

# **NON AUX AVIONS DE COMBAT DE LUXE**

Argumentaire contre l'achat inutile  
d'avions de combat de luxe  
pour 6 milliards de francs



ARGUMENTAIRE EN VUE DE LA VOTATION DU 27 SEPTEMBRE 2020

PARTI SOCIALISTE SUISSE

Theaterplatz 4

Case postale

3001 Berne

031 329 69 69

# TABLES DES MATIÈRES

<b>IL EXISTE DE GRANDS DÉFIS EN MATIÈRE DE POLITIQUE DE SÉCURITÉ – MAIS LES AVIONS DE COMBAT DE LUXE SONT INUTILES CONTRE LA PLUPART D'ENTRE EUX.....</b>	<b>3</b>
Il n'y a tout simplement pas de scénarios pour les avions de combat de luxe. Une attaque militaire contre la Suisse n'est pas en vue. Si c'était le cas, les avions de combat de luxe ne pourraient jouer aucun rôle .....	3
Les menaces sont devenues plus fragmentées, diverses et hybrides. Les avions de combat sont impuissants face à la quasi-totalité des risques de sécurité .....	3
Mieux investir les fonds limités là où les risques sont les plus importants et où l'on peut s'attendre à une sécurité supplémentaire.....	4
<b>IL EXISTE DES ALTERNATIVES : UNE DOUBLE SÉCURITÉ À MOITIÉ PRIX. UNE PROTECTION EFFICACE AU LIEU DE L'AIR2030 .....</b>	<b>5</b>
Des avions de combat légers pour la protection quotidienne de l'espace aérien – et le F/A-18 comme réserve pour des scénarios robustes (rares).....	5
La nouvelle génération d'avions de combat devient un luxe, même pour les États-Unis. Dans le monde entier, on cherche des alternatives à l'explosion des coûts et un bénéfice décroissant.....	5
Des avions de combat légers permettent de ménager les F/A-18, dont la durée de vie sera prolongée. Au Canada cela se fait.....	6
Contre la plupart des risques de sécurité aérienne, les systèmes au sol ainsi que les bons systèmes de radar et de guidage offrent une protection bien plus importante que les avions de combat de luxe. ....	7
<b>LES AVIONS DE COMBAT DE LUXE COÛTENT ENVIRON 24 MILLIARDS DE FRANCS – CELA MET EN DANGER DES DÉPENSES PLUS URGENTES.....</b>	<b>8</b>
Les six milliards de francs dépensés pour des avions de combat de luxe ne peuvent être absorbés dans le budget de l'armée régulière qu'avec des augmentations exorbitantes des dépenses militaires.....	8
Et le pire est à venir : les avions de combat de luxe se débattent avec une augmentation explosive des coûts du cycle de vie de 24 milliards .....	8
Sortir du piège des coûts : une force aérienne à deux niveaux (« high/low-mix »).....	9
<b>DIFFAMER AU LIEU DE CONCRÉTISER : LE CHÈQUE EN BLANC DONNE AUX ÉLECTEURS ET ÉLECTRICES L'AIR STUPIDE .....</b>	<b>11</b>
Le choix du modèle est tout sauf apolitique.....	11
Après de nombreuses faillites et pannes, il n'y a aucune raison de faire confiance aux « experts » pour les achats d'armement.....	12
Viola Amherd met en avant les pilotes Claude Nicollier et Fanny Chollet qui représentent avant tout leurs propres intérêts .....	13
<b>DES COÛTS CLIMATIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX EXCESSIFS.....</b>	<b>14</b>
La protection contre le bruit n'est respectée que grâce à de vilaines astuces.....	14
La consommation de carburant des nouveaux avions est très élevée .....	15

<b>LES CONTRE-ARGUMENTS ET LEUR RÉFUTATION.....</b>	<b>15</b>
« Tout ce que vous voulez faire, c'est abolir l'armée de toute façon ».....	15
« Les avions d'entraînement ne sont pas adaptés à la police aérienne » .....	15
« Les fissures du F/A-18 indiquent la fin de la durée de vie » .....	15
« Une force aérienne à deux modèles est trop coûteuse » .....	16
« Pour construire une école, on ne parle pas des salaires du concierge » .....	16
« Une force aérienne à deux modèles ne fonctionne pas » .....	16
« Après 2030, il n'y aura plus de F/A-18C/D volant pour d'autres États » .....	16
« Les F/A-18 sont de l'époque Nokia. Ils ne sont plus d'actualité à l'ère des smartphones »....	17
« La double sécurité à moitié prix est une pure polémique » .....	17
« Il n'y aura pas de retombées sociales et sanitaires si nous nous privons de nouveaux avions de combat » .....	17
« Il n'est pas solidaire avec l'Europe de ne pas assurer nous-même la protection de l'espace aérien » .....	18
« Grâce aux affaires de compensation, des emplois industriels de qualité arrivent en Suisse »	18
<b>ANNEXE : L'ACHAT D'AVIONS DE COMBAT HISTORIQUEMENT TURBULENTE .....</b>	<b>19</b>

## **IL EXISTE DE GRANDS DÉFIS EN MATIÈRE DE POLITIQUE DE SÉCURITÉ – MAIS LES AVIONS DE COMBAT DE LUXE SONT INUTILES CONTRE LA PLUPART D'ENTRE EUX**

**Il n'y a tout simplement pas de scénarios pour les avions de combat de luxe. Une attaque militaire contre la Suisse n'est pas en vue. Si c'était le cas, les avions de combat de luxe ne pourraient jouer aucun rôle**

« Une attaque directe visant la Suisse lors de laquelle toute la défense aérienne des pays de l'OTAN serait percée est peu probable du point de vue actuel », explique le Conseil fédéral en répondant à une interpellation du PS.<sup>1</sup>

Si une attaque devait avoir lieu malgré tout, les avions de combat de luxe ne contribueraient toujours pas à la défense. La nature de la guerre a radicalement changé. En témoignent les attaques de drones des rebelles hutus sur l'Arabie Saoudite, les attaques de roquettes du Hamas et du Hezbollah sur Israël et la guerre hybride de la Russie en Crimée : les trois États attaqués disposent d'importantes forces aériennes. Mais les avions de combat n'ont jamais été utilisés et n'offraient aucune protection. Lorsque la Russie a annexé la Crimée, l'Ukraine avait 45 avions de combat modernes Mig-29 stationnés sur place. Ils n'offraient aucune protection : les avions de combat n'avaient pas de cibles dans la guerre hybride. Et Israël se protège contre les attaques de roquettes et de drones non pas avec des avions de combat, mais principalement avec des systèmes basés au sol.

La guerre moderne est différente. En tant que moyen de défense, les avions de combat sont inutiles contre les drones, les missiles de croisière, les missiles balistiques et autres armes guidées. En tant que moyen d'attaque, les avions de combat de luxe peuvent encore jouer un certain rôle. Mais la Suisse veut-elle vraiment faire voler un avion furtif F-35 non détecté à Moscou et Lisbonne pour y larguer des bombes ? C'est absurde.

En cas d'attaque contre la Suisse – ce qui est de toute façon très improbable – les aérodromes et les autres infrastructures nécessaires au décollage des avions de combat seraient anéantis en quelques minutes. « Des facteurs cruciaux pour le déploiement des avions de combat, tels que les aérodromes militaires, l'approvisionnement en carburant, les pièces détachées, les installations de maintenance et les stocks de munitions, sont menacés par des munitions explosives cinétiques et asymétriques provenant de distances beaucoup plus grandes que jamais auparavant », résume l'expert militaire américain Michael Unbehauen du Think Tank Acamar.<sup>2</sup>

**Les menaces sont devenues plus fragmentées, diverses et hybrides. Les avions de combat sont impuissants face à la quasi-totalité des risques de sécurité**

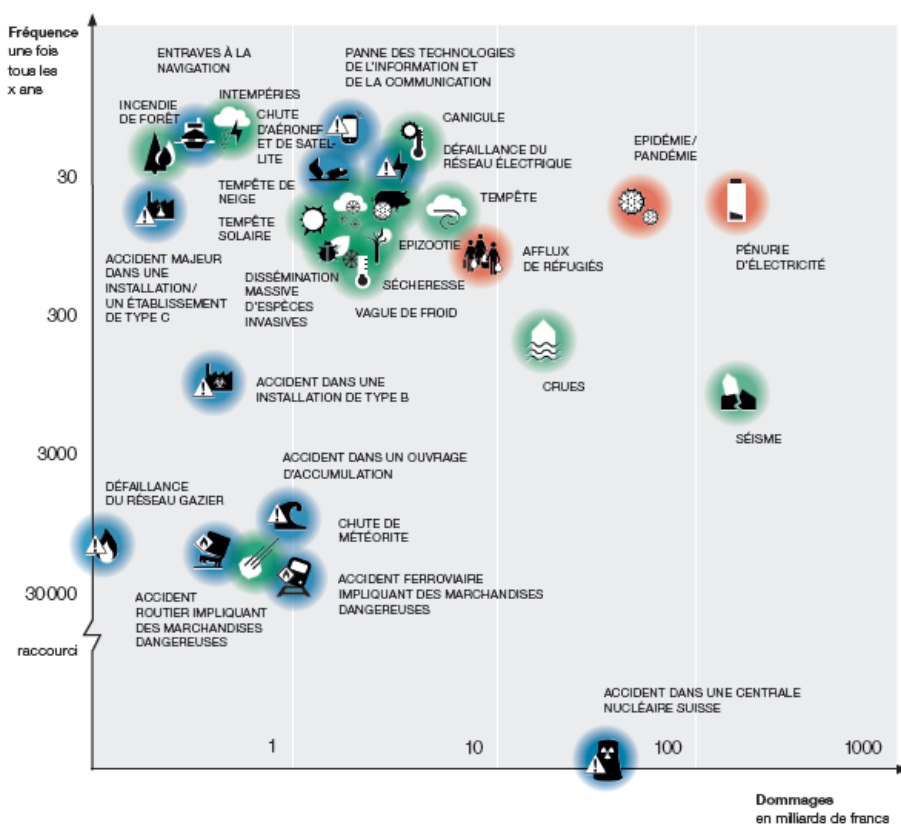
Il est illusoire de penser qu'au XXI<sup>e</sup> siècle, à l'ère de la mondialisation, les risques modernes pour la sécurité – cybernétique, climat, pandémies, infrastructures vulnérables – peuvent être maintenus à la frontière nationale par des avions de combat, des chars et de l'artillerie. Dans son « Appréciation annuelle de la menace 2020 » du 29 avril 2020, le Conseil fédéral sou-

<sup>1</sup> « Acquisition de nouveaux avions de combat et questions stratégiques », interpellation [19.4529](#) de Pierre-Alain Fridez (PS, JU). Voir aussi Pierre-Alain Fridez, « Sécurité et défense de la Suisse. Casser les tabous, oser les solutions », édition Favre 2020.

<sup>2</sup> « Air2030plus. Analyse zur Schweizer Luftraumverteidigung », [ACAMAR-Studie](#) pour le Groupe socialiste, 2019, p. 30.

ligne à juste titre la détérioration de la situation en matière de sécurité.<sup>3</sup> Dans l'ensemble du rapport, cependant, les avions de combat de luxe ne seraient d'une quelconque utilité contre aucune des menaces décrites : ni contre les « changements écologiques et sociaux » en tant que moteurs du changement de la politique de sécurité ; ni contre les « multiples acteurs », y compris les acteurs non étatiques, créant « une situation fragmentée en matière de politique de sécurité » ; ni contre le risque d'attaques « terroristes », même avec « des moyens chimiques ou biologiques » ; ni contre « l'augmentation prononcée du nombre de cyberattaques » étatiques et criminelles « visant des infrastructures critiques » et le risque « d'escalade militaire » dans certaines régions du monde. Face à tous ces défis, les avions de combat de luxe sont inutiles.

**Mieux investir les fonds limités là où les risques sont les plus importants et où l'on peut s'attendre à une sécurité supplémentaire.**



En 2015 déjà, une analyse des risques scientifiquement fondée de l'Office fédéral de la protection de la population<sup>4</sup> a révélé : Les pandémies et une pénurie d'électricité de longue durée sont les deux plus grands risques pour la sécurité de la Suisse : leur apparition est très probable et les dommages causés sont plus importants que tous les autres risques examinés. Cependant, le rapport du Conseil fédéral sur l'appréciation de la menace en 2020 ne contient pas un mot à ce sujet.

L'analyse de l'Office fédéral de la protection de la population montre clairement à tous à quel point nos priorités et nos mesures en matière de politique de sécurité sont malavisées :

- Beaucoup trop peu est fait pour faire face aux risques majeurs et probables tels que les pandémies, les pénuries d'électricité, les vagues de chaleur/climat, les cyberattaques/la vulnérabilité des infrastructures critiques.
- Contre toutes ces nouvelles menaces, les avions de combat de luxe sont inutiles.
- Depuis des années, le DDPS et le Conseil fédéral empêchent un débat sur les risques susceptibles d'avoir des conséquences graves et qui nécessiteraient le plus de moyens pour les prévenir et les combattre.

<sup>3</sup> « Appréciation annuelle de la menace 2020 ». Rapport du Conseil fédéral du 29 avril 2020, [FF 2020 4189](#).

<sup>4</sup> Office fédéral de la protection de la population, « [Quelles risques menace la Suisse ? Catastrophes et situations d'urgence en Suisse 2015](#) ».

## IL EXISTE DES ALTERNATIVES : UNE DOUBLE SÉCURITÉ À MOITIÉ PRIX. UNE PROTECTION EFFICACE AU LIEU DE L'AIR2030

### Des avions de combat légers pour la protection quotidienne de l'espace aérien – et le F/A-18 comme réserve pour des scénarios robustes (rares)

Selon le Conseil fédéral, au cours des dix dernières années, les Forces aériennes ont effectué en moyenne environ 270 « live missions » et vingt « hot missions » par année.<sup>5</sup> Dans le cadre de ces missions, les Forces aériennes assurent l'ordre dans l'espace aérien suisse, très peuplé. Cette capacité doit être maintenue. Cependant, toutes les « live missions » et la grande majorité des « hot missions » peuvent être effectuées par des avions de combat légers. Pour le reste et pour d'autres scénarios robustes (très improbables), nous garderons en réserve les 30 F/A-18 Hornet existants. Les appareils légers permettraient de ménager les actuels F/A-18 Hornet qui pourront être utilisés encore pendant longtemps.

### La nouvelle génération d'avions de combat devient un luxe, même pour les États-Unis. Dans le monde entier, on cherche des alternatives à l'explosion des coûts et un bénéfice décroissant.

Il y a un débat mondial sur l'explosion des coûts de la nouvelle génération d'avions de combat. Les revues militaires sont pleines de rapports comme: « *Le programme le plus coûteux du Ministère américain de la Défense, le F-35, est confronté à trois défis majeurs qui ne peuvent être relevés par des investissements supplémentaires :*

- *Le F-35 est trop complexe pour maintenir un état de disponibilité permanent.*
- *Il souffre d'un rayon d'action extrêmement court, qui n'est guère atténué par le ravitaillement en vol.*
- *Et il coûte trop cher à l'acquérir et à l'exploiter, compte tenu de sa vulnérabilité à la destruction sur le terrain par des missiles de croisière relativement bon marché, dont le rayon d'action également dépasse largement celui des F-35. »<sup>6</sup>*

Les avions de combat légers tels que le M-346FA (FA signifie fight and attack) de Leonardo (Italie) ou le KAI FA-50 Golden Eagle (Corée du Sud) présentent de nombreux avantages :

- La disponibilité des avions de combat légers est beaucoup plus élevée que celle des avions de combat de luxe. Ceux-ci sont si complexes qu'ils passent plusieurs heures par heure de vol dans le hangar pour la maintenance et l'entretien. Les avions de combat légers nécessitent beaucoup moins de maintenance technique.
- Les avions de combat légers peuvent décoller immédiatement à partir d'un départ arrêté. Les avions de combat de luxe ont besoin de 15 minutes entre l'alarme et le décollage, afin que les moteurs atteignent d'abord leur température de fonctionnement. Un avion civil parcourt 225 kilomètres en 15 minutes, soit la distance entre Schaffhouse et Chiasso.
- Les avions de combat légers ont un temps de séjour dans l'air trois à quatre fois plus long que les avions de combat de luxe. Cela permet d'économiser d'énormes coûts, de ménager l'avion et de faire beaucoup moins de bruit, car il faut beaucoup moins décoller et atterrir.
- Les avions de combat légers coûtent quatre à cinq fois moins cher à l'achat que les avions de combat de luxe (20 millions au lieu de 80 à 100 millions) et 15 à 20 fois moins à l'exploitation (environ 2 000 francs par heure de vol au lieu de 30 000 à 50 000 francs selon le modèle).

<sup>5</sup> « Exigences pour le service de police aérienne ». Interpellation [19.4464](#) de Franziska Roth (PS, SO).

<sup>6</sup> « How To Save Billions At the Pentagon? Trade Aircraft Carriers For Drones and Missiles », National Interest, Blog, <https://nationalinterest.org/blog/skeptics/how-save-billions-pentagon-trade-aircraft-carriers-drones-and-missiles-165488>

Le M-346FA de Leonardo est équipé de beaucoup d'armes – entre autres des armes guidées air-air :

- Sidewinder : 2.5 mach / 17 km rayon d'action
- Amraam : 4 mach / 105–180 km rayon d'action

Avec cet armement, il n'est pas nécessaire qu'un avion supersonique couvre l'espace aérien suisse. Tout avion qui s'écarte de sa trajectoire tirera ses conclusions s'il est menacé par des armes dont la vitesse est plusieurs fois supérieure à celle du son. L'affirmation de la Conseillère fédérale Viola Amherd est ridicule : « Les avions de combat légers sont trop lents et ne disposent pas de l'armement nécessaire ».



### Des avions de combat légers permettent de ménager les F/A-18, dont la durée de vie sera prolongée. Au Canada cela se fait.

La Conseillère fédérale Viola Amherd a déclaré au Conseil national : si la durée de vie du F/A-18 Hornet est prolongée, à partir de 2030 la Suisse sera le dernier pays où cet avion sera encore en service. C'est tout simplement faux : le Canada a décidé en juin 2020 de moderniser 36 F/A-18C/D de sa flotte actuelle pour un milliard de dollars et de poursuivre leur exploitation au moins jusqu'en 2032.<sup>7</sup>

Le Canada prouve que la Suisse peut prolonger massivement la durée de vie du F/A-18 Hornet pour de nombreuses autres raisons :

- Le Canada a été l'un des premiers pays à se procurer des F/A-18 et a mis les premiers en service en 1982. La Suisse a été l'un des derniers pays à se procurer des F/A-18C/D et ne les a mis en service qu'entre 1997 et 1999, soit 15 à 17 ans après le Canada. Ainsi, la Suisse peut maintenir ses F/A-18 en vol plus longtemps.
- Le Canada modernise sa flotte de F/A-18C/D en coopération avec le Marine Corps américain.<sup>8</sup> Cela garantit une maintenance technique à long terme pour les deux partenaires.
- Le Canada et le Marine Corps justifient la prolongation de la durée de vie de la flotte de F/A-18 par le fait que les coûts seraient incontrôlables avec un avion de remplacement tel que le F-35, qui de toute façon n'est pas techniquement mature.<sup>9</sup> La Suisse devrait partager ce point de vue, mais maintient toujours les F-35 dans la course.
- Dès 2016, le Canada a signalé que des F/A-18 ont jusqu'à 8000 heures de vol. La Suisse modernise actuellement ses F/A-18 pour un coût de 450 millions de francs (approuvé dans le programme d'armement 2017) afin de prolonger la durée de vie de nos F/A-18 de 5000 à 6000 heures de vol.<sup>10</sup> Le Canada prouve: on peut faire mieux.
- La Malaisie est également en train de se procurer des F/A-18C/D usagés au Koweït. Ils seront livrés jusqu'en 2021, puis utilisés en Malaisie pendant plus de 10 à 15 ans encore.<sup>11</sup> Le DDPS est d'ailleurs très bien informé à ce sujet : RUAG effectue depuis des années la maintenance technique des F/A-18 malaisiens...

<sup>7</sup> <https://www.skiesmag.com/news/major-upgrades-canada-fleet-cf-188-hornets/> ; <http://espritdecorps.ca/interview/keeping-the-cf-18-flying-until-2032-brig-gen-todd-balfe-explains-how-the-rcaf-will-accomplish-that-mission>

<sup>8</sup> « Canada Mimics Marine Corps Makeover For F/A-18C/D Fleet », <https://sdquebec.ca/fr/nouvelle/canada-mimics-marine-corps-make-over-for-fa-18cd-fleet>

<sup>9</sup> <https://nationalinterest.org/blog/buzz/can-us-marine-corps-keep-old-fa-18-hornet-fighters-flying-until-more-f-35s-arrive-51207> ; voir aussi les indications ci-dessous dans les notes 17 et 18.

<sup>10</sup> <https://ottawacitizen.com/news/national/defence-watch/rcaf-cf-18s-a-list-of-hours-on-each-airframe#:~:text=It%20has%20been%20reported%20that,have%20more%20than%206%2C000%20hours>

<sup>11</sup> <https://www.freemalaysiatoday.com/category/nation/2019/05/31/malaysia-to-buy-used-kuwaiti-fighter-jets-to-expand-fleet/>



**Contre la plupart des risques de sécurité aérienne, les systèmes au sol ainsi que les bons systèmes de radar et de guidage offrent une protection bien plus importante que les avions de combat de luxe.**

Les systèmes au sol présentent de nombreux avantages par rapport aux avions de combat :

- Les systèmes au sol ont une disponibilité beaucoup plus élevée que les avions de combat de luxe. Ils sont disponibles 7 jours / 24 heures. En revanche, pour chaque heure de vol, les avions de combat de luxe passent de nombreuses heures dans le hangar pour la maintenance et l'entretien.
- Les systèmes au sol sont moins vulnérables. Ils peuvent être facilement dissimulés. Les avions de combat ont besoin d'une infrastructure très vulnérable pour pouvoir décoller. Le risque qu'elles ne décollent jamais en cas d'urgence est extrêmement élevé.
- Chaque avion de combat a un pilote à bord. Elles peuvent toujours être descendues. Le risque de pertes humaines est beaucoup plus élevé qu'avec les systèmes au sol.
- Il faut renoncer à la mise hors service prévue des Stingers. Cette arme portée à l'épaule est toujours utilisée dans le monde entier, peut être modernisée, est peu coûteuse et imbattable contre les objets volant à basse altitude.
- Le BODLUV est sur la mauvaise voie. On accorde trop d'importance à l'appareil et bien trop peu d'attention au professionnalisme du personnel d'exploitation et à l'architecture de sécurité environnante.<sup>12</sup> La milice a atteint ses limites.

**La détection et l'alerte précoces sont de toute façon cruciales.**

- La détection et l'alerte précoces sont bien plus importantes que des avions de combat de luxe particulièrement lourds et particulièrement complexes.
- Les avions de combat légers peuvent également être équipés de systèmes radars puissants – le M-346FA de Leonardo, par exemple, est équipé en série du radar Grifo, qui a une capacité de look-down/shoot-down. Ce système est d'une importance cruciale dans la lutte contre les objets volant à basse altitude, lentement ou rapidement, tels que les drones, les avions de sport ou les missiles de croisière. Il protège la Genève internationale bien plus efficacement que les avions de combat de luxe.
- La Suisse a déjà conclu des accords bilatéraux avec les quatre pays voisins pour la sécurisation commune de l'espace aérien. Le champ d'application de ces traités devrait être élargi dans l'intérêt mutuel.
- Les systèmes radars ont connu un développement technique extrêmement dynamique au cours des dernières années. L'étude Acamar préparée pour le Groupe socialiste<sup>13</sup> met en avant de nouveaux systèmes de radar très performants à des coûts abordables :
  - Les aérostats doivent être considérés comme un moyen de protection efficace et rentable, en particulier contre les menaces en profondeur, et notamment compte tenu de la menace croissante que représentent les drones.
  - La combinaison d'un système IBCS C2 avec deux systèmes radars G/ATOR (un système radar en exploitation / un en réserve) coûterait environ 1 milliard de francs et offrirait une protection bien plus grande qu'un avion de combat de luxe.

Dans tous les cas, une architecture de sécurité intégrée comprend des capacités de contrôle et de commandement améliorées (C2Air) et un réseau robuste pour bénéficier de l'architecture radar optimisée et adaptée à la topographie suisse.

---

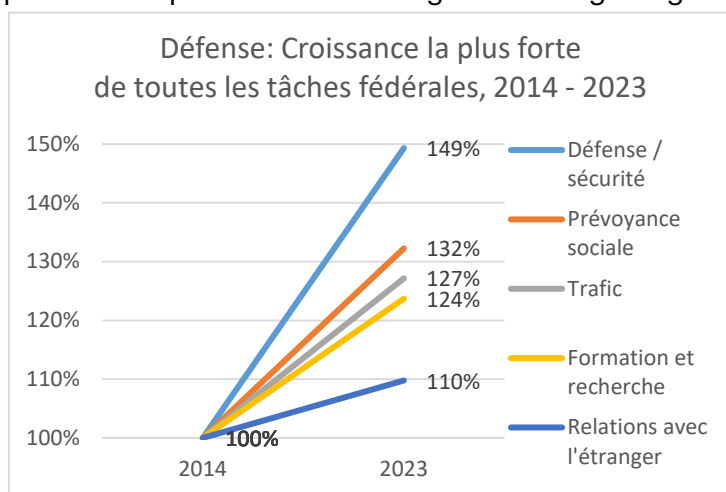
<sup>12</sup> « However, many countries do not fully appreciate that effective air defense requires a networked system and not just one missile system component. To get the true defensive value out of [it], there are additional components that add costs and complexities to the system » <https://www.rand.org/blog/2020/05/russian-s-400-surface-to-air-missile-system-is-it-worth.html>

<sup>13</sup> [ACAMAR-Studie](#) (voir note 2), p. 32 ff., p. 71 ff.

## LES AVIONS DE COMBAT DE LUXE COÛTENT ENVIRON 24 MILLIARDS DE FRANCS – CELA MET EN DANGER DES DÉPENSES PLUS URGENTES

**Les six milliards de francs dépensés pour des avions de combat de luxe ne peuvent être absorbés dans le budget de l'armée régulière qu'avec des augmentations exorbitantes des dépenses militaires.**

Les partisans des avions de combat de luxe affirment que les six milliards francs demandés pour l'achat pourraient être intégrés au budget régulier de l'armée. Ce qu'ils ne révèlent pas :



- Aucun autre domaine des dépenses fédérales n'a connu une croissance aussi énorme dans les années 2014 à 2023 que celui de la défense et de la sécurité, à savoir une croissance inouïe de 49 %.<sup>14</sup>

- Selon le message sur l'armée, les dépenses militaires pour la période de dix ans allant de 2023 à 2032 devraient s'élever à 15 milliards de francs au lieu des 10 milliards prévus précédemment – une nouvelle augmentation exorbitante de 50 % supplémentaires.<sup>15</sup>

Le DDPS réduit optiquement les augmentations de dépenses prévues à « plus 1,4 % par an en termes réels ». C'est un peu déroutant : dans tous les autres domaines de dépenses du budget fédéral, on utilise les taux de croissance nominaux. En d'autres termes, nous parlons de 2,1 % par an (inflation supposée : 0,7 % en moyenne par an) – 23 % de plus en dix ans.

**Et le pire est à venir : les avions de combat de luxe se débattent avec une augmentation explosive des coûts du cycle de vie de 24 milliards**

Le Conseil fédéral tire sa « règle empirique » pour l'estimation des « coûts d'exploitation » des nouveaux avions de combat de « l'expérience acquise dans l'exploitation des avions de combat suisses ... au cours des dernières décennies », de sorte que les « coûts d'exploitation sont environ deux fois plus élevés que les coûts d'acquisition »<sup>16</sup>. Cela porte le Conseil fédéral à 12 milliards pour l'exploitation et à 6 milliards pour les achats : un total de 18 milliards.

14

	C2014	C2015	C2016	C2017	C2018	C2019	B2020	PF2021	PF2022	PF2023
Prévoyance sociale	21414	21998	22544	22908	22328	22386	24114	24742	27095	28323
Trafic	8429	8323	9153	9053	10393	9933	10372	10385	10615	10718
Recherche et formation	6952	7080	7167	7573	7714	7985	8198	8226	8409	8600
Défense / sécurité	4348	4416	4585	5592	5570	5991	6384	6375	6434	6493
Relations à l'étranger	3508	3723	3544	3529	3771	3480	3650	3658	3744	3851

Source: C = Comptes d'Etat 2014-2019; B = budget 2020; PF = plan financier 2021–2023 de la législature du 29 janvier 2020.

<sup>15</sup> Conseil fédéral, message sur l'armée 2020 ([20.031](#)), p. 2273.

<sup>16</sup> « Coûts des nouveaux avions de combat sur toute leur durée d'utilisation », question [20.5293](#) de Priska Seiler Graf (PS, ZH).

Le chiffre du Conseil fédéral, déjà énorme, de 18 milliards de francs, est estimé à un niveau trop faible pour au moins deux raisons:

- Les coûts d'exploitation futurs des avions de combat ne peuvent être dérivés des coûts des « dernières décennies ». D'une génération d'avions de combat à l'autre, les coûts du cycle de vie augmentent de façon explosive. C'est ce que montrent de nombreuses études, notamment celles de la Cour des comptes américaine (GAO) et du Bureau du budget du Congrès américain (CBO).<sup>17</sup> Le Congrès veut donc acquérir beaucoup moins de jets furtifs F-35 et se concentre plutôt sur la prolongation de la durée de vie des appareils existants et sur l'achat d'avions classiques comme F-16 et F/A-18.<sup>18</sup>
- Le terme « coûts d'exploitation » ne couvre qu'une partie. Outre l'exploitation, d'autres coûts sont encourus pour la préparation des achats, l'adaptation de l'infrastructure (pistes, hangars, cavernes) ainsi que pour l'entretien, la conservation de la valeur et les mises à jour. Si l'on inclut les autres coûts de suivi, il s'agit d'un total de 24 à 30 milliards de francs, selon le modèle d'avion de combat – plus que le tunnel NLFA du Gothard!

Ce piège des coûts est l'une des principales raisons pour lesquelles d'autres forces aériennes – telles que celles des États-Unis, du Canada et de la Malaisie – prolongent la durée de vie utile de leurs F/A-18C/D – elles considèrent que l'acquisition et l'exploitation des F-35 ou d'autres avions de combat nouveaux ne sont pas viables.

### **Sortir du piège des coûts : une force aérienne à deux niveaux (« high/low-mix »)**

Depuis des décennies, la Suisse s'appuie sur une force aérienne à deux modèles. Le DDPS veut mettre un terme à cela et met hors service le F-5 Tiger sans le remplacer et veut s'appuyer sur un seul modèle d'avions de combat de la 4e ou 5e génération.

Malgré l'inflation exorbitante des coûts des avions de combat de première ligne, cette solution leur transfère l'intégralité de la charge de la formation des pilotes et des missions même les plus simples. Pendant leur formation, les pilotes suisses devront passer directement de l'avion à turbopropulseur PC-21 à un avion de combat de luxe et y effectuer la plupart de leurs exercices et toutes les missions même plus petites – à des prix à l'heure de vol allant de 30 000 à 50 000 CHF selon le modèle ! En revanche, un avion d'entraînement et de combat léger combiné comme le M-346FA coûte environ 2 000 francs par heure de vol, soit 15 à 25 fois moins.

Un tel concept de formation est très controversé en termes de formation et financièrement irresponsable. Les nouveaux pilotes effectuent inutilement de nombreuses heures de formation sur de coûteux avions de première ligne – un gaspillage absolu de ressources financières et une usure inutile de l'appareil. Avec ce concept, la Suisse sera bientôt de retour là où le DDPS prétend être aujourd'hui avec le F/A-18 : avec des avions usés.

Par conséquent, le concept du M-346 FA ou du KAI T-50 est également bien meilleur pour la formation des pilotes. Vous avez un avion qui peut être utilisé dans un double rôle. Les moyens de formation offerts par ces modèles d'avions sont sans aucun doute parmi les meilleurs du monde.

La mauvaise décision en faveur d'une force aérienne d'un seul modèle contredit les conclusions de la discussion qui s'est tenue dans le monde entier sous le titre « high/low-mix ». Si

---

<sup>17</sup> Congressional Budget Office (CBO), « The Depot- Level Maintenance of DoD's Combat Aircraft: Insights for the F-35 » (February 2018), <https://www.cbo.gov/publication/52156>; CBO, « Trends in Operation and Maintenance Spending by the Department of Defense » (July 2016), [www.cbo.gov/publication/51731](https://www.cbo.gov/publication/51731); Government Accountability Office (GAO), « Joint Strike Fighter. DOD Actions Needed to Further Enhance Restructuring and Address Affordability Risks » (June 2012), <https://www.gao.gov/products/GAO-12-437>.

<sup>18</sup> « Cancel Plans to Purchase Additional F-35 Joint Strike Fighters and Instead Purchase F-16s and F/A-18s », en: CBO, « Options for Reducing the Deficit: 2019 to 2028 » (December 2018), p. 132, <https://www.cbo.gov/publication/54667>.

vous entrez « high/low-mix » dans Google, vous trouverez de nombreuses réunions – les coûts des avions de première ligne sont tout simplement trop élevés:

- Georges Bridel, ingénieur aéronautique et PDG du Groupe de Développement de Projets Aérospatiaux ALR à Zurich, a donc toujours préconisé de prolonger la durée de vie du F-5 Tiger et de continuer à exploiter une force aérienne à deux modèles.<sup>19</sup>
- En collaboration avec des ingénieurs aéronautiques français et polonais, Georges Bridel a mis au point l'avion d'entraînement et de combat léger JANUS. Argument principal : former suffisamment de pilotes tout en économisant.<sup>20</sup>
- Le sénateur républicain de longue date et vétéran de la guerre, John McCain, a déclaré dans un rapport au Congrès américain peu avant sa mort qu'il est très inefficace de faire appel à des avions de combat de première ligne pour résoudre tous les problèmes de sécurité dans les airs. Il a donc préconisé un mélange intelligent « haut/bas » comprenant « *low-cost, light-attack fighters that would require minimal work to develop* ». <sup>21</sup>
- La Force aérienne américaine a appliqué exactement ce conseil. Même pour les États-Unis, le transfert initialement prévu de la totalité de la charge d'entraînement et de combat vers les F-35 présente un bilan coûts-avantages insupportable. La Force aérienne américaine compte désormais sur le nouvel avion d'entraînement T-X (T-7 Red Hawk). Il est très similaire à la M-346FA de Leonardo et doit également être utilisé pour des tâches de combat simples.<sup>22</sup>
- En Autriche, le concept « Forces armées 2030 » prévoit d'investir 1 milliard d'euros pour poursuivre l'exploitation de l'Eurofighter et remplacer l'avion d'entraînement Saab 105 par un avion de combat léger.<sup>23</sup> Suite à une intervention de la Conseillère fédérale Viola Amherd avec Klaudia Tanner – une collègue de ministre et de parti politique – à l'été 2020, cette dernière a étonnamment remis en question ce concept à deux volets et a demandé un réexamen par une commission parlementaire. Mais sa communication chaotique n'a eu aucun effet, si ce n'est des demandes de démission.
- D'après les réponses aux questions parlementaires, il est clair que l'Autriche a depuis longtemps transféré une partie importante de la charge de la protection de l'espace aérien – connue en Suisse sous le nom de police de l'air – au simple avion d'entraînement Saab 105. Objectif : réduire les coûts et ménager l'Eurofighter, qui nécessite beaucoup d'entretien et qui est vulnérable.<sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> Georges Bridel, NZZ am Sonntag du 31 août 2014. Concernant l'ALR voir <http://www.alr-aerospace.ch/>

<sup>20</sup> « Recent operations have shown that it is necessary to qualify and maintain an important reserve of pilots to support protracted conflict (...). However, the cost of deploying front line combat aircraft is now so high that these will be prioritized for operations or high-level exercises. Additionally, combat aircraft are often heavily committed to operations and cannot be diverted to routine Advanced Training missions » Georges Bridel et al., Janus – a new approach to air combat pilot training, Sciendo, Łukasiewicz Research Network – Institute of Aviation 2019, [http://www.alr-aerospace.ch/content/JANUS\\_Article\\_SCIENDO.pdf](http://www.alr-aerospace.ch/content/JANUS_Article_SCIENDO.pdf)

<sup>21</sup> Senator John McCain, Chairman Senate Armed Services Committee, [Recommendations for the FY 2018–2022 Defense Budget](#).

<sup>22</sup> « The F-35 is overqualified for the alert mission, and the service needs to assess the wisdom of utilizing the world's most advanced fighter platform for tasks a lesser fighter could ably do »: <https://warontherocks.com/2016/06/guardians-of-the-homeland-looming-threats-to-the-air-alert-mission/>. Voir aussi <https://www.defensenews.com/2020/06/25/air-force-considers-leasing-losing-t-x-training-jets/>; <https://www.airforcemag.com/acc-aims-to-cut-pilot-training-time-by-up-to-half/>;

<sup>23</sup> Bundesminister für Landesverteidigung, [Unser Heer 2030. Die Antwort auf künftige Bedrohungen](#), Wien 2019, p. 51.

<sup>24</sup> « Luftraumüberwachung in Österreich ». [Parlamentarische Anfrage Nr. 247 IJ](#) von Nationalrat Stögmüller vom 4. Dezember 2019, beantwortet von der Verteidigungsministerin Klaudia Tanner am 4.2.2020.

## DIFFAMER AU LIEU DE CONCRÉTISER : LE CHÈQUE EN BLANC DONNE AUX ÉLECTEURS ET ÉLECTRICES L'AIR STUPIDE

Le camp du oui invoque la protection par des avions de combat. Cependant, il ne se concrétise jamais – probablement à court d'arguments : Comment organiser la formation des pilotes et les missions simples de manière efficace ? Dans quel scénario les avions de combat de luxe offrent-ils quelle protection ? Qui attaque comment ? Comment l'agresseur se rend-il en Suisse ? En quoi les avions de combat de luxe aident-ils à lutter contre les drones ou les armes guidées ? Ou contre des avions de sport remplis d'explosifs avec lesquels les terroristes visent la Genève internationale ? Le DDPS ne donne aucune indication à ces sujets.

Le silence éloquent des partisans a un système, tout comme le fait qu'ils affirment à plusieurs reprises, plus ou moins subtilement, que le camp du non veut priver la population suisse de sa « protection » (De quoi ? Contre quoi ? Comment ?)

Cette « diffamation au lieu de la concrétisation », qui frise la coercition, donne aux électeurs et électrices le sentiment d'être stupides. Ils ne doivent pas poser de questions, mais émettre aveuglément un chèque en blanc. Jamais auparavant les électeurs et électrices n'ont reçu si peu d'informations concrètes pour autant d'argent.

La raison est simple : même les avions de combat de luxe n'offrent aucune protection contre des menaces aériennes modernes : ils sont inutiles contre les essaims de drones, les missiles de croisière et les armes balistiques, ainsi que dans les scénarios hybrides. Mais c'est précisément là que se situent les défis militaires de l'avenir. Le bouclier protecteur promis par le camp du oui est plein de trous, la promesse de protection est une illusion.

### Le choix du modèle est tout sauf apolitique

Le choix d'un chèque en blanc signifie que les électeurs et électrices sont laissé-e-s dans l'ignorance quant au choix de modèle. Le DDBS dit : nous devrions laisser « les experts » s'en charger en toute confiance. Mais : le choix de modèle est tout sauf une question apolitique qui pourrait être laissée à quelques « experts » anonymes.

À chacun des quatre modèles d'avions de combat évalués sont associées d'interdépendance de politique étrangère et des orientations militaires différentes. Le fait d'écarter maintenant cette ligne de conduite du débat démocratique est profondément anti-suisse et témoigne d'une crainte envers le peuple :

- Sera-ce le bombardier furtif F-35, qui pourrait voler sans être détecté depuis la Suisse jusqu'à Moscou et Lisbonne pour y larguer des bombes ? Et dans lequel les services secrets américains sont toujours assis comme passager clandestin dans le cockpit du fait de la liaison de données ?<sup>25</sup> Et qui ne peut voler en supersonique que 1,2 Mach et que pendant un maximum de 10 minutes sans provoquer de surchauffe et de bouillonnement, menaçant ainsi des dommages structurels fondamentaux et une perte de furtivité ?<sup>26</sup>
- Ou sera-ce le F/A-18 Super Hornet – également en provenance des États-Unis –, qui diffère du F/A-18 Hornet, dont la Suisse dispose déjà, avant tout par le fait que le Super Hornet est beaucoup plus grand et beaucoup plus lourd et que ses coûts de fonctionnement sont beaucoup plus élevés ?

<sup>25</sup> [ACAMAR-Studie](#) (voir note 2), p. 67s.; « Bombardier furtif F-35. Vers un partage de souveraineté avec les États-Unis ? ». Interpellation [20.3697](#) de Franziska Roth (PS, SO).

<sup>26</sup> [www.defenseworld.net/news/26992/Swiss\\_Internal\\_Report\\_Flags\\_F\\_35\\_Afterburner\\_Issue#XxB1HfgqUk](#) ; [www.defensenews.com/smr/hidden-troubles-f35/](#). Le Pentagone a fait face au problème et s'est résigné : [taskandpurpose.com/military-tech/f35-stealth-technology-deficiency](#) ; « Armee hat Zweifel an US-Kampfjet », [Blick-online](#), 23.7.2020.

- Ou s'agira-t-il de l'Eurofighter, un avion dont le développement a commencé il y a près de 40 ans, pendant la guerre froide, et a entraîné des surcoûts exorbitants, mais un avion qui appartient à la même génération que le F/A-18 Hornet, dont la Suisse dispose déjà ? L'Eurofighter que le Ministère allemand de la Défense rejette en tant que jet succédant au Tornado, même si l'industrie allemande gagnait beaucoup d'argent avec l'Eurofighter ?
- Ou sera-ce le Rafale français, qui a été conçu avant tout comme un avion porteur de bombes atomiques, qui monte et vole donc moins vite que l'Eurofighter et est presque aussi vieux que le F/A-18 Hornet, que la Suisse possède déjà ? Et cela alors même que, pendant deux décennies, il n'a jamais trouvé preneur sur les marchés d'exportation, qu'il n'a fait une percée en Égypte, en Inde et au Qatar qu'à partir de 2015 et qu'aucun État européen ne l'a encore acheté ?

Au lieu de permettre un débat démocratique sur ces questions pertinentes, le Conseil fédéral veut que les électeurs et électrices achètent un cochon dans un sac. Nous rejetons cette idée.

### **Après de nombreuses faillites et pannes, il n'y a aucune raison de faire confiance aux « experts » pour les achats d'armement**

Au cours des deux dernières décennies, Armasuisse a prouvé à maintes reprises qu'elle était complètement débordée par l'achat d'armements beaucoup plus simples que les nouveaux avions de combat de luxe. Les sept exemples suivants sont à eux seuls à mentionner ici :

- Le Gripen, un « avion en papier » : Le principe de la « maturité du projet d'acquisition » est décliné à l'ordonnance sur le matériel. Seuls les équipements militaires développés peuvent être soumis au Parlement pour approbation. Pour le Gripen, ce n'était pas le cas en 2012 (quand le Parlement a décidé) et non plus en 2019 : sept ans après son choix de modèle par l'Armasuisse – le même Armasuisse a conseillé au fournisseur du Gripen de retirer l'offre parce qu'il s'agissait encore d'un avion qui n'est pas arrivé à maturité sur le plan technique...
- Le crash du BODLUV et le va-et-vient : Pendant des années, le DDPS a travaillé sur le renouvellement de la protection de l'espace aérien au sol. Au départ, il était question de coûts de 500 millions, puis de 700 millions, puis d'un milliard, maintenant de deux milliards. Au départ, il s'agissait simplement de remplacer les systèmes existants : le missile porté à l'épaule Stinger, un système de missile guidé soutenu par radar Rapier et le « canon de 35 mm ». Le 22 mars 2016, le conseiller fédéral Guy Parmelin a arraché le cordon et a interrompu les travaux du projet. Un an plus tard, BODLUV a soudainement affecté des systèmes sol-air avec des distances opérationnelles de 100 km et plus – mais supposé exclusivement pour se défendre contre des avions ennemis. Le DDPS a affirmé à l'époque que les armes guidées ne constituaient pas une menace Jusqu'à ce que cet avis soit brusquement modifié au début de l'année 2020.
- La débâcle FIS Heer : Le système de conduite et d'information des forces terrestres faisait partie du programme d'armement de 2006 (424 millions de CHF) et de 2007 (278 millions de CHF supplémentaires). Après d'innombrables pannes et faillites, le DDPS a décidé en 2011 de laisser tomber des domaines d'application centraux promis au moment de l'approbation parlementaire : elles ne sont jamais entrées en vigueur.
- Faillite de Duro : En 2015, le Parlement a approuvé le maintien de la valeur de 2220 transporteurs d'équipes Duro. A l'origine, 48 mois étaient prévus pour la rénovation. En 2019, cependant, seule une partie avait été remise à neuf. Et les 215 Duros déjà converties aux moteurs Steyr seront démontées et remplacées par des moteurs Fiat.

- Mortiers 16 – de graves lacunes procédurales : En 2020, le Contrôle fédéral des finances (CDF) « a constaté des lacunes dans la procédure et des difficultés à suivre le processus d'acquisition ». Les ajustements ultérieurs du catalogue des besoins militaires avaient pour seul but de refuser des offres bien moins chères et meilleures de la Finlande afin de pouvoir faire le contrat avec MOWAG (pour le véhicule porteur) et RUAG (pour le canon « Cobra »). Il n'y avait point de « maturité du projet d'acquisition » – des parties entières devaient être nouvellement développées ou fondamentalement améliorées. Il en résulte une augmentation des coûts, des retards et une protection insuffisante pour les soldats concernés.
- Drones Hermes – des retards massifs : Dans le cadre du programme d'armement 2015, la Suisse a acheté le système de drone Hermes 900 HFE à Elbit Systems Ltd. (Israël) pour 250 millions de francs. À partir de 2019, ce système devait progressivement remplacer le système ADS 95 « Ranger », qui était arrivé en fin de vie. Aujourd'hui, le « Ranger » est hors service, mais l'Hermès est loin d'être là : lui aussi était tout sauf un projet mature en 2015. Au lieu de l'habituel moteur à essence, la Suisse a exigé un moteur diesel (beaucoup plus lourd), ce qui a déplacé le centre de gravité de l'avion de 60 cm et a nécessité des tests nouveaux dans la soufflerie. Le système de détection automatique des autres avions (« Sense & Avoid ») a dû être développé à partir de zéro et n'est toujours pas prêt. Armasuisse a récemment constaté qu'il fait plus froid en Suisse qu'en Israël et installe un système de dégivrage par la suite. Le Contrôle fédéral des finances a critiqué le fait que la Suisse reste dépendante d'Israël pour la maintenance à long terme du système.
- F-5 Tiger – gaspillage de l'argent des contribuables : Le DDPS met le F-5 hors service après seulement 3300 heures de vol. D'autres forces aériennes le font voler deux ou trois fois plus longtemps. Et maintenant, les États-Unis rachètent nos F-5 et continuent à les utiliser.

Après toutes ces pannes et ces faillites, il n'y a absolument aucune raison de faire confiance aux « experts » d'Armasuisse : Pourquoi devraient-ils prendre une décision objective dans le choix du modèle d'avion de combat de luxe, après avoir commis de nombreuses erreurs de planification et avoir privilégié à plusieurs reprises les intérêts industriels à ceux de la sécurité ainsi que les demandes spéciales extrêmement coûteuses de certains princes de troupe ?

### **Viola Amherd met en avant les pilotes Claude Nicollier et Fanny Chollet qui représentent avant tout leurs propres intérêts**

Une discussion fondamentale est en cours dans le monde entier sur l'utilisation future des forces aériennes. Il montre que les missiles balistiques sont si précis qu'ils peuvent remplacer les avions de combat pour effectuer des attaques ciblées. En outre, les drones seront de plus en plus capables d'effectuer des tâches de la force aérienne traditionnelle à moindre coût. À l'avenir, le rôle des forces aériennes traditionnelles sera très limité.<sup>27</sup>

Partout, les pilotes résistent naturellement à la prise de conscience que les avions de combat deviennent massivement moins importants que les drones et les armes guidées. Ils condamnent par réflexe tout ce qui remet en cause leur rôle.

La Conseillère fédérale Viola Amherd a donc été malavisée de charger le pilote Claude Nicollier de réaliser une expertise et la pilote Fanny Chollet de prendre la parole lors de la conférence de presse de lancement de la campagne de vote. Les pilotes ne veulent rien changer et s'en tiennent à leurs jouets super chers. Ils n'ont aucun intérêt à adapter la politique de sécurité suisse aux défis modernes et nouveaux de l'avenir. Mais la vieille pensée

<sup>27</sup> <https://breakingdefense.com/2020/07/army-says-long-range-missiles-will-help-air-force-not-compete/>; <https://breakingdefense.com/2020/07/air-force-digital-century-series-is-stuck-in-the-wrong-century/>; <https://nationalinterest.org/blog/skeptics/how-save-billions-pentagon-trade-aircraft-carriers-drones-and-missiles-165488>;

seule aide à combattre les batailles passées et à perdre les batailles futures, mais pas à reconnaître l'essence de la « nouvelle guerre » telle qu'elle est apparue en Syrie, au Yémen, en Israël et en Ukraine. Tous ces théâtres de guerre montrent la voie : le combat aérien héroïque entre avions de combat est une chose du passé. Parce que Fanny Chollet s'entraîne jour après jour à ce combat aérien héroïque, sa déclaration est compréhensible – mais n'a rien à voir avec la réalité d'aujourd'hui et de demain.

## DES COÛTS CLIMATIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX EXCESSIFS

### La protection contre le bruit n'est respectée que grâce à de vilaines astuces

Le bruit du F/A-18 Hornet était déjà insupportablement élevé. L'ordonnance sur la réduction du bruit ne peut être respectée qu'en calculant le bruit des avions militaires – contrairement au bruit des hélicoptères, par exemple – en utilisant des valeurs moyennes sur une année entière au lieu des pics de bruit au moment du décollage.<sup>28</sup> Cette vilaine astuce conduit au fait que dans le cas du bruit des avions militaires, même les valeurs d'alarme qui provoquent des maladies disparaissent et sont considérées comme légalement acceptables.

Tant que le DDPS a apporté de nombreux emplois bien rémunérés dans la région en guise de compensation, pour ainsi dire, la majorité des communautés touchées par le bruit ont mis le poing dans la poche. Mais entre-temps, l'humeur bascule, car le nombre d'emplois du DDPS a fortement diminué et continuera à diminuer à l'avenir en raison de la baisse des effectifs. Outre Payerne et Emmen, l'ambiance en particulier à Meiringen tourne :

- Toutes les communautés autour de la base aérienne militaire de Meiringen ont accepté l'initiative radicale de Franz Weber déjà en 2007 « Contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques ». Personne ne s'attendait à cela. Cependant, la population a réalisé que le bruit des avions de combat mettait en danger beaucoup plus d'emplois dans le tourisme que l'aérodrome militaire n'en a jamais apporté à la région.
- Le DDPS a entamé un processus de dialogue avec les communautés, les résidents et les groupes d'intérêt autour de la base aérienne militaire de Meiringen. Le 25 novembre 2019, les maires des dix municipalités concernées ont publié un communiqué de presse dans lequel ils ont souligné le résultat « extrêmement insatisfaisant », compte tenu des « années de piétinement et de ruminations sur les mêmes vieilles questions ». Le comportement arrogant du DDPS seul déclenche « de secouer la tête d'incrédulité ».
- En été 2020, deux membres de l'UDC de la région ont mis en garde contre « des effets massifs sur les possibilités de développement structurel dans le fond de la vallée et sur les pentes adjacentes » si le registre de protection contre le bruit dépassé de 1997 est adapté comme prévu avec le stationnement des nouveaux avions de combat dans la région.

