



« NON À DE NOUVEAUX AVIONS DE COMBAT, OUI À UNE UTILISATION PROLONGÉE DE LA FLOTTE EXISTANTE »

1. Le PS s'engage pour la garantie de la sécurité dans l'espace aérien suisse

À elle seule, la sécurité n'est pas un gage de qualité de vie ni de liberté. Mais il n'y a ni qualité de vie ni liberté sans sécurité. Une vie digne de ce nom n'est pas possible sans sécurité. Voilà pourquoi le PS s'engage pour la sécurité – en Suisse et partout autour du globe, ces deux « dimensions » de la sécurité allant de pair.

Il faut de la sécurité dans toutes les dimensions – y compris dans la troisième. Il n'y a pas de sécurité pour la population suisse sans sécurité dans l'espace aérien suisse. Tout comme aucune maison ne peut faire l'économie d'un toit, la Suisse ne peut pas se passer de sécurité dans l'espace aérien. Le PS soutient sans la moindre restriction la garantie de la sécurité dans l'espace aérien suisse.

Du point de vue politique, il existe toutefois le risque que toute l'attention se focalise sur les dangers les moins probables. Le but devrait plutôt être de trouver un juste équilibre entre la garantie incontournable de la sécurité quotidienne de l'espace aérien (**chapitre 2**) et les scénarios ayant une faible probabilité de survenance (**chapitres 3 à 5**). Il faut combler des lacunes notamment en matière de sécurité quotidienne de l'espace aérien.

2. Cinq mesures pour le renforcement de la sécurité quotidienne de l'espace aérien

Toute personne préoccupée par la sécurité dans l'espace aérien renforce en premier lieu la sécurité quotidienne de l'espace aérien. Car il y a ici des lacunes dans la détection précoce et l'alarme précoce internationales (**2.1**), la coopération avec les États voisins (**2.2**), la promotion de la paix (**2.3**) et le danger que représentent les drones (**2.4**) et le terrorisme (**2.5**). Les avions de combat disponibles suffisent à garantir la sécurité quotidienne de l'espace aérien – au-delà de l'année 2030 (**2.6**) si on les préserve comme il se doit („*mitigation strategy*“).

2.1 Lacunes dans la détection précoce et l'alarme précoce internationales

Pour le PS, c'est une évidence : l'arrimage à un système européen de détection précoce et d'alerte rapide est fondamental pour la sécurité de l'espace aérien suisse. Dans ce domaine,

un investissement relativement modeste des ressources accroît massivement la sécurité de l'espace aérien. Dans l'espace aérien suisse, il y a chaque jour entre 400 et 1000 mouvements aériens. La Suisse doit pouvoir réagir si des avions non identifiés ou non programmés y pénètrent.

Cela arrive plus souvent que beaucoup de gens ne le croient. À peu près une fois par semaine, un avion pénètre dans l'espace aérien suisse sans émettre de signaux et donc sans être détecté par *Skyguide*, société chargée d'assurer la sécurité de la navigation aérienne suisse. Car *Skyguide* garantit la sécurité de la navigation aérienne sur la base de signaux que les avions émettent eux-mêmes. Le système repose sur un appareil de communication par radio, appelé « transpondeur », qui réceptionne les signaux entrant et leur répond ou les transmet automatiquement. Les avions qui ont déconnecté le transpondeur ne peuvent en règle générale être détectés ni par *Skyguide* ni par les partenaires regroupés dans le *Single European Sky*. Les autorités arrimées au *Single European Sky* reçoivent seulement des données secondaires : l'avion envoie un signal et celui-ci est réceptionné. En règle générale, seuls les dispositifs militaires reçoivent des données qui ne sont pas envoyées.

C'est tout d'abord le système de surveillance de l'espace aérien Florako, que les Forces aériennes suisses ont introduit en 2004, qui pallie toute lacune. Il repose sur quatre stations radar militaires : sur le Pilatus, le Scopí, le Weisshorn et le Weissflue. Mais la Suisse est aveugle pour ce qui concerne un objet volant non coopératif évoluant en dehors de l'espace de surveillance radar Florako. Le Conseil fédéral a essayé de combler cette lacune en concluant avec les quatre États voisins de la Suisse, il y a un peu plus de dix ans, des accords bilatéraux qui règlent entre autres l'échange de données relatives à la situation aérienne.

Or, en raison du progrès technique et pour des raisons financières, les États voisins en viennent à confier leur surveillance aérienne à l'OTAN. L'Italie l'a déjà fait et la France laisse elle aussi toujours plus de tâches être exécutées par l'OTAN. Conséquence : la Suisse pourrait bientôt être coupée des données sur la situation aérienne des États limitrophes, parce qu'il manque les interfaces techniques de conception nouvelle nécessaires à cette tâche.

Il est urgent que la Suisse cherche d'autres solutions. La plupart des États européens – dont les pays neutres, comme l'Autriche, la Finlande et la Suède – sont aujourd'hui connectés au système de surveillance de l'espace aérien *Air Situation Data Exchange* (ASDE) de l'OTAN. ASDE saisit – contrairement à *Single Sky* – les données primaires. Ainsi, ASDE détecte aussi les avions qui n'émettent pas de signaux eux-mêmes, ce qui, dans le cas des avions militaires ou d'autres objets volants critiques, est vraisemblable : lorsque le transpondeur n'émet pas, ASDE entre en action.

La Suisse n'a pas le droit de se laisser surprendre par des objets volants non coopératifs, raison pour laquelle elle devrait rapidement s'arrimer à ASDE. Après de longues hésitations, le Conseil fédéral l'a aussi reconnu. Le 29 octobre 2015, après consultation des commissions parlementaires, il a donné mandat au DDPS de négocier avec l'OTAN le rattachement à ASDE. Les négociations portent uniquement sur l'échange de données pour le service de police aérienne. En vertu d'une clause de suspension, la Suisse pourra en

tout temps mettre en vigueur et/ou de nouveau annuler l'échange unilatéralement. L'OTAN a annoncé qu'elle acceptait cette clause.

Pour la Suisse, ASDE constitue un moyen efficace et avantageux (en termes de coûts) de continuer à garantir le service de police aérienne. Cette année encore (2017), le Conseil fédéral devrait demander au Parlement, sous la forme d'un message, d'approuver le Mé-morandum d'entente avec l'OTAN rédigé à cet effet. Pour le PS, il est urgent de combler les lacunes existantes dans la détection précoce et d'alerte rapide internationale. Une utilisation relativement modeste de ressources permettrait ainsi d'augmenter significativement la sécurité quotidienne dans l'espace aérien suisse.

