

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 141 (1996)
Heft: 1: Numéro spécial : "forces aériennes"

Artikel: Importance stratégique de l'espace aérien suisse et avenir des troupes d'aviation et de DCA
Autor: Carrel, Fernand
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345599>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Importance stratégique de l'espace aérien suisse et avenir des troupes d'aviation et de DCA

Par le commandant de corps Fernand Carrel ¹

Avec le démantèlement du bloc soviétique et la dissolution du Pacte de Varsovie, la menace d'un conflit généralisé en Europe, mettant en œuvre des moyens militaires massifs avec des délais d'alerte très courts, a disparu. En revanche, l'instabilité de la nouvelle situation stratégique sur le Vieux continent entraîne un risque considérable de conflits locaux, susceptibles de dégénérer et de s'étendre de façon incontrôlable à de plus vastes régions.

Un autre facteur d'insécurité réside dans l'évolution des mouvements fondamentalistes qui agitent le monde arabe, avec de plus en plus de véhémence, du Moyen-Orient au Maghreb.

La dissémination des forces militaires dans de nouveaux pays, politiquement encore très instables et la prolifération tous azimuts d'armes de terreur, conventionnelles, chimiques et nucléaires, le plus souvent engagées par des vecteurs aériens, sont désormais des facteurs de risque importants. Dérapage ou chantage politique, actions terroristes terrestres et aériennes représentent des me-

naces aussi impalpables que sérieuses.

Dans le cadre d'opérations militaires, seuls des moyens aériens peuvent aujourd'hui frapper n'importe où, n'importe quand. Cette évolution est particulièrement significative pour la Suisse, dont l'espace aérien, carrefour au centre de l'Europe, connaît la plus haute densité de trafic de notre continent.

Pour notre pays, la protection de l'espace aérien prend donc une dimension encore plus importante que par le passé. La Suisse doit empêcher l'existence d'un vide stratégique dans un espace qui comprend un des plus importants nœuds de communications terrestres et aériennes de notre continent. Dans le domaine de la sécurité, elle assume une responsabilité stratégique à l'échelle du continent.

Il ne fait aucun doute que notre espace aérien serait particulièrement fréquenté par les aéronefs de belligérants qui se battraient quelque part en Europe centrale ou occidentale, ceci indépendamment de toute me-

nace terrestre contre notre pays.

Il est en effet pratiquement impossible de traverser notre continent sans survoler la Suisse, si ce n'est au prix d'un large détour, coûteux en temps et en carburant. Ce qui vaut pour l'aviation civile, s'applique a fortiori pour l'aviation militaire !

Par ailleurs, le survol à basse altitude de la Suisse est d'autant plus attractif, militairement parlant, que le relief alpin offre de nombreuses zones d'ombre qui empêchent la détection par les radars terrestres et embarqués, même les plus modernes. Nos voisins français le savent bien et considèrent avec la plus grande méfiance le « trou noir » (au plan de la détection) que représente pour eux le corridor austro-suisse, alors qu'il mène précisément au cœur de leur sanctuaire nucléaire !

La combinaison des caractéristiques géographiques et topographiques de notre pays donne donc à son espace aérien, malgré son volume modeste, une

¹ Commandant des Forces aériennes.

importance stratégique élevée au niveau européen.

Les missions principales

Sa protection devient par conséquent la mission la plus importante de nos Forces aériennes. Celle qu'il est indispensable d'assumer à tout prix !

En cas de tension ou de crise internationale, nos Forces aériennes sont le seul moyen militaire dont dispose le Conseil fédéral, de façon immédiate et sans avoir à prendre aucune mesure de mobilisation, afin de faire respecter la souveraineté de notre Etat et de démontrer sa volonté de défense.

Les mesures de maintien de la souveraineté aérienne, appliqués avec opiniâtreté, de jour comme de nuit et par n'importe quel temps, peuvent avoir une importance décisive sur l'appréciation que pourraient faire d'autres Etats concernant notre capacité de défense, car toute planification d'opérations militaires commence par une évaluation de l'effort à consentir.

Dans une telle situation, la mission de nos troupes d'aviation et de défense contre avions est essentiellement politique. Elle implique une disponibilité opérationnelle permanente ainsi qu'une certaine autonomie d'action par rapport au reste de l'armée.



Le canon DCA 35 mm 63/90, en position.

