frappe maritime ou encore la dissuasion nucléaire. Lorsque ces forces aériennes sont engagées, à l'instar de la RAF dans les Balkans, une formation d'engagement *ad hoc* est créée, où sont rassemblés les pilotes les plus expérimentés dans le domaine concerné.

Ainsi, même si les appareils de dernière génération sont plus polyvalents et performants que leurs prédécesseurs, le nombre d'unités – donc d'escadrilles – joue un rôle essentiel sur l'éventail des missions et des capacités que pourront remplir nos Forces aériennes demain comme aujourd'hui.

A+V

Les participants au CAS/MAS en Sécurité globale de l'Université de Genève en compagnie de Claude Nicollier.



## News

### AIR 2030 – CHANCE SCHWEIZ

Le mardi 29 janvier, une réunion importante a lieu à Berne, à l'initiative de l'association Chance Schweiz, le cercle de travail pour les questions de sécurité. C'est en effet la première opportunité d'être informé sur AIR 2030 depuis l'arrivée de la nouvelle Ministre de la Défense, Mme. Viola Amherd.

Lors de cette conférence, le divisionnaire Claude Meier a remis dans son contexte temporel et financier l'acquisition d'un nouvel avion de combat. On parlait alors d'une enveloppe de 8 milliards pour l'achat de quatre systèmes de défense aérienne : un avion de combat, un système de défense sol-air à longue portée, un système de conduite et de commandement et enfin une revalorisation des radars. Une fois ce programme achevé, un budget de 7 milliards serait nécessaire pour renouveler les plateformes des forces terrestres.

L'ambassadeur Christian Catrina a présenté la stratégie et les échéances politiques du projet, ainsi qu'un argumentaire convaincant. Les discours ont laissé la place ensuite à une table ronde, où différentes sensibilités politiques ont pu s'exprimer.

A+V



Cité-dessus, l'ambassadeur Catrina présente le processus et les échéances politiques. Il est suivi (ci-dessous) par une discussion de podium. Toutes les photos © A+V.