2.2 Pour l'élargissement de la coopération en matière de forces aériennes avec les États voisins

Un gain supplémentaire, peu coûteux et notable de sécurité dans l'espace aérien suisse pourrait résulter d'une poursuite de l'élargissement de la coopération internationale en matière de forces aériennes. Les accords bilatéraux conclus il y a un peu plus de dix ans avec les quatre États voisins à propos de la collaboration scellée en vue de sécuriser l'espace aérien contre les menaces non militaires aériennes sont tombés en obsolescence et sont formulés de façon trop restrictive. Au-delà d'ASDE, il faut avoir un système commun pour la reconnaissance aérienne et l'alerte rapide, des zones d'entraînement communes et le droit de « poursuite » – autrement dit des mesures de police aérienne contre les avions civils non coopérants et les avions d'États étrangers non coopérants dans l'espace aérien frontalier commun. À ce jour, seuls les accords avec la France et l'Italie garantissent des mesures contre les avions civils non coopérants dans les zones frontalières. Il convient par ailleurs d'analyser la participation de la Suisse aux efforts européens destinés à unifier de façon généralisée le trafic aérien, la surveillance, la gestion de l'espace aérien et la gestion du service de police aérienne et des opérations aériennes. Cela présuppose un regroupement unitaire de toutes les données qui concernent la situation aérienne.

2.3 Les Forces aériennes suisses doivent contribuer à la promotion de la paix

Selon la Constitution fédérale et la Loi sur l'armée, la promotion de la paix fait partie des trois missions principales de l'armée suisse. Celle-ci rechigne toutefois depuis des années à les remplir convenablement. Cela n'est pas acceptable. Car la prévention des conflits au moyen de la riche panoplie d'instruments de promotion internationale de la paix constitue une contribution beaucoup plus efficace et bien moins coûteuse à la sécurité que le fait d'attendre une escalade des conflits pour agir. Pour cette raison, la promotion de la paix doit devenir un élément structurant aussi pour les Forces aériennes. Celles-ci ont un mandat plus large que de s'occuper seulement – comme c'est le cas aujourd'hui – de la police aérienne et de la défense aérienne. Elles doivent aussi contribuer à la promotion de la paix.

Il y a un peu plus de dix ans, cela n'était pas encore remis en question. Ainsi, l'armée suisse a participé, depuis mai 2005, avec un détachement d'hélicoptères (deux hélicoptères de transport de type Cougar), à la mission de stabilisation « EUFOR Althea » de l'Union européenne en Bosnie-Herzégovine. En faisant preuve d'une grande disponibilité et d'une grande précision dans l'exécution de la mission, le détachement suisse des Forces

aériennes en Bosnie-Herzégovine a gagné, sur toute la durée de l'intervention, le profond respect de toutes les nations impliquées.

Cinq ans plus tard, le DDPS a créé la surprise en [annonçant](#) que la Suisse allait retirer, en septembre 2009, le détachement de transport aérien de la mission de stabilisation « EUFOR Althea ». Parce que les Forces aériennes « ne sont pas en mesure de continuer de garantir l'engagement sur le plan du personnel ».

Des milliards de francs sont ici puisés dans la poche du contribuable pour financer les Forces aériennes et, finalement, celles-ci font savoir qu'elles ne sont, vu la pénurie de personnel, pas en mesure d'entretenir deux hélicoptères de transport à l'étranger ? Une telle déclaration de faillite est inacceptable et pose la question de savoir quelle sécurité ces Forces aériennes, qui manifestement atteignent leurs limites à une vitesse incroyable, peuvent bien proposer.

Pour le PS, il est clair que leur matériel et leur personnel doivent mettre les Forces aériennes suisses en capacité de contribuer en tout temps, avec des hélicoptères, au succès des missions de paix menées sous l'égide de l'ONU, de l'OSCE ou de l'UE qui remplissent les conditions requises définies dans la Loi sur l'armée (mandat de l'ONU, accord des parties en conflit).

2.4 Il faut plus de protection contre les dangers que représentent les drones

Lorsque l'on parle de sécurité dans l'espace aérien, on ne doit pas manquer de faire référence aux nouveaux défis résultant du déploiement massif de drones – militaires et, notamment, civils. L'utilisation de drones, tant privée que commerciale, a augmenté de façon spectaculaire, et l'on ne peut pas non plus en exclure l'utilisation détournée à des fins terroristes. Notamment dans les grandes zones aéroportuaires de Zurich, Genève et Bâle-Mulhouse, les drones représentent un danger toujours plus grand pour l'aviation civile. Le nombre d'incidents liés à la sécurité avec des drones a ici massivement augmenté.

Contre les drones, ni la police ni l'armée ne disposent de concepts de protection utilisables. Elles disposent à peine de moyens d'intervention techniques suffisants pour arrêter les drones dangereux dans un délai raisonnable sans mise en danger de tiers. Dans le domaine de la protection des données, du risque de crash et d'autres menaces, il n'y a à ce jour, ici non plus, pas beaucoup de mesures de protection efficaces. Un paquet de mesures sophistiquées visant plus de protection contre les mises en danger par des drones créerait une valeur ajoutée significativement plus grande pour la sécurité dans l'espace aérien de la Suisse que le fait de mettre le cap avec précipitation sur des dépenses à hauteur de milliards pour de nouveaux avions de combat.

2.5 Une protection adéquate contre la menace terroriste visant l'espace aérien suisse

Connu, mais encore et toujours sans solution, est le danger provenant des missiles de défense aérienne sol-air tirables à l'épaule, autrement dit des engins guidés de défense aérienne portables et tirés par un individu. Avec une telle arme (*Stinger, Mistral, Strela, etc.*), un seul terroriste pourrait produire un effet dévastateur dans l'aviation civile. À ce jour, la Suisse n'a pas pris les mesures adéquates de prévention.

2.6 Ménager et continuer d'utiliser les avions de combat disponibles

Différents acteurs sont compétents pour la sécurité dans l'espace aérien suisse. Skyguide garantit le déroulement sûr, fluide et économique du trafic aérien dans l'espace aérien suisse et les pays voisins. Par ailleurs, Skyguide fournit aux Forces aériennes les services de la navigation aérienne militaire. Elle assure ainsi au quotidien le service de police de l'air et la conduite des avions de chasse lors des exercices.

Ce sont les Forces aériennes suisses qui sont responsables de la police aérienne quotidienne. Cette tâche est aussi importante qu'intouchable. L'espace aérien suisse fait partie des plus denses qui soient. En permanence, des avions s'écartent de leur trajectoire ou éteignent leur transpondeur pour s'épargner des taxes de survol. Cela arrive une fois par jour ou presque. Le service de police aérienne est par conséquent actuellement étendu à 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

Les contraintes liées à la garantie du service de police aérienne 7 x 24 heures pèsent moins sur les moyens aériens que sur le personnel spécialisé et l'infrastructure. En ce qui concerne les moyens aériens, il est suffisant d'avoir deux avions de combat qui sont toujours en mesure d'identifier – rapidement et quelles que soient les conditions météorologiques – les avions inconnus, et, si nécessaire, de les intercepter. Pour cela, les Forces aériennes ont besoin, d'après les informations du Conseil fédéral, de seulement huit avions de combat (voir interpellation [13.4099](#)). La contrainte principale réside dans le fait d'avoir un nombre suffisant de pilotes qui peuvent s'exercer en conséquence et de pouvoir compter sur des spécialistes supplémentaires pour la maintenance, la préparation des avions (au vol), l'entretien et le service de piquet en cas d'accident, sur de bons opérateurs radar et sur des spécialistes garantissant la sécurité de la navigation aérienne, l'analyse des images de la situation aérienne, la détection précoce et l'alarme, ainsi que sur des décideurs qui endossent la responsabilité politique.

Pour le PS, la garantie de la police aérienne quotidienne est prioritaire. C'est ainsi que l'on crée très concrètement de la sécurité dans l'espace aérien. Cela requiert du personnel de qualité, mais relativement peu de moyens aériens. Pour que les Forces aériennes puissent remplir encore longtemps ce mandat principal avec les F/A-18 Hornet disponibles actuellement, le PS demande que l'on mette au point une stratégie pour leur préservation. Ce concept, appelé „*mitigation strategy*“ aux États-Unis, vise à réduire les heures de vol effectuées annuellement et à éviter les déploiements inutilement contraignants, comme lors de shows aériens devant un public (sur la prolongation technique de la durée d'utilisation, voir ci-après, 4.1).

3. Une police aérienne solide pour des scénarios plausibles

La violence en Ukraine et les tensions dans la Baltique, en Pologne et en Biélorussie sont-elles l'indice d'un nouveau risque de guerre ? Le terrorisme va-t-il se propager ? Quels sont les effets de la violence, de l'effondrement de l'État de droit au Moyen-Orient et en Afrique du Nord et de la migration dans le bassin méditerranéen sur la sécurité en Europe ? L'incertitude entourant les développements politiques internationaux va croissant, tout comme la

conscience de la vulnérabilité des sociétés modernes en termes de civilisation et de technique.

Les Forces aériennes suisses n'apportent aucune réponse à de nombreuses menaces. À quelques-unes tout de même. Le PS soutient une police aérienne solide, qui offre une protection efficace contre les attaques isolées – par exemple terroristes – motivées par des desseins hostiles (3.1). Par ailleurs, la Suisse doit être en mesure de prêter son concours de façon appropriée (3.2) en cas de menace sérieuse de l'espace aérien européen. Le PS rejette comme une illusion (3.3) la vision – toujours très répandue du fait de l'expérience des guerres mondiales – d'un « réduit national de l'espace aérien » (« Nous seuls contre le reste du monde »), tout comme la réintroduction de la capacité de bombardement et de combat terrestre air-sol (3.4), abandonnée en 1994. La modernisation de la capacité sol-air est soutenue dans une mesure raisonnable (3.5).

3.1 Protection efficace contre les attaques isolées motivées par des desseins hostiles

Selon le Conseil fédéral, huit avions de combat suffisent à garantir la sécurité quotidienne dans l'espace aérien suisse. Se pose dès lors la question de savoir pour quels scénarios des avions de combat ultraperformants supplémentaires seraient nécessaires. Un tel cas de figure se présente sitôt qu'il existe une intention hostile : si un corps volant (missile) ennemi – un avion, un drone, un hélicoptère – lance une attaque ciblée sur un objet en Suisse, alors les Forces aériennes doivent être en mesure de le contrer. Une telle attaque par des avions de combat isolés ou des hélicoptères et des drones isolés est en principe envisageable à tout moment. Que l'on pense par exemple à la possibilité d'attentats terroristes ou de détournements d'avion à l'issue incertaine. Il s'agit là certes d'un scénario asymétrique, mais tout à fait plausible.

Pour le PS, il est clair qu'en plus d'assurer le service de police aérienne au quotidien, les Forces aériennes suisses doivent être capables de parer à des attaques perpétrées par des corps volants isolés, et ce également dans une période de tension exacerbée. L'on ne saurait exclure une attaque selon un scénario asymétrique. Dans un tel cas, les Forces aériennes suisses doivent être prêtes.

3.2 Contributions en cas de menace sérieuse contre l'espace aérien européen

L'on a besoin d'une solide capacité de police aérienne solide pour des scénarios asymétriques, aussi en cas de menace sérieuse contre l'espace aérien européen. Les tensions dans la Baltique, en Pologne et en Biélorussie concernent aussi la Suisse. La Suisse doit pouvoir garantir que son propre espace aérien ne sera pas violé par des forces aériennes ennemies, même si la concrétisation d'un tel scénario n'est aujourd'hui que peu vraisemblable. Car en matière de forces aériennes, les très longues périodes temporelles sont la règle. Depuis le moment où la classe politique décide de définir les modalités d'une acquisition d'avions jusqu'à celui où l'on acquiert la capacité d'intervention opérationnelle, il s'écoule une décennie, voire plus.

C'est pourquoi la Suisse a besoin de plus de huit avions de combat – un nombre qui correspond à celui des avions nécessaires pour un scénario de pure police aérienne dans la vie quotidienne. Pour des scénarios plus tendus, la Suisse a besoin de forces aériennes

composées d'environ quatre escadrilles de cinq avions de combat de performance équivalente à celle des actuels F/A-18C/D ou, un jour, du Gripen E, plus moderne, mais nettement moins cher à l'acquisition et à l'utilisation : pas pour un scénario « Nous seuls contre le reste du monde », mais pour un scénario « Nous apportons notre (juste) contribution ». Si la Suisse est attaquée, il n'y a plus de neutralité. Ainsi, la Suisse se défendrait plutôt aux côtés d'autres États de droit démocratiques. En cas de crise majeure, l'espace aérien suisse peut être sécurisé seulement dans un contexte coopératif.

3.3 « Nous seuls contre le reste du monde » relève de l'illusion

De nombreux États européens, qui garantissent la sécurité de leur espace aérien sans le moindre avion de combat (voir annexe), sont dans une situation sécuritaire nettement moins confortable que la Suisse. La Suisse est entourée d'une ceinture extrêmement large d'États de droit démocratiques profondément pacifiques, auxquels elle est indissociablement liée par une multiplicité de relations étroites et d'amitié. Avant de pouvoir fondre (par une action isolée !) sur la Suisse, un éventuel assaillant devrait (d'abord) vaincre l'OTAN. Un tel scénario est si peu plausible que le PS juge aberrant de l'invoquer et de s'en servir sérieusement comme base de programme.

Tant les milieux de la droite bourgeoise que le DDPS déclarent à ce propos que rien n'est à exclure. Ils recourent à une astuce et prétendent que la question cruciale n'est pas celle de la probabilité, mais celle de la capacité. Selon eux, en Europe et à la périphérie de notre continent, de nombreux avions de combat ultraperformants sont en service. Il faudrait donc évaluer ces capacités offensives indépendamment de la situation politique, qui peut changer rapidement. Leur bilan : c'est pourquoi l'on ne saurait exclure que les capacités disponibles quelque part soient un jour déployées contre la Suisse.

Pour le PS, il est évident que quiconque argumente en se référant à la seule question de la capacité et passe sous silence celle de la probabilité ne fait pas une bonne politique sécuritaire. « Nous seuls contre le reste du monde » ne constitue pas un scénario auquel les Forces aériennes suisses devraient se préparer. Une attaque concentrée menée de manière isolée par plusieurs escadrilles d'avions de combat ennemis contre la Suisse présume que l'OTAN soit vaincue, que tous les pays entourant la Suisse soient à terre et que seule la vaillante petite Suisse, livrée à elle-même, fasse front à l'agresseur.

Cette représentation crue d'un « réduit national de l'espace aérien » tient plus des clichés traditionnels – autrement dit des images historiques faussées – sur la situation de la Suisse durant la Seconde Guerre mondiale que d'une analyse lucide de la situation au cours du premier tiers du 21^e siècle. À cela s'ajoute un argument financier : la Suisse ne pourrait tout simplement pas financer une prévention en matière de sécurité en fonction d'un scénario « Nous seuls contre le reste du monde ». Nous parlerions alors de forces aériennes possédant 60 à 80 avions de combat, et cela en tant que partie d'une modernisation globale de tout le matériel de guerre, depuis les chars et les mortiers jusqu'aux lance-roquettes multiples, en passant par l'artillerie, sans oublier les – particulièrement importantes et extrêmement coûteuses – infrastructures de communication renforcées résistant aux crises.

Même si la Suisse pouvait financer un surarmement aussi grotesque, ce qui est hors de sa portée, une guerre menée avec celui-ci détruirait ce qu'elle a précisément l'intention de

protéger. Sur le Plateau suisse, densément peuplé, le nombre des victimes au sein de la population civile serait infini. Au 21^e siècle, un scénario axé sur les seules « capacités » n'a pas de sens du point de vue de la politique sécuritaire : pas plausible, pas finançable et beaucoup trop risqué pour la population civile.

3.4 Renonciation au peu plausible combat au sol

La droite bourgeoise qui réclame des Forces aériennes pouvant compter jusqu'à 80 avions de combat, voire le très dispendieux avion de combat furtif polyvalent F-35 sur la base d'un scénario « Nous seuls contre le reste du monde » est celle-là même qui a, avec le DDPS, augmenté dernièrement la pression politique pour que l'on réintroduise aussi la capacité de mener des attaques aériennes contre des cibles au sol. La Suisse a renoncé à celle-ci en 1994, depuis la mise au rebut des avions de combat Hunter. En 2017, le Conseil fédéral a de nouveau rejeté la requête du DDPS demandant la réintroduction immédiate de la capacité de mener des combats au sol. Le PS demande que l'on renonce durablement au rétablissement de la capacité de bombardement air-sol. Cette requête bute sur plusieurs éléments :

- L'absence de scénario plausible. En effet, la réintroduction de la capacité de mener des combats au sol prend comme prétexte l'éventualité d'une grande guerre territoriale menée de façon ciblée et isolée contre la Suisse. Celle-ci est à long terme si improbable qu'il ne vaut pas vraiment la peine de s'y préparer.
- La capacité de mener des combats au sol nécessite beaucoup plus que des jets de combat à l'équipement modernisé et menace, sur la base d'un scénario peu vraisemblable, d'absorber des ressources limitées qui manqueraient ensuite pour des scénarios plus plausibles. En effet, une capacité pleinement développée de mener des attaques aériennes contre des cibles au sol impliquerait non seulement des adaptations qui concernent l'avion (logiciels, armement, etc.), mais aurait également des conséquences en termes d'organisation, de processus et de matériel : munition de guerre ; troupes qui, au sol, sont habilitées à assigner des objectifs ; états-majors des grandes associations et au niveau de l'armée qui désignent et hiérarchisent les objectifs prévus pour le combat et traitent les dossiers cibles. Des moyens énormes seraient ainsi mobilisés.
- On parle donc bien de bombardements : se fondant sur les documents du DDPS, la Commission de la politique de sécurité a demandé en été 2017 au Conseil national que l'on acquière, pour 20 millions de francs, des bombes de précision guidées et des bombes d'entraînement guidées laser, de même que des bombes à chute libre non guidées. Celles-ci se prêtent seulement aux bombardements intensifs de zone. Dans l'espace du milieu de l'Europe, densément peuplé, cela comporte un risque élevé de « dommages collatéraux », comme l'on appelle (par euphémisme) les victimes inévitables au sein de la population civile. Ces risques sont très concrets et inacceptables.
- Réfléchir à l'incidence politique des actions offensives dans l'« avant-terrain opératif » : parce que les Forces aériennes, en Suisse, évitent autant que possible de faire des victimes dans la population civile, la réintroduction de la capacité de mener des combats terrestres donne une forte incitation à mener les actions offensives planifiées dans l'« avant-terrain opératif », autrement dit dans un rayon d'environ 200 kilomètres autour de la Suisse : Munich – Strasbourg – Lyon – Turin – Milan – Innsbruck. Le hic : là aussi

vivent des êtres humains. Et le risque de victimes dans la population civile est également extrêmement élevé. L'incidence politique de tels bombardements dans les États amis de la Suisse, autour de notre pays, serait désastreuse. Le développement de capacités offensives pour des actions en dehors de la Suisse doit demeurer exclu.

Toute la manœuvre politique entourant la réacquisition des capacités d'attaque au sol est orchestrée avec détermination par les milieux qui caressent l'idée d'acquérir l'avion de combat furtif polyvalent F-35 fabriqué aux États-Unis. Car celui-ci est avant tout un bombardier, et il contribue à peine à la sécurité de l'espace aérien. Le F-35 est l'inverse de ce dont la Suisse a besoin : un chasseur intercepteur qui, dans l'air, garantit la protection de l'espace.

3.5 Renouvellement de la défense aérienne sol-air

En Europe, seuls les grands États ont la capacité de protéger l'ensemble de l'espace aérien jusqu'à une altitude élevée avec des systèmes basés au sol. La Suisse mise sur les pièces d'artillerie de défense aérienne dans l'espace aérien de basse altitude (jusqu'à une hauteur de 2 à 3 kilomètres) et sur les engins guidés Stinger et Rapier pour l'espace aérien moyen (jusqu'à environ 6 kilomètres). Dans l'espace aérien de plus haute altitude, la Suisse peut uniquement déployer des avions de combat.

Un projet destiné à moderniser la défense aérienne basée au sol est actuellement en cours sous le nom de DSA 2020. Les trois systèmes actuels (Stinger, Rapier et canons de défense aérienne) doivent être remplacés par deux systèmes à courte et moyenne portée qui sont intégrés dans le système de surveillance de l'espace aérien Florako. Tous les éléments terrestres et aéroportés seraient ainsi connectés les uns aux autres. Cela doit être considéré comme un point positif.

