Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2021)
Heft: [1]: Numéro Thématique 1

Artikel: Osons l'avenir!
Autor: Reich, Bertrand
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-977734

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Les premiers F-35A devront arriver en Suisse à partir de 2027, au moment où la flotte de F/A-18 commencera à céder le terrain à son successeur. Une capacité opérationnelle initiale (IOC) doit être atteinte en 2030. Photo © USAF.

Air2030

Osons l'avenir !

Bertrand Reich
Président, PLR Genève

Le Conseil Fédéral a annoncé fin juin 2021 vouloir acquérir 36 avions de chasse F-35A *block 4* produits par Lockheed Martin, pour un coût global de 5,068 milliards de francs.

Cette décision a été prise à l'issue d'une mise en concurrence de quatre modèles différents d'avions de combat, à savoir le *Rafale*, l'Eurofighter, le F/A-18 *Super Hornet* et le F-35A. Elle est basée sur 4 critères de choix, soit l'efficacité opérationnelle, l'assistance produit, les compensations et la coopération internationale, l'objectif étant de pouvoir disposer d'une flotte composée d'un seul type d'appareil et opérationnelle dès 2030.

Sur le plan sécuritaire, il ne s'agit pas pour la Suisse de disposer aujourd'hui du meilleur avion déjà opérationnel, mais de préparer l'avenir et d'assurer au mieux la sécurité aérienne pour les décennies à venir, avec l'introduction progressive du nouvel appareil dès 2027.

Lors de l'évaluation, le F-35A s'est détaché, obtenant de loin le nombre de points le plus élevé en termes d'utilité globale et réalisant le meilleur résultat pour trois des quatre critères principaux.

Disposant de systèmes innovants, très performants et connectés pour la protection et la surveillance de l'espace aérien, offrant une vision proche de 360° grâce au viseur de casque, il permet aux pilotes de disposer de davantage d'informations et donc de mieux percevoir une situation dans tous les domaines d'activités. Conçu ab initio pour pouvoir être difficilement intercepté par d'autres systèmes d'armes, il bénéficie d'une capacité de survie supérieure à ses concurrents.

Il disposera en outre du nouveau standard F4 (dès 2025), qui prendra en compte un certain nombre d'améliorations portant sur le viseur de casque, l'optronique, les capacités d'engagement.

L'exploitation et à la maintenance seront effectuées en Suisse par les Forces aériennes et RUAG Suisse. En outre, il bénéficiera d'une grande sécurité d'approvisionnement pendant toute sa durée de vie, étant produit dans le plus grand nombre d'unités et utilisé en Europe par le plus grand nombre de pays, par rapport à ses concurrents.

Ce sont notamment ces éléments qui l'ont classé en tête des quatre modèles examinés, indépendamment de toute considération géopolitique.

Une étude de plausibilité portant sur la méthodologie d'évaluation, les critères d'adjudication ainsi que l'évaluation financière des offres, a été effectuée par une étude d'avocats indépendante, à la demande du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS). Cette étude a considéré que le classement des avions mis en concurrence était réaliste.

Par ailleurs, le 27 septembre 2020, le peuple avait validé à 50,1% le principe d'un renouvellement de la flotte d'avions de combat (et de missiles sol-air), pour un montant maximal de 6 milliards de francs.

Le gouