



Arrêté de planification relatif à l'acquisition de nouveaux avions de combat

Contexte

En mai 2014, 53,4 % des votant-e-s ont désapprouvé la loi sur le fonds Gripen, refusant ainsi l'achat de 22 avions de combat Gripen, devisés à 3 milliards de francs, en remplacement du Tiger. Pour le PS, il était clair que l'on aurait besoin d'une nouvelle votation populaire pour se prononcer sur l'acquisition éventuelle de nouveaux avions de combat. Le PS a également toujours exigé un financement via le budget normal. Ces deux objectifs seront atteints si le Parlement approuve un arrêté de planification sujet à référendum avant l'acquisition de nouveaux avions de combat.

Dans le cadre de la procédure de consultation, le PS a donc indiqué qu'il soutiendrait l'idée d'un arrêté de planification. Parallèlement, le PS a exigé un projet beaucoup plus substantiel qui rendrait possible une discussion avisée et nuancée sur des concepts alternatifs supposés assurer la sécurité de l'espace aérien, comme le concept „Air2030plus“ du PS. La base du concept „Air2030plus“ a été créée dans un papier de position approuvé par l'Assemblée des délégué-e-s du PS qui s'est tenue en octobre 2017, à Olten.

Or, le Conseil fédéral refuse toute discussion sur son concept inapproprié „Air2030“. Soutenu par la majorité bourgeoise, il veut présenter au peuple un arrêté de planification totalement vide de sens et dénué de concept. Lors de la session d'automne 2019, les député-e-s PS ont donc proposé au Conseil des États de renvoyer la question au Conseil fédéral, demandant également à celui-ci de présenter, dans l'arrêté de planification, un concept quadridimensionnel pour la sécurité de l'espace aérien – incluant les moyens de défense sol-air, la surveillance radar et des systèmes C2Air de conduite des opérations. Par ailleurs, la coopération internationale en matière de détection précoce et d'alerte rapide, ainsi qu'entre les forces aériennes des pays voisins, devrait également être élargie.

Cette demande de renvoi au Conseil fédéral a échoué au Conseil des États par 13 voix contre 30. Tant les 12 PS que le Vert ont voté pour le renvoi, le bloc bourgeois a voté contre. Au Conseil national, le PS continuera de se battre pour son concept d'espace aérien alternatif, qui permet la double sécurité à moitié prix. Les chances de trouver une majorité parlementaire lors de la session d'hiver 2019 sont toutefois minces. Il est donc d'autant plus important de pouvoir mener cette discussion conceptuelle dans le cadre d'une votation populaire. Une coalition de partis et d'organisations prépare le lancement d'un référendum. Les 50 000 signatures devront probablement être récoltées entre janvier et mars 2020. La votation populaire devrait ainsi avoir lieu le 27 septembre 2020.

Décision de l'Assemblée des délégué-e-s : Si le Conseil national s'accroche à l'arrêté de planification vide de contenu favorable à l'acquisition d'avions de combat de luxe ultraperformants pour un coût de six milliards et qu'il rejette les demandes du PS en faveur de l'allongement de la durée de vie des F/A-18 Hornet existants au moyen d'un avion de combat léger pour la police aérienne quotidienne et pour un meilleur système radar, de meilleurs systèmes de conduite des opérations et une meilleure défense basée au sol, alors le PS soutiendra le lancement du référendum et choisira de voter non à l'arrêté de planification sur les nouveaux avions de combat.

Cette position repose principalement sur les six raisons suivantes :

1. La double sécurité est possible à moitié prix. Dans le concept alternatif „Air2030plus“ du PS, la charge principale de la sécurité de l'espace aérien repose sur quatre piliers : un avion de combat léger, un meilleur système radar, un meilleur système de conduite/contrôle des opérations et une meilleure défense au sol. Leur disponibilité est bien supérieure à celle des avions de combat ultraperformants, qui sont généralement conservés dans des hangars pour une maintenance très coûteuse. Pour la police de l'air, un avion de combat léger est suffisant dans presque tous les scénarios. Il est beaucoup plus avantageux en termes de coût. Cela ménage les actuels F/A-18 Hornet et prolonge leur durée de vie bien au-delà de 2030. Ils restent disponibles pour des scénarios plus corsés. Cela permet d'économiser beaucoup d'argent pour l'acquisition et l'utilisation, de protéger l'environnement et le climat et de faire moins de bruit. „Air2030plus“ nécessite des investissements de quatre milliards au maximum, au lieu des huit exigés par le DDPS. Et la sécurité est beaucoup plus élevée : la double sécurité à moitié prix.