En cas de conflit terrestre, la mission prioritaire des Forces aériennes consisterait à protéger notre population et nos troupes contre des attaques aériennes ennemies et à garantir la liberté de mouvement de nos formations blindées, dans le cadre des opérations de défense dynamique des forces terrestres.

Les opérations aériennes se caractérisent par leur imprévisibilité. Elles peuvent survenir n'importe où, n'importe quand, pratiquement par n'importe quel temps, avec des délais d'alerte allant de quelques secondes à quelques minutes.

Dans un espace aérien aussi restreint que le nôtre, la capacité de s'opposer à des opérations aériennes implique des temps de réaction extrêmement courts, d'où la nécessité de disposer d'un système de surveillance de l'espace aérien

à haute capacité ainsi que d'intercepteurs à hautes performances, capables d'assurer une alerte en l'air pendant un temps prolongé. Les objectifs militaires et civils vitaux devront être protégés par un dispositif de défense contre avions approprié, qui soit en mesure de réagir immédiatement.

Ces exigences opérationnelles seront remplies dans un proche avenir, aussi bien par le système *FLORA-KO* que par un réseau de moyens de DCA dense et efficace et par les chasseurs *F/A-18*, qui seront capables de traiter toutes les formes de menaces aériennes, y compris les missiles de croisière.

La seule exception résidera dans la défense contre les missiles balistiques sol-sol, qui représenteront une menace importante, en raison de leur prolifération tous azimuts. Technologiquement,

quement et financièrement parlant, ils sont accessibles même à des pays ou à des organisations aux ressources modestes.

La Suisse atteint ici les limites de ses possibilités de défense autonome. Même si l'on peut imaginer qu'elle puisse un jour disposer d'un engin guidé capable d'intercepter des missiles balistiques tactiques, il serait indispensable, pour pouvoir l'engager, d'être connecté à un système de surveillance et d'alerte couvrant l'ensemble du continent européen, y compris le bassin méditerranéen. Ce qui revient à reconnaître sans ambiguïté qu'une telle capacité de défense ne pourrait être acquise que dans le cadre d'une collaboration internationale. Il faudra probablement y réfléchir un jour ! En attendant, nous pouvons nous consoler en nous réjouissant de disposer d'une des infrastructures de protec-

tion civile les plus perfectionnées du monde...

Gestion de l'espace aérien suisse

En temps normal, nous connaissons la situation de « navigation aérienne non restreinte ». Cela signifie que, conformément aux conventions internationales qu'a ratifiées notre Etat, la libre circulation des aéronefs civils, à l'exception des aéronefs d'Etat, doit être garantie au-dessus de notre territoire. La responsabilité de la gestion de notre espace aérien incombe à l'Office fédéral de l'aviation civile, qui peut faire appel aux moyens de l'aviation militaire pour exercer les tâches de police du ciel.

En cas de crise ou de situation particulière, le Conseil fédéral peut ordonner une restriction générale ou partielle de l'utilisation de notre espace aérien, dont la responsabilité passe alors

au commandement des Forces aériennes. En cas de mobilisation générale de guerre, l'interdiction de l'espace aérien suisse entre automatiquement en vigueur.