Le DDPS ne cherche qu'à gagner du temps. Les communautés affectées par le bruit se sentent dupes. Le DDPS refuse d'apporter des éclaircissements pour une raison simple : avec les nouveaux avions de combat, la pollution sonore continue d'augmenter et le nombre d'emplois diminue. Les avions de combat légers permettraient de réduire considérablement la pollution sonore. Dans le passé, cela a été démontré par la pollution sonore beaucoup plus faible du F-5 Tiger par rapport au F/A-18 Hornet.

<sup>28</sup> « Avions de combat. Émissions sonores des quatre modèles évalués ». Interpellation [19.4540](#) de Priska Seiler Graf (PS, ZH). Voir aussi « Accroissement sensible des immissions sonores sur l'aérodrome d'Emmen? » Interpellation [16.4141](#) de Prisca Birrer-Heimo (PS, LU).



## La consommation de carburant des nouveaux avions est très élevée

En une seule heure de vol, un F/A-18 consomme en moyenne 4850 litres de kérosène, ce qui entraîne l'émission de 12 220 kg de CO<sub>2</sub>. L'impact environnemental d'une heure de vol avec un F/A-18 est comparable aux émissions d'un voyage en voiture de 100 000 kilomètres (soit 2,5 fois le tour du monde). Les quatre nouveaux avions de combat proposés sont nettement plus lourds que le Hornet, ce qui augmentera encore la consommation de carburant. La protection du climat a l'air différent...

## LES CONTRE-ARGUMENTS ET LEUR RÉFUTATION

### « Tout ce que vous voulez faire, c'est abolir l'armée de toute façon »

Si nous étions contre en soi : Pourquoi le PS s'est-il donné la peine d'élaborer un contre-concept réaliste qui a coûté cher et dont nous sommes fiers à juste titre ?

N'est-ce pas plutôt le camp du oui avec son concept rigide « ou/ou » sans plan B qui dirige la protection de l'espace aérien suisse droit dans le mur ? N'est-il pas contradictoire à tout professionnalisme militaire de s'abstenir d'examiner plusieurs options sur la manière de protéger au mieux l'espace aérien ?

### « Les avions d'entraînement ne sont pas adaptés à la police aérienne »

Pour les scénarios robustes (en tout cas peu probables), nous avons toujours le F/A-18. Le PS ne dit nulle part que la Suisse devrait compter uniquement sur des avions de combat légers (p.e. le Leonardo M-346FA d'Italie ou le Golden Eagle de Corée du Sud). Ils permettent de ménager le F/A-18 Hornet et de continuer à l'exploiter au moins jusqu'au milieu des années 2030, comme d'autres États (par exemple le Canada et la Malaisie) prévoient de le faire.

#### Vitesse :

- La M-346FA peut démarrer immédiatement. Les avions de combat de luxe ont besoin de 15 minutes entre l'alarme et le démarrage. C'est très long : en 15 minutes, un avion de ligne civil parcourt 225 kilomètres, soit la distance Schaffhouse – Chiasso.
- Le M-346FA, par exemple, est armé de missiles air-air qui volent à des vitesses plusieurs fois égales du son sonique et couvrent tout l'espace aérien suisse :
  - Sidewinter: 2.5 mach / 17 kilomètres rayon d'action.
  - Amraam: 4 mach / 105–180 kilomètres rayon d'action.

C'est suffisant pour la police de l'air, même pendant presque toutes les « Hot Missions » : un intrus sera bientôt très impressionné s'il est menacé par ces missiles air-air.

Armement et radar : Un avion est une plate-forme sur laquelle peuvent être montés, en option, divers systèmes d'armes et de radar, quel qu'en soit le modèle spécifique. Les avions de combat légers proposés ont **un système tout temps et sont apte aux engagements de nuit**. Ils disposent de l'armement et des radars les plus avancés.

### « Les fissures du F/A-18 indiquent la fin de la durée de vie »

Les fissures sont normales. C'est de la physique : les charges sont énormes, la fatigue des matériaux fait partie de la vie quotidienne. Par heure de vol, tous les avions à haute performance passent de nombreuses heures dans le hangar pour des travaux de maintenance.

Les pièces sont continuellement renouvelées et remplacées. Il n'en serait pas autrement avec les nouveaux avions de combat de luxe.

Avec les avions de combat légers, la fatigue des matériaux est beaucoup moins importante. Ils nécessitent donc moins de maintenance et d'entretien que les avions de combat de luxe.

Le jet furtif F-35, en particulier, n'a pas une longue durée de vie et entraîne des coûts de maintenance extrêmement élevés. Comme le DDPS vise une force aérienne d'un seul modèle, l'effet d'usure augmenterait. Les nouveaux avions devraient assumer la majeure partie de l'entraînement des pilotes et même les missions de police aérienne les plus simples. Ils s'épuiseraient donc rapidement. Dans le pire des cas, nous devrions acheter un nouvel avion de combat dans 15 à 20 ans – cette fois-ci pour peut-être 10 milliards de francs...

**« Une force aérienne à deux modèles est trop coûteuse »**

Il est étonnant que les coûts de maintenance jouent soudain un rôle du côté du oui. Le message au Parlement ne contenait pas le moindre indice des coûts exorbitants d'exploitation et de cycle de vie – ils n'ont jamais été calculés, encore moins le coût d'une force aérienne à deux modèles avec des avions de combat légers, que le DDPS n'a même pas examiné.

En particulier pour les nouveaux avions de combat, les coûts de maintenance sont exorbitants. Chaque nouvelle génération d'avions a fait exploser les coûts de maintenance.

En revanche, les avions de combat légers sont extrêmement faciles à entretenir. Et la maintenance des F/A-18 existants est bien rodée et le savoir-faire est disponible.

**« Pour construire une école, on ne parle pas des salaires du concierge »**

Il s'agit simplement d'une disposition de la Loi sur le Parlement de motiver « les conséquences que le projet et sa mise en œuvre entraînent sur les finances et l'état du personnel de la Confédération, des cantons, des communes, les modalités de son financement, enfin le rapport coût-utilité des mesures proposées » (LParl art. 141 al. 2 let. f).

Or, c'est précisément ce que le Conseil fédéral n'a pas fait. C'est inacceptable, car les sommes en jeu sont énormes et ne peuvent être comparées aux salaires d'un concierge.

**« Une force aérienne à deux modèles ne fonctionne pas »**

La Suisse a toujours eu une force aérienne à deux modèles et cela a très bien fonctionné. La répartition des tâches entre le F-5 Tiger et le F/A-18 Hornet était bien établie et n'a jamais posé de problèmes. Il suffit de garder un modèle en attente. Il n'est pas nécessaire que les deux modèles soient remis en attente. La détection précoce et l'alerte rapide sont plus importantes. Un regard à l'étranger le montre également : depuis des années, l'Autriche maintient seule la vieille Saab 105 en attente environ 100 jours par an et n'a jamais eu de problèmes avec cela.

**« Après 2030, il n'y aura plus de F/A-18C/D volant pour d'autres États »**

Faux. Le Canada vient de décider en juin 2020 d'investir un milliard de dollars supplémentaire dans sa flotte de F/A-18C/D pour l'exploiter jusque dans les années 2030.

**« Les F/A-18 sont de l'époque Nokia. Ils ne sont plus d'actualité à l'ère des smartphones »**

Le facteur décisif n'est pas la plate-forme, mais ce que vous y attachez. Grâce à des mises à jour régulières, le F/A-18 reste au top de la modernité. La Suisse n'équipe pas le F/A-18 de Nokias avec le programme actuel de 450 millions de francs (décidé en 2017). Il serait beaucoup moins coûteux de prolonger sa durée de vie – comme le fait le Canada. Le Canada a mis ses F/A-18 en service dès 1982 et a décidé en juin 2020 de les moderniser pour plus d'un milliard de dollars et de les exploiter au moins jusqu'en 2032.

Lors de l'acquisition, le Conseil fédéral a fait valoir : « Le choix du FA-18 a été déterminé par sa haute valeur opérationnelle **et sa longue durée d'utilisation**. » ([message programme d'armement 1992, p. 677](#)). Aujourd'hui, le Conseil fédéral ne veut plus rien savoir à ce sujet. Le Canada montre qu'une durée de vie opérationnelle de 50 ans fonctionne.