2. Des avions de luxe ultraperformants pour des scénarios absurdes : Le Conseil fédéral veut consacrer six milliards de francs rien qu'à l'achat d'avions de combat ultraperformants. Leur prix élevé s'explique par le fait qu'ils ont de nombreuses capacités de luxe dont la Suisse n'a pas du tout besoin. Ainsi, le bombardier furtif F-35 peut voler sans être détecté à Moscou pour y larguer des bombes. Le Superhornet ne diffère guère du F/A-18 Hornet actuel, si ce n'est qu'il est beaucoup plus gros et plus lourd et qu'il peut donc voler beaucoup plus loin. Quel est l'intérêt ? La Suisse ne prévoit pas de mener des frappes en s'avançant profondément en territoire ennemi. De tels jouets de luxe pour les pilotes militaires sont extrêmement chers, sans pour autant offrir une sécurité supplémentaire.

3. L'armée de l'air monotype prévue ne fonctionne pas. „Air2030“ prévoit que les pilotes de combat soient formés sur le PC-21, un avion d'entraînement à turbopropulseur, et prennent ensuite place directement dans le cockpit du nouvel avion de combat ultraperformant à acheter. Cela est extrêmement risqué. D'autres forces aériennes prévoient une autre boucle d'entraînement sur un avion d'entraînement à réaction. C'est une autre raison pour laquelle l'achat alternatif d'un avion de combat léger et peu coûteux a un sens : il est également indispensable à des fins de formation. Le cas échéant (de toute façon fort improbable), les pilotes sont donc aptes à voler avec les F/A-18 Hornet encore ultramodernes et performants que nous avons déjà.

4. Beaucoup de bruit, d'odeurs nauséabondes, de CO2 et de coûts insupportables pour rien. La police de l'air œuvrant au quotidien est importante. L'espace aérien suisse est utilisé de manière extrêmement intensive. Il se peut qu'un avion malin cherche à s'épargner des taxes de survol et éteint le transpondeur, c'est-à-dire son propre radar, qui sert à la reconnaissance. Ensuite, les forces aériennes doivent envoyer un avion qui l'identifie et agite un peu ses ailes. Les forces aériennes effectuent jusqu'à 400 missions par an. „Air2030“ veut pour cela envoyer des bombardiers furtifs ou d'autres avions de combats géants ultraperformants. C'est absurde ! Un avion de combat léger peut tout aussi bien le faire, en générant beaucoup moins de bruit, d'odeurs nauséabondes, de CO2 et de coûts. Et il peut rester en l'air plus longtemps et nécessite beaucoup moins d'entretien.

5. Le bouclier de l'espace aérien d'„Air2030“ se compose principalement d'énormes trous : la promesse de sécurité est une mauvaise blague. Les avions de combat ultraperformants ont besoin d'un abri souterrain ainsi que de pistes de décollage et d'atterrissage. Dans le cas (de toute façon très improbable) d'une attaque concentrée sur la Suisse, ceux-ci seraient détruits en quelques heures au moyen de missiles balistiques. De plus, aucune force aérienne intelligente ne repousse une attaque aérienne à l'aide d'un avion de combat ultraperformant, car c'est beaucoup trop risqué. Israël, par exemple, utilise à cette fin presque exclusivement des missiles. Ceux-ci sont disponibles en permanence et beaucoup moins chers. Aujourd'hui, le risque d'attentat terroriste réside principalement dans des actions menées avec des drones de toute sorte, des avions légers volant très bas et très lentement, pleins d'explosifs, ou des missiles de croisière volant très bas et très vite. Cela

exige des réponses autres que des avions de combat ultraperformants. „Air2030“ n'a pas de réponse appropriée à tous ces dangers – par exemple pour la Genève internationale ! Le bouclier de l'espace aérien promis se compose principalement d'énormes trous – aucune trace de sécurité de l'espace aérien.

6. Il existe des solutions de rechange peu coûteuses qui doivent être explorées en profondeur. Un arrêté de planification n'est pas un projet d'acquisition. Un arrêté de planification charge le Conseil fédéral de procéder à des investigations approfondies dans le cadre d'une stratégie bien définie. Le PS déplore l'absence d'un débat avisé et nuancé sur des concepts alternatifs, comme „Air2030plus“, et rejette par conséquent l'arrêté de planification actuel. „Air2030plus“ apporte des réponses concluantes et extrêmement économiques – y compris aux nouveaux risques aériens que représentent notamment les drones, les avions légers et les armes guidées. Même dans le cas hautement improbable d'un incident de défense, un meilleur système radar, de meilleurs systèmes de conduite des opérations et de meilleurs moyens d'intervention au sol sont beaucoup plus efficaces qu'une force aérienne monotype composée d'avions de combat ultraperformants très coûteux. C'est pourquoi nous disons NON à la carte blanche vide de contenu du Conseil fédéral.