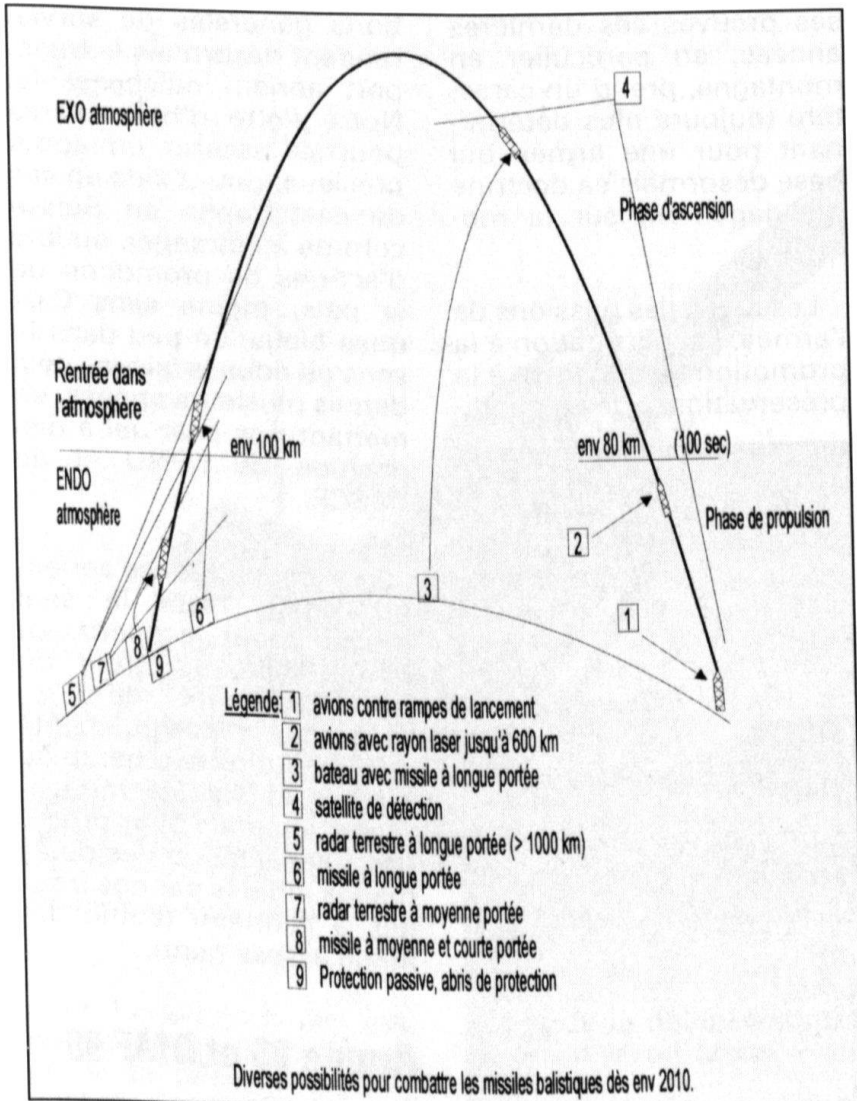
La zone grise, qui existe entre l'état de restriction générale ou partielle et l'interdiction pure et simple, est très délicate, car il s'agit d'y apprécier de façon circonstanciée l'usage des armes de bord et l'engagement des engins guidés de défense contre avions.

Le transfert de la compétence décisionnelle de l'échelon politique à l'échelon militaire peut devenir extrêmement critique, compte tenu des contraintes de temps ; toute décision inadéquate peut entraîner des conséquences très graves pour la sécurité de notre pays.

Même en cas d'hostilités dans notre espace aérien, la situation resterait complexe. En effet, l'identification positive des objectifs à combattre reste, mondialement, le problème le plus aigu de la guerre aérienne. Aussi longtemps que l'on doit traiter de façon différenciée diverses catégories d'aéronefs, en fonction de leur nationalité, du caractère de leur mission (humanitaire ou diplomatique, sans oublier les équipages égarés ou en fuite) et les distinguer de façon certaine de nos propres aéronefs, une identification visuelle sera nécessaire, avec tous les risques qu'elle comporte. Dans une telle situation, l'engagement sans restriction de missiles air-air et



Une unité de feu Rapier, en lisière de forêt.



flotte de combat de notre aviation militaire ne compte plus que des chasseurs *Mirage III S* et *Tiger F-5E/F* et des avions de reconnaissance *Mirage III RS* en plus des *F/A-18*. A côté de ses qualités d'intercepteur, le *F/A-18* dispose incontestablement d'une redoutable capacité pour l'attaque au sol.

Cependant, les trente-quatre avions qui font l'objet de notre acquisition correspondent au nombre minimum d'appareils modernes qu'il nous faut pour assurer les missions vitales de maintien de la souveraineté sur l'espace aérien et de défense aérienne. Un engagement parallèle dans le combat terrestre mettrait en péril la couverture aérienne de notre population et de nos troupes. Il entraînerait en outre un investissement supplémentaire considérable pour l'acquisition d'un armement air-sol adéquat.

sol-air *BVR* (*Beyond visual range*) sera le plus souvent impossible.

Il n'est plus possible de considérer l'espace aérien suisse comme un îlot isolé au cœur de l'Europe : son importance stratégique est bien trop grande pour nos voisins directs, dont il est difficile d'imaginer qu'ils puissent nous être hostiles. Le dialogue et la coordination avec eux sont indispensables et me paraissent de loin préférables à la confrontation, d'autant que le fait de disposer d'une dé-

fense aérienne forte et respectée nous met dans une situation de négociation favorable.

Il est essentiel de sensibiliser les instances gouvernementales à ces problèmes complexes et d'en entraîner périodiquement les mécanismes de décision avec elles.

Les autres missions des troupes d'aviation et de DCA

Après la mise hors service des *Hunter* à fin 1994, la

Sous l'effet des fortes compressions budgétaires entraînées par une situation économique difficile et par l'explosion des coûts sociaux, il faut momentanément renoncer à la mission d'appui-feu des troupes terrestres par l'aviation, ceci par manque de moyens adéquats en nombre suffisant. Il sera cependant nécessaire, dès que possible, de reconstituer une composante d'appui-feu, apte à combattre les moyens de guerre aérienne ennemis au sol, en particulier les batteries de missiles sol-air, qui pourraient présenter

une sérieuse menace pour nos chasseurs.

Il serait également utile de disposer de moyens capables d'attaquer, le cas échéant, des objectifs opératifs au-delà de notre frontière ou derrière nos lignes. Mais cela exige des moyens supplémentaires !

Le transport aérien hélicoptéré, qui a largement fait

ses preuves ces dernières années, en particulier en montagne, prend un caractère toujours plus déterminant pour une armée qui base désormais sa doctrine d'engagement sur la mobilité !

Les nouvelles missions de l'armée, la contribution à la promotion de la paix et à la préservation des condi-

tions générales de survie, rendent désormais le transport aérien indispensable. Notre flotte d'hélicoptères pourrait assurer un appui précieux, pour l'aide en cas de catastrophe en Suisse comme à l'étranger, ou lors d'actions de promotion de la paix, même sans Casques bleus, un peu dans le sens où nous le faisons déjà depuis plusieurs années, en mettant nos *Lear Jet* à disposition de l'ONU et de l'OSCE.

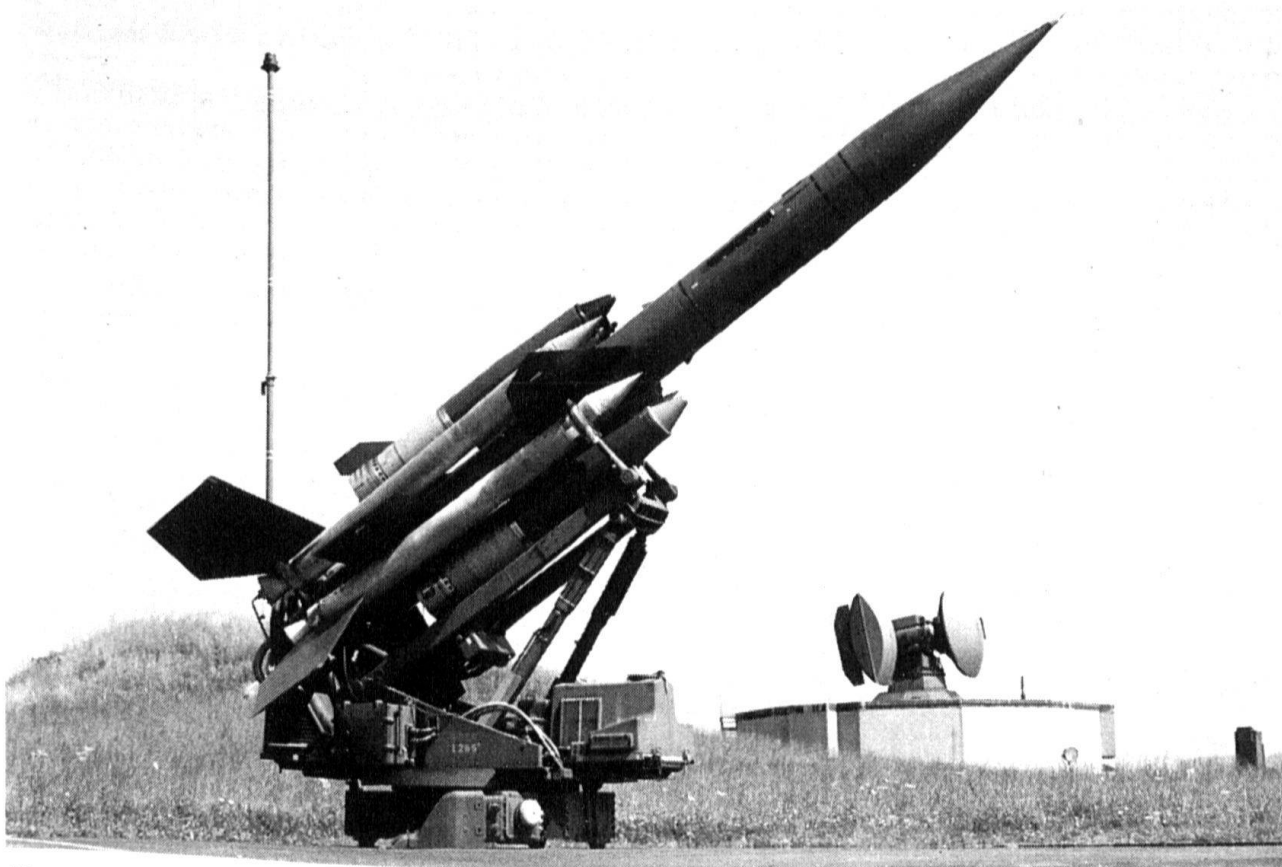
La reconnaissance aérienne, enfin, reste le seul moyen pour acquérir en temps utile, au profit du commandement de l'armée, des renseignements sur l'évolution du champ de bataille et sur les mouvements ennemis pour procéder à l'évaluation des dommages infligés par nos troupes à l'ennemi (battle damage assessment).

Armée 95 et DMF 96

Force est de constater qu'aux temps difficiles qui ont précédé la votation du 6 juin 1993, où notre aviation militaire jouait sa survie, succèdent des temps encore plus difficiles ! Les réformes de l'armée et du DMF, le rétrécissement drastique des budgets militaires nous obligent à renoncer à certaines missions, à diminuer nos effectifs, professionnels comme de milice, à réduire notre infrastructure, à sacrifier des systèmes et des unités. C'est un moment psychologique beaucoup plus délicat que lors du combat en rangs serrés



Le F/A-18 qui équipera les Forces aériennes suisses (Photo Caption).



Un engin guidé BL-64 sur sa rampe de lancement. A l'arrière-plan, les radars de détection et de poursuite.

pour l'acquisition de nos F/A-18. Beaucoup ont encore de la peine à réaliser qu'il n'y a plus de place, désormais, que pour le minimum indispensable à l'exécution de nos missions principales.

Le remplacement de 130 chasseurs-bombardiers obsolètes *Hunter* par 34 F/A-18, chasseurs de la nouvelle génération, entraîne une réduction d'environ un tiers de notre flotte d'avions de combat. Nous passons de 290 à 190 unités. Logiquement, cette diminution doit se répercuter sur l'organisation et le stationnement de l'aviation militaire, des formations d'aviation au

sol et de la défense contre avions d'aérodromes.

Nous allons donc fermer définitivement, d'ici à 1999, les cinq aérodromes de guerre d'Ambri, Raron, Saanen, St. Stephan et Ulrichen, ainsi que les petits aérodromes datant de la Seconde Guerre mondiale, qui ne sont plus utilisés militairement. Parmi les tronçons d'autoroute aménagés en piste de fortune, nous ne garderons que ceux de Lodrino, Payerne et Sion.

Le choix des aérodromes à fermer s'est fait, non seulement sur la base de critères opérationnels, mais

aussi en tenant compte d'aspects relevant de l'économie régionale et d'une répartition linguistique équitable des unités.

Les ordres de bataille des brigades d'aviation 31 et d'aérodrome 32 sont complètement remaniés. Elles perdent chacune un régiment d'aviation, respectivement d'aérodrome, et sont structurées de façon à ce que chacun de leurs trois régiments se superposent régionalement.

Toutes les conditions préalables sont ainsi remplies pour passer aisément, lors d'un prochain redimensionnement de notre

aviation, à une structure qui efface les régiments d'aviation et d'aérodromes au profit de commandements d'aérodromes intégrés, vieille chimère des Forces aériennes, réalisée partout dans le monde... sauf en Suisse.

Le redimensionnement de l'aviation n'est pas sans influence sur la DCA. Les trois groupes de DCA moyenne d'aérodrome sont supprimés. La brigade DCA 33 compte donc sept régiments de DCA moyenne, dont un entièrement romand, et un régiment d'engins guidés mobiles de DCA (*Rapier*).

Les décisions capitales prises en 1994 en matière de restructuration du DMF ont un impact profond sur la réorganisation du commandement des Forces aériennes.