Les systèmes basés au sol présentent l'avantage d'avoir une fonction purement défensive. A contrario, les avions de combat, du fait de leurs capacités éminemment offensives, comportent toujours le risque, pendant les périodes de tensions accrues, de causer des incertitudes supplémentaires. Également, les systèmes basés au sol sont en principe moins coûteux que les avions de combat. Toutefois, la capacité de tir/lancement sol-air ne contribue en rien à la garantie de la police aérienne quotidienne et on peine à imaginer des scénarios dans lesquels des avions ennemis doivent être interceptés ou abattus en plein ciel à large échelle. Le PS plaide donc pour que l'on se contente de moderniser les capacités disponibles dans une mesure raisonnable.

4. Prolonger la durée d'utilisation et planifier minutieusement l'acquisition de remplacement

Les F/A-18 Hornet qui ont été progressivement mis en service à partir de 1997 feront encore longtemps partie des avions de combat les plus compétitifs du monde. Déjà de 2004 à 2009 et de 2012 à 2016, l'entreprise RUAG, à Emmen, a procédé à des modernisations d'envergure. Après la troisième modernisation, l'armement, le radar et les éléments structurels des 25 F/A-18C et des 5 F/A-18D sont à la pointe de la technologie.

Au cours de ces dix dernières années, le DDPS s'est révélé toujours moins capable de procéder à de grandes acquisitions sans le moindre accroc. Le système de conduite et d'information des Forces terrestres (SCI FT) s'est soldé par une acquisition désastreuse. Le Gripen n'a pas trouvé grâce aux yeux du peuple, notamment parce que le projet « Avion en papier » était préparé d'une façon qui inspirait peu de confiance. Et le conseiller fédéral Guy Parmelin a été bien inspiré lorsqu'il a décidé en 2017, dans le cadre du projet pour la défense aérienne basée au sol (DSA), d'arrêter les frais – l'évaluation était entachée de trop nombreuses imperfections. Dans le cadre de l'éventuelle acquisition de nouveaux avions de combat, il est d'autant plus important que l'on mette sur les rails une planification et une organisation d'acquisition largement soutenues et englobant tous les points de vue nécessaires.

Il n'y a pas de raison de précipiter le remplacement des F/A-18. Plutôt, le PS demande que l'on prolonge la durée d'utilisation des F/A-18 largement au-delà de 2030 (**4.1**) et que l'on maintienne en service, pour ménager ces F/A-18, un petit nombre de F-5 Tiger (**4.2**). Cela nous laisserait plus de temps pour préparer l'acquisition de remplacement avec minutie et en toute transparence.

4.1 Prolonger la durée d'utilisation des F/A-18C/D largement au-delà de 2030

Dès la campagne de votation sur le projet d'achat de Gripen, le PS a souligné qu'il plaiderait pour une prolongation de la durée d'utilisation des F/A-18. En conséquence, en 2017, le PS a approuvé au Parlement l'investissement de 450 millions de francs supplémentaires pour une troisième modernisation. Cela relève l'actuelle certification de 5000 heures de vol par avion à 6000 heures de vol.

Dans le débat politique suisse, on a jusqu'à ce jour peu tenu compte du fait que le constructeur Boeing mis en œuvre, à ces dernières années, de vastes programmes destinés à prolonger la durée d'utilisation¹. Dès 2009, le Bureau du budget du Congrès américain (CBO) a lancé des alternatives à la modernisation en cours des Forces aériennes américaines². Il était jusqu'alors prévu de remplacer progressivement le F/A-18 (et le F-16) par l'avion de combat furtif polyvalent F-35. Tant le CBO du Congrès que la Cour des comptes du gouvernement des États-Unis (GAO) ont cependant admis qu'un remplacement complet des F/A-18 (et des F-16), en raison des augmentations de prix exorbitantes du F-35, n'était pas finançable, même pour les États-Unis. Les attermoissements dus à des questions techniques liées au développement du F-35 ont eux aussi rendu nécessaires de nouvelles décisions³.

¹ Les deux programmes sur la prolongation de la durée d'utilisation des F/A-18 sont le „Service Life Extension Program SLEP“ et le „Service Life Assessment Program (SLAP)“. Voir James A. Cooper. [Bridging the Gap: Extending the Life of Marine Corps F/A-18 Hornets](#), Marine Corps University 2011.

² Congressional Budget Office CBO, [Alternatives for Modernizing U.S. Fighter Forces](#), May 2009.

³ Actuellement, la Cour des comptes du gouvernement des États-Unis (GAO) part du principe que le F-35 induira des coûts de 400 milliards de dollars à l'acquisition et des coûts de 1000 milliards de dollars supplémentaires à l'utilisation. Et, même pour ces chiffres astronomiques, il faut s'attendre à d'autres augmentations des coûts. Voir Congressional Budget Office CBO, [Cancel Plans to Purchase Additional F-35 Joint Strike Fighters and Instead Purchase F-16s and F/A-18s](#), décembre 2016. À titre comparatif : Au niveau global, le montant total des dépenses militaires atteignait environ 1000 milliards de dollars en 1995 et environ 1400 milliards de dollars en 2005 ; il atteint environ 1600 milliards de dollars aujourd'hui.

Parmi les principales mesures, on citera la prolongation de la durée d'utilisation des F/A-18, qui de 6000 à 8000 heures de vol passerait à 10 000 heures de vol. Boeing propose le programme de prolongation de la durée d'utilisation pour tous les types – y compris les F/A-18C/D des Forces aériennes suisses. « D'ici à ce que l'on puisse disposer du nombre voulu d'appareils F-35B/C, la Navy parera au risque de manque d'avions en prolongeant la durée d'utilisation des F/A-18A–D de 8000 à 10 000 heures de vol (au lieu des 6000 heures prévues initialement) », précise la Navy dans un document sur l'année fiscale 2017 des États-Unis⁴. Boeing attire même l'attention sur le programme de prolongation de la durée d'utilisation des 30 F/A-18C pour le compte des Marines américains⁵ de 6000 à 8000 heures de vol. Boeing a livré le premier F/A-18C+ modernisé dans le cadre de ce programme en octobre 2015, le deuxième en avril 2016⁶.

À ce jour, le DDPS a rejeté une prolongation de la durée d'utilisation des F/A-18 en invoquant trois arguments :

1. Comparativement à ce qui se passe avec les avions US, le déploiement en Suisse est plus « serré », ce qui mène à une charge plus élevée sur la cellule de l'avion. La charge plus élevée est notamment imputable à la distance comparativement très courte des survols entre les aérodromes et les zones d'intervention⁷.
2. Sans remplacement simultané des capteurs et des systèmes d'autoprotection, et sans augmentation de la capacité informatique, l'avion perdrait « en efficacité opérationnelle ».
3. Rien qu'une prolongation de la durée d'utilisation à 7000 heures de vol par avion mènerait « dans les circonstances actuelles à des coûts et à des risques difficilement supportables⁸ ».

Les trois arguments ne tiennent pas la route. Le F/A-18 est un avion de la US Navy. Sur des porte-avions, lors des décollages au moyen d'une catapulte et lors de l'atterrissage au moyen de câbles de retenue – parfois même dans des conditions de guerre –, la charge est plus grande que sur les aérodromes du type de ceux que nous avons en Suisse. Également, la demande de remplacement des capteurs et des systèmes d'autoprotection et d'augmentation de la capacité informatique ne constitue pas une raison suffisante pour mettre au rebut d'un seul coup l'avion dans son ensemble. À ce jour, il ne règne aucune transparence sur les coûts et les risques d'une prolongation de la durée d'utilisation.

Le PS demande que l'on évalue, au moyen d'une analyse de fond et accessible au public, les coûts et les risques auxquels il faut s'attendre en cas de prolongation de la durée d'utilisation à 7000 ou 8000 heures de vol par avion. Pour 7000 heures de vol, le F/A-18 pourrait être utilisé, pour des sollicitations maintenues au même niveau, jusqu'en 2035 ; pour 8000 heures de vol, il pourrait même être utilisé jusqu'en 2040⁹.

⁴ Aerospace Daily & Defense Report, [U.S. Navy Budget Underscores Need To Extend F-18 Use](#), Feb. 10, 2016.

⁵ Boeing, [Boeing's C+ program brings retired Hornets back to life](#), October 24, 2016.

⁶ Flight Global, [The US Marine Corps is receiving 30 previously retired Boeing F/A-18C Hornets in a new "C+" configuration](#), 10 June 2016.

⁷ [Avenir de la défense aérienne - Rapport du groupe d'experts « prochain avion de combat »](#), 2017, chiffre 10.3.2.

⁸ Pour les arguments 2 et 3 : Conseil fédéral, [Message sur l'armée 2017](#), 22 février 2017, chiffre 2.2, page 11ss.

⁹ La Suisse a mis le F/A-18 en service en 1997. Pour 5000 heures de vol, il reste en l'air jusqu'en 2025, pour 6000 heures de vol jusqu'en 2030. Par année, un F/A-18 est donc utilisé, jusqu'à présent, pendant 180 à 200 heures de vol.

Les Forces aériennes suisses sont bien avisées de prendre soin des F/A-18, de maintenir ceux-ci sans cesse à la pointe de la technologie et de ne pas les solliciter pour des missions superflues. Une prolongation de la durée d'utilisation des F/A-18 disponibles largement au-delà de 2030 ne présente pas de risque de sécurité, car cet avion de combat fait aujourd'hui partie, et fera partie d'ici là, à l'échelle mondiale, des plus modernes et des plus compétitifs qui soient si l'on continue d'investir dans la modernisation des capteurs, des systèmes d'autoprotection et de la capacité informatique.

4.2 Maintenir quelques F-5 Tiger en l'air

Le PS salue les dernières décisions de ne pas abandonner le F-5 Tiger dans l'immédiat, mais de maintenir en service une petite flotte restante. Nous n'avons pas besoin d'avions de combat ultraperformants pour toutes les missions des Forces aériennes. Le bon vieux F-5 Tiger suffit pour servir de cible, pour l'entraînement à la conduite de la guerre électronique et pour les engagements visant à surveiller la radioactivité dans les airs. Dans son rapport du 18 novembre 2016, le DDPS a laissé entendre qu'il garderait un nombre limité de Tiger jusqu'en 2025 en tant qu'avions de service. On devrait examiner sous quelles conditions les F-5 Tiger peuvent être utilisés au-delà de 2025.

5. Six exigences qui doivent conditionner l'acquisition de remplacement

Indépendamment du moment où est lancée l'évaluation d'un nouvel avion de combat en vue du remplacement des F/A-18 Hornet existants, le PS pose six exigences essentielles quant au processus et aux conditions-cadres d'un tel projet :

5.1 Pour une nouvelle votation populaire sur les nouveaux avions de combat

En Suisse, il est d'usage que la population puisse participer aux décisions portant sur les grandes dépenses uniques à hauteur de milliards pour les projets d'infrastructure ou d'acquisition. Exemples du passé récent : le deuxième tube du Gothard (2016), le FORTA (2016), le FAIF (2014) et, bien sûr, le Gripen (2014). Cela présente l'avantage que des projets d'une telle envergure bénéficient aussi réellement d'un large soutien lorsqu'ils trouvent une majorité devant le peuple. Le PS demande donc que l'on soumette à référendum l'arrêté de planification proposé et que l'on présente aussi le projet d'acquisition terminé au peuple pour votation.

5.2 Pour un avion de combat d'origine européenne

Pour le développement de la coopération des forces aériennes avec les États voisins, l'origine des futurs avions de combat est une question essentielle. Le groupe d'étude mis en place par le DDPS exclut catégoriquement – à juste titre – une acquisition depuis la Russie ou depuis la Chine, mais préconise dans le même temps que les considérations de politique extérieure jouent un rôle seulement « si un choix devait être opéré entre plusieurs offres semblables », car les considérations de politique extérieure ne sont « ni judicieuses ni réalistes ».

Le PS a un autre avis sur cette question. La Suisse se trouve au cœur de l'Europe et fait partie de la communauté de valeurs européenne. Un élargissement de la coopération en matière de forces aériennes avec les États européens situés dans son voisinage plus ou moins immédiat s'accompagnerait pour la Suisse d'un gain substantiel de sécurité. La

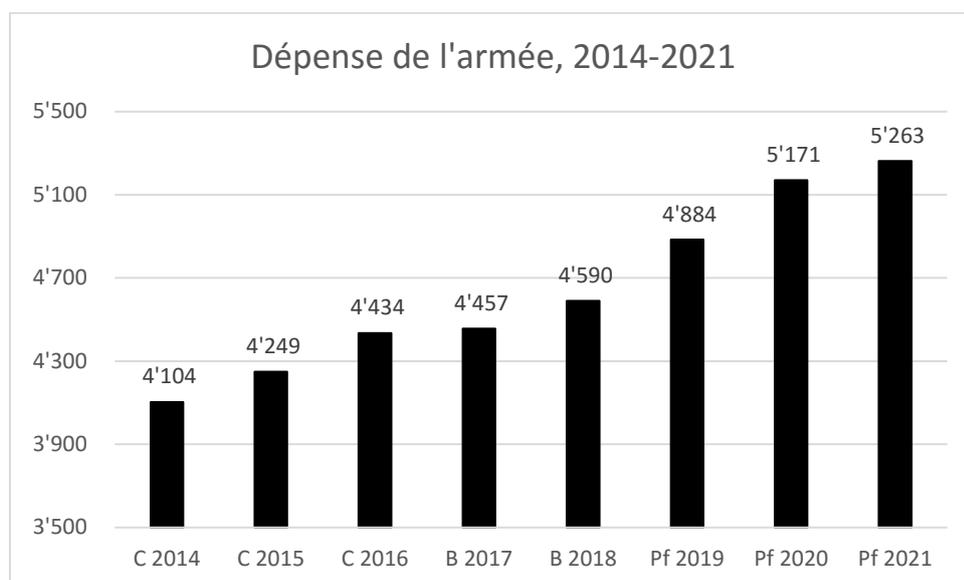
perte d'importance des relations transatlantiques, sur laquelle Trump a beaucoup insisté, renforce une tendance en cours depuis des décennies, qui veut que les États-Unis relativisent leurs liens avec l'Europe. Dans le même temps s'intensifie à l'intérieur de l'UE la discussion sur la possibilité d'économiser des coûts très importants par le regroupement et l'utilisation commune („*Pooling et Sharing*“) de capacités d'armement et de défense, et d'accroître dans le même temps sensiblement l'efficacité des efforts communs.