**« La double sécurité à moitié prix est une pure polémique »**

Une estimation approximative des coûts montre que le contre-concept du PS parvient même à réduire de moitié les coûts que le DDPS veut générer.

Air2030 prévoit 8 milliards de francs pour les seuls nouveaux avions de combat de luxe et les missiles à longue portée (BODLUV). Ne sont pas inclus les coûts pour

- le renouvellement de Bodluf sur le court et moyen rayon d'action
- les coûts de suivi (énormément sous-estimés) des systèmes BODLUV testés
- le radar
- les systèmes de contrôle et de conduite (C2Air)

Le contre-projet PS propose l'ensemble du paquet pour environ 4 milliards :

- un quart de milliard pour les avions de combat légers
- un milliard pour des systèmes de radar améliorés, par exemple le système IBCS C2 avec deux systèmes de radar G/ATOR (un système en fonctionnement / un de réserve)
- plusieurs dizaines de millions pour la modernisation du Stinger existant
- plus de deux milliards pour la défense sol-air à moyenne et longue portée et le C2Air

En bref : une double sécurité de l'espace aérien à moitié prix !

**« Il n'y aura pas de retombées sociales et sanitaires si nous nous privons de nouveaux avions de combat »**

Chaque franc d'impôt ne peut être dépensé qu'une seule fois. Si l'argent est gaspillé dans des avions de combat de luxe inutiles, cela augmente la pression sur d'autres domaines :

- Même l'armée se retrouvera dans une situation périlleuse. Selon le rapport du Conseil fédéral sur les forces terrestres, celles-ci resteront insuffisamment équipées à long terme.
- Les affaires sociales, la santé, l'éducation et la protection du climat sont sous pression pour faire des économies, si l'argent rare est gaspillé dans des avions de combat de luxe.

Depuis 2014, les dépenses militaires ont augmenté comme aucune autre tâche du budget fédéral. La croissance se poursuivra selon le plan au moins jusqu'en 2032. C'est irresponsable compte tenu de la crise liée au coronavirus. Nous avons besoin des financements fédéraux pour des tâches plus urgentes. Les coûts des avions de combat de luxe inutiles réduiront les capacités financières d'autres tâches fédérales plus importantes.

**« Il n'est pas solidaire avec l'Europe de ne pas assurer nous-même la protection de l'espace aérien »**

Si la Suisse met en œuvre le concept alternatif du PS, l'espace aérien sera plus efficacement protégée qu'avec des avions de combat de luxe inutile. Rien n'est transmis à d'autres États.

Le PS a toujours préconisé un engagement plus fort de l'armée suisse dans les opérations de paix à l'étranger. Cela impliquerait bien plus de solidarité que de jeter des milliards pour des avions de combat de luxe.

Le PS a également toujours préconisé l'expansion de la détection et de l'alerte précoce en coopération avec les pays voisins. La portée des traités bilatéraux existants et l'engagement qui y est associé devraient être élargis. Cela aussi serait associé à plus de solidarité que le gaspillage de l'argent des contribuables.

**« Grâce aux affaires de compensation, des emplois industriels de qualité arrivent en Suisse »**

Étonnamment, lors du débat sur l'arrêté fédéral relatif aux nouveaux avions, le Parlement s'est presque exclusivement prononcé sur l'activité de compensation. Les milliards de coûts et l'analyse inadéquate de la politique de sécurité ont été presque exclusivement discutés par la gauche. La majorité conservatrice a réduit la question de la meilleure protection de l'espace aérien à l'obtention d'un maximum de compensations pour leur propre canton...

Le groupe d'experts du DDPS pour l'acquisition de nouveaux avions a calculé 10 % de coûts supplémentaires pour les affaires de compensation, le président de Pilatus à Stans, Oscar I. Schwenk, a même calculé 15 à 20 %. Les coûts supplémentaires impliqués sont donc de plusieurs centaines de millions de francs de l'argent des contribuables pour un programme de politique industrielle purement par hasard.

Par hasard, parce qu'il est laissé le soin aux fournisseurs étrangers de décider avec qui ils vont coopérer. Le producteur étranger décide seul à qui envoyer les commandes de compensation en Suisse et qui ne le fait pas. Cela implique un risque élevé de maintenance structurelle coûteuse et ne permet guère de se concentrer sur des domaines d'innovation et de technologie compétitifs et tournés vers l'avenir.<sup>29</sup> Même le chef du DDPS de l'époque, Guy Parmelin, a suggéré en 2016 d'abandonner les affaires de compensation.<sup>30</sup>

Le Conseil fédéral a refusé d'exclure les entreprises qui bénéficient d'affaires de compensation du financement de la campagne de vote pour les nouveaux avions de combat de luxe.<sup>31</sup> Les entreprises peuvent investir autant d'argent qu'elles le souhaitent dans le vote via les associations.<sup>32</sup> Dans d'autres pays, cela est considéré comme de la corruption.

---

<sup>29</sup> Contrôle fédéral des finances, « [Achat d'armement à l'étranger. Évaluation des affaires compensatoires](#) », 2007.

<sup>30</sup> « Guy Parmelin sticht ins nächste Wespennest. Der Verteidigungsminister überlegt sich, auf teure Gegengeschäfte zu verzichten », in: Aargauer Zeitung, 9.12.2016.

<sup>31</sup> « Référendum contre l'achat des avions de combat. Les entreprises directement intéressées par les affaires compensatoires pourront-elles soutenir financièrement la campagne de votation? » Question [20.5198](#) de Pierre-Alain Fridez (PS, JU).

<sup>32</sup> <https://www.srf.ch/play/tv/rundschau/video/neue-strategie-kampfjet-befuerworte-machen-auf-transparent?id=098c1b6e-e7c0-4655-8d63-5a2a10e96d84>

## ANNEXE : L'ACHAT D'AVIONS DE COMBAT HISTORIQUEMENT TURBULENTE

L'achat d'avions de combat par la Suisse a toujours été caractérisé par des turbulences :

- En 1938/39, dix chasseurs Messerschmidt ont été livrés à la Suisse par les nazis, et à partir de 1940, au milieu de la Seconde Guerre mondiale, plus de 70 autres. Ils étaient supérieurs au Morane de France, que la Suisse a construit sous licence.
- Dans les années 1950, la tentative de développer le P-16 comme avion d'attaque, a pris fin avec son crash dans le lac de Constance – un rêve enterré !
- Dans les années 1960, le scandale du Mirage a suivi : en 1961, le Parlement a approuvé un crédit qui était censé suffire pour acheter 100 Mirage, mais en fin de compte, en raison d'énormes dépassements de budget, la Suisse n'a reçu que 57 Mirage.
- En 1972, en raison d'une opposition farouche au sein de l'armée, la Suisse a décidé à la dernière minute de renoncer à l'achat de 60 Corsair A-7G.
- En 1975, le F-5 Tiger n'a franchi l'obstacle que parce que cet achat était la première fois lié à des affaires de compensation à grande échelle – des subventions exorbitantes en faveur du fournisseur américain financées par le contribuable suisse.
- Une initiative populaire contre l'acquisition de 34 avions de combat multi rôles F/A-18 Hornet a été lancée en un temps record. En 1993, 42,8% des électeurs et électrices ont approuvé l'initiative et ont donc voté pour l'acquisition du F/A-18C/D Hornet.
- Le référendum sur le Gripen 2014 a été différent : 53,4% des électeurs et électrices ont rejeté l'acquisition cet avion inachevé pour 3,126 milliards de francs suisses.
- A l'époque, le Conseil fédéral était encore favorable à une force aérienne à deux modèles :
  - Le Gripen était destiné à remplacer partiellement le F-5 Tiger.
  - Le F/A-18 devait plus tard être remplacé par un autre avion de combat.
- En 2017, le Conseil fédéral a modifié son avis de manière inattendue et sans autre justification. Depuis lors, il ne s'appuie que sur un seul modèle de forces aériennes :
  - Le F-5 Tiger doit être mis hors service en 2025 sans être remplacé, bien qu'il soit un excellent appareil très peu piloté : L'Autriche a loué les F-5 entre-temps et les États-Unis ont racheté de nombreux F-5 en deux tranches – la deuxième livraison (22 pièces) est en cours, vendues à un prix bradé.
  - Le F/A-18 doit également être mis hors service en 2030, bien avant la fin de sa vie utile – cela n'a aucun sens.
- La tendance mondiale est à une force aérienne à deux modèles (« *high/low-mix* ») :
  - Pour la formation des pilotes et pour la police aérienne au quotidien, les avions de combat légers sont mieux adaptés et plus compétitifs que les jets de luxe.
  - Pour des scénarios plus robustes, les F/A-18 encore modernes sont suffisants.
  - En tout état de cause, dans un environnement de « nouvelle guerre », les avions de combat sont beaucoup moins performants que les drones et les armes guidées beaucoup plus chers.