Leur unité de système est maintenue, en matière opérationnelle et d'instruction ; leur autonomie est préservée sinon étendue. Cette décision était impérative pour garantir la capacité de réaction quasi immédiate de notre défense aérienne et sa possibilité d'être engagée en-dehors de toute action des forces terrestres, par exemple pour le maintien de la souveraineté sur l'espace aérien.

Par contre, avec la décision de regrouper toutes les capacités industrielles du DMF au sein d'un nouveau groupement de l'Armement, nous perdons une partie importante de

notre Office fédéral des aérodromes militaires. En effet, toutes les activités relatives à l'entretien éloigné de la troupe (réparations importantes, révisions, modifications, etc.) seront progressivement transférées au groupement de l'Armement. Cette « migration » débute en 1996 et s'étendra jusqu'en 2002. Il s'agit d'une décision sentimentalement pénible pour les Forces aériennes, mais indispensable pour assurer le succès de la réforme engagée par le chef du DMF. Elle doit permettre une meilleure efficacité par l'effet de toutes les synergies, entraînant une nouvelle réduction des effectifs et une concentration des ateliers et autres installations. Cependant, le commandant des Forces aériennes conserve sous sa responsabilité directe toutes les activités d'exploitation et d'entretien à proximité de la troupe, nécessaires à garantir l'engagement immédiat de ses moyens opérationnels. La flexibilité des Forces aériennes n'est donc pas affectée par la concentration des activités à caractère industriel.

Si nous portons nos regards sur un horizon plus lointain, c'est-à-dire jusque vers les années 2005-2010, nous découvrons un certain nombre de grands projets d'équipement, dont l'un doit être réalisé en priorité.

Il s'agit du remplacement de notre chaîne de surveillance de l'espace aérien et de conduite des opéra-

tions aériennes *FLORIDA*, qui arrive à bout de souffle.

Ce projet, appelé *FLORAKO*, n'est absolument pas lié à l'acquisition des *F/A-18*, contrairement à ce qu'on a pu lire ou entendre ! Mais il est indispensable aux fonctions de surveillance et d'alerte, d'intégration de tous les moyens des Forces aériennes dans le combat et de coordination entre les trafics aériens civil et militaire. Sa réalisation est prévue avec le Programme d'armement 1997.

Quelques grandes échéances au niveau de l'équipement

Au seuil du prochain siècle se posera également le problème du remplacement du système d'engins guidés de DCA *BL-64*. Je suis d'avis qu'un tel investissement ne se justifiera que si nous obtenons un système capable de combattre les engins balistiques sol-sol qui représentent une menace sérieuse à l'avenir. Or un tel système n'existe pas réellement pour l'instant. Par ailleurs, pour être efficace, il devrait être connecté à un réseau de surveillance beaucoup plus étendu que le nôtre, ce qui pose la question de la collaboration avec une organisation de sécurité européenne. Le problème prend dès lors une dimension politique !

Au début du siècle prochain se posera également la question du remplacement de notre importante

Les principales caractéristiques des missiles sol-sol

Dénomination	portée (km)	altitude max km	vitesse de rentrée (m/s)	durée du vol (min)	SER* (m ²)
Fusée d'artillerie	env. 100	?	?	?	env. 0,1
TBM missile balistique / tactique	100 à 1000	100 à 200	2000 à 3000	5 à 10	0,1
SRBM missile balistique à moyenne portée (2 étages)	1000	env.	env.	10	0,1 (1 tête)
ICBM missile balistique intercontinental (3 étages)	10000	> 1000	> 5000	> 20	0,05 (3 têtes)

* SER = surface équivalente radar.

flotte d'hélicoptère *Alouette-3* et de l'acquisition d'hélicoptères multirôles.

Enfin, dans les années 2005 à 2010, lorsqu'il faudra mettre hors service nos *Mirage* puis nos *Tiger*, si notre environnement stra-

tégique n'a pas complètement changé, on reparlera de l'acquisition d'une nouvelle tranche d'avions de combat modernes !

Nous disposerions alors, dans les années 2010, d'une aviation militaire beaucoup

plus petite, plus compacte, avec 70 à 90 avions de combat modernes, dont je ne doute pas qu'elle serait encore mieux à même d'assurer nos missions que la flotte en grande partie obsolète d'aujourd'hui.

F. C.