Néanmoins, au sein des Forces aériennes suisses, on discute de la variante qui consiste à remplacer le F/A-18 par l'avion de combat furtif polyvalent F-35 de Lockheed Martin. Le PS rejette cette option sans équivoque. Abstraction faite des coûts exorbitants, le F-35 n'entre pas en ligne de compte pour des raisons de souveraineté. Dans le cas de cet avion, les États-Unis gardent le contrôle intégral sur les technologies clés, si bien que la Suisse achèterait pour ainsi dire aussi, en même temps que les F-35, le contrôle exercé et gardé par le Service de renseignement américain. Selon des initiés, les États-Unis restent, même après la vente, grâce aux connexions ultrasecrètes à la liaison de données relatives au F-35, en mesure de retirer ces avions du ciel en tout temps. Cela n'est pas acceptable.

Pour toutes ces raisons, le PS plaide pour que l'on s'oriente, pour l'acquisition prévue, vers des pays d'origine de l'avion européens. Il y a plusieurs variantes qui méritent d'être examinées. Si les choses sont vraiment aussi urgentes que le prétend le DDPS, il faudrait examiner la possibilité d'acquérir des Gripen C/D utilisés qui sont immédiatement disponibles. Moins précipitée, mais tout de même assez rapide, serait une acquisition coordonnée avec l'Autriche, par exemple du Gripen E (plus moderne), qui permettrait d'obtenir des avantages substantiels grâce à la réalisation d'économies d'échelle et à un plus grand pouvoir de négociation. Une perspective à plus long terme naîtrait d'une participation au projet lancé par l'Allemagne et la France sur le développement d'un nouvel avion de combat européen.

5.3 Pour un financement par le budget ordinaire

Ces dernières années, les dépenses de l'armée ont augmenté beaucoup plus massivement qu'on ne l'a dit à un large public. Les chiffres des plans budgétaires affichent pour



Source : comptes 2014–2016 ; budget 2017+2018 ; plan financier 2019–2021 (Conseil fédéral 23 août 2017).

l'armée une seule tendance : une montée en flèche. Cela est d'autant moins justifié que le DDPS a déjà accumulé des montants de plusieurs milliards sous la forme de ce que l'on appelle des « reliquats de crédit » : il n'était à ce jour tout simplement pas en mesure de dépenser la manne financière accordée par le Parlement.

Pendant que la coopération internationale (CI), la recherche, la formation et le système de réduction des primes pour les caisses-maladie essuient des pertes sensibles, les dépenses de l'armée sont traitées avec un maximum de ménagement dans les divers programmes d'économies. Selon le budget prévisionnel 2018 et le plan financier 2019–2021, la Suisse, ces prochaines années (sauf facteurs et effets exceptionnels), ne dépensera plus jamais autant pour la CI qu'en 2015 – année où le montant des dépenses était encore de 3 717 millions de francs –, mais chaque année 100 à 200 millions de moins, soit environ 3 627 millions en 2021. D'autres coupes de 120 millions de francs supplémentaires par année pour la CI sont déjà programmées.

Sous l'angle de la politique de la paix et de la politique sécuritaire cela est inadmissible. Avec le Message sur la coopération internationale de la Suisse 2017–2020, le Conseil fédéral a défini le principe selon lequel la moitié au moins de la CI doit se déployer dans des contextes fragiles et par là contribuer à la réduction de la violence, à l'accroissement de la sécurité humaine et ainsi au renforcement des structures démocratiques, de l'État de droit et des droits humains dans les régions en crise. Voilà qui constitue une politique sécuritaire beaucoup plus efficace que celle qui consiste à détourner des milliards supplémentaires dans l'acquisition d'avions de combat. Pour le PS, il est dès lors clair que l'on a besoin d'une réaffectation massive des dépenses de l'armée en faveur de la coopération internationale dans les contextes fragiles et que les éventuels nouveaux avions de combat doivent en outre impérativement être financés à partir du budget en cours. D'autres augmentations des dépenses de l'armée ne pourraient en aucun cas être acceptées.

5.4 Pas de politique industrielle par l'intermédiaire de l'acquisition d'armement : dispendieuse et inefficace

Le groupe d'étude du DDPS qui planche sur l'acquisition de nouveaux avions de combat recommande d'accepter 10 % de surcoûts, dans la mesure où l'on peut lier des affaires compensatoires (offset) à l'acquisition de nouveaux avions de combat. Pour un montant d'acquisition de, disons, 2 milliards, c'est la somme colossale de 200 millions de francs provenant de nos impôts qui serait investie dans un programme aléatoire de politique industrielle. « Aléatoire » parce que le fournisseur étranger de l'avion de combat a toute latitude pour décider avec qui il coopère. Cela comporte un risque élevé de maintien onéreux des structures existantes et permet à peine que l'on se concentre sur des champs d'innovation et de technologie porteurs d'espoir et compétitifs.

Après les mauvaises expériences des coûteux et inefficaces programmes offset, le PS demande que l'on renonce aux opérations de contrepartie dans le cadre des acquisitions d'armement.

5.5 Renforcer la protection contre le bruit

Les mesures esquissées en vue de la préservation (du ménagement) des actuels F/A-18 et de la prolongation de leur durée d'utilisation auraient l'agréable effet collatéral de réduire le

bruit insupportable des avions de combat, en particulier à Emmen et à Meiringen. Le DDPS prévoit de continuer de procéder chaque année à quelque 22 000 mouvements de jet de combat. Ce nombre peut et doit être revu à la baisse. Les régions touristiques surexposées au bruit le réclament depuis longtemps. Les planifications actuelles sont démesurées et ne sont pas nécessaires du point de vue de la politique sécuritaire. Concrètement, à partir de 2018, le DDPS prévoit le nombre de mouvements de jets de combat suivant pour chacune des zones concernées :

- Emmen : environ 5000 mouvements (principalement F-5)
- Meiringen : environ 5000 mouvements (principalement F/A-18)
- Payerne : environ 11 000 mouvements (principalement F/A-18)
- Étranger : 1 000 à 2 000 mouvements (principalement F/A-18)

En se prononçant en faveur de l'initiative populaire de Franz Weber intitulée « Contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques », les communes situées dans les alentours de l'aérodrome militaire de Meiringen ont clairement exprimé ceci : dans les régions concernées, une majorité de la population donne la priorité à la protection de l'environnement et souhaite assurer les places de travail en renforçant le secteur touristique et en réduisant le bruit des jets de combat.

Le bruit insupportable des jets de combat n'est considéré comme tolérable que pour une simple (et mauvaise) raison : l'annexe 8 de l'actuelle ordonnance sur la protection contre le bruit manipule à la baisse les valeurs limites d'exposition au bruit des aérodromes militaires en usant de subterfuges inadmissibles. Ce ne sont pas les pics de décibels réels qui décident si l'homme et l'environnement sont protégés contre les atteintes nuisibles ou incommodes, mais des valeurs moyennes manipulées à la baisse sur une période de 6 mois.

Le PS demande que l'on fixe enfin, pour les aérodromes militaires également, des valeurs limites absolues d'exposition aux pics de décibels, comme cela est, par exemple, d'usage depuis longtemps pour l'évaluation du bruit des hélicoptères.

5.6 Pour un nouveau concept de stationnement

Pour les forces aériennes actuelles et esquissées ici, nous n'avons pas besoin de trois aérodromes militaires à équipement intégral à Payerne, à Emmen et à Meiringen. Plutôt, nous pouvons sans perte de sécurité fermer, après celui de Sion, un autre aérodrome militaire – de préférence celui de Meiringen. Afin que cette région périphérique puisse toutefois proposer des places de travail industrielles et techniques de haute valeur, le PS exhorte les communes à élaborer dès aujourd'hui, en collaboration avec le canton de Berne, des plans novateurs pour une réorientation.

Annexe : aperçu de la prévention en matière de sécurité dans l'espace aérien en Europe

Un coup d'œil sur la prévention en matière de sécurité dans l'espace aérien en Europe montre que la Suisse, avec ses 30 avions de combat F/A-18, bénéficie d'une dotation en forces aériennes supérieure à la moyenne européenne. Les F/A-18 seront, même après des décennies, toujours plus compétitifs que le matériel que beaucoup d'États européens utilisent. Il convient en outre de noter que douze États, en Europe, ne possèdent pas le moindre avion de combat et que six autres États n'en possèdent qu'entre sept et seize, par ailleurs souvent avec une technologie peu efficace. Ainsi, la Bulgarie utilise ses 16 MiG-29 depuis 1989. Certains États n'ont par ailleurs pas acheté leurs avions de combat, mais les ont pris en leasing. Tel est le cas de la Slovaquie et de la Hongrie, avec leurs 12 et 13 Gripen respectivement (voir tableau).

Nombre d'avions de combat dans les forces aériennes, 2016

Turquie	333	Norvège	57	Albanie	0
France	297	Danemark	44	Estonie	0
Italie	252	Tchéquie	39	Irlande	0
Grèce	239	Roumanie	32	Islande	0
Royaume-Uni	218	Portugal	30	Lettonie	0
Allemagne	209	Serbie	24	Lituanie	0
Espagne	164	Bulgarie	16	Luxembourg	0
Pologne	98	Autriche	15	Malte	0
Suède	97	Hongrie	13	Macédoine	0
Suisse*)	83	Slovaquie	12	Monténégro	0
Pays-Bas	63	Croatie	9	Slovénie	0
Finlande	62	Bosnie-Herzégovine	7	Chypre	0
Belgique	59				

Source: IISS, The Military Balance 2017.

*) 30 F/A-18 plus 53 F-5 Tiger. À la fin de 2016, 26 F-5 Tiger étaient encore utilisés, le reste constituait la réserve.

Les États qui ne possèdent pas d'avions de combat (tableau ci-dessous) garantissent la sécurité de leur espace aérien partiellement avec des avions de surveillance et des hélicoptères polyvalents très peu coûteux – comme l'Irlande et la Macédoine – ou achètent la sécurité de leur espace aérien (également à titre peu onéreux) auprès de l'OTAN, par exemple les trois États baltes ou l'Islande. Les Forces aériennes slovènes se composent de neuf avions d'entraînement PC-9, légers mais aptes au combat, de production suisse (société Pilatus Stans). Ils sont armés de mitrailleuses, de bombes, de réservoirs supplémentaires et de roquettes et assument au quotidien des tâches de police de l'air. Des PC-9 armés de la sorte peuvent par exemple forcer à atterrir des avions civils qui auraient pénétré dans l'espace aérien slovène sans y être autorisés.

Avec 30 avions de combat F/A-18 et plus de 50 avions de combat F-5 Tiger, les actuelles Forces aériennes de la Suisse sont, en comparaison internationale, totalement surdimensionnées. Pour la réalisation des mandats (esquissés plus haut) confiés aux Forces aériennes suisses, un remplacement partiel des Tiger n'est pas nécessaire. Cette vision des choses l'a aussi emporté dans le cadre de la votation populaire du 18 mai 2014. 53.4% des votants ont rejeté l'acquisition de Gripen suédois au titre de remplacement partiel des Tiger.

Surveillance de l'espace aérien dans les pays sans avions de combat, 2016

Albanie	0 avion de combat, 4 hélicoptères de taille moyenne et 22 hélicoptères légers
Chypre	0 avion de combat, 11 hélicoptères de combat air-sol, 7 hélicoptères polyvalents
Estonie	0 avion de combat, l'OTAN assume les tâches de police de l'air
Irlande	0 avion de combat, 7 avions d'entraînement aptes au combat (PC-9M), 6 hélicoptères polyvalents
Islande	0 avion de combat, l'OTAN assume les tâches de police de l'air
Lettonie	0 avion de combat, l'OTAN assume les tâches de police de l'air
Lituanie	0 avion de combat, l'OTAN assume les tâches de police de l'air
Luxembourg	0 avion de combat, loue un avion de surveillance et le met à la disposition de l'UE
Malte	0 avion de combat, 4 avions de surveillance légers, 6 hélicoptères polyvalents
Macédoine	0 avion de combat, 4 hélicoptères de combat, 6 hélicoptères polyvalents, roquettes sol-air
Monténégro	0 avion de combat, 13 hélicoptères polyvalents
Slovénie	0 avion de combat, 9 avions d'entraînement aptes au combat (PC-9M)

Source: IISS, The Military Balance 2017.

Dans les statistiques actuelles, l'institut londonien IISS recense – en sus des 30 avions de combat F/A-18 – 53 Tiger, dont toutefois seulement 26 étaient encore utilisés au 21 novembre 2016. Si l'on inclut les Tiger, la Suisse fait partie du top ten en Europe : seules neuf autres forces aériennes en Europe possèdent plus d'avions de combat que la Suisse. C'est encore et toujours un scénario du style « Nous seuls contre le reste du monde » qui se cache là-dedans. Cela n'a (plus) aucun sens.

La Suisse ne doit pas se classer parmi les top ten en Europe . Dans le scénario « Nous apportons notre (juste) contribution » esquissé par le PS ci-dessus, le mandat de police de l'air (incontournable) et, donc, la sécurité dans l'espace aérien suisse sont garantis dans tous les scénarios possibles avec une flotte plus petite. En fonction du choix du type d'avion, la performance et les coûts varient considérablement. Raison pour laquelle il n'y aurait aucun sens à vouloir fixer, aujourd'hui déjà, un nombre définitif d'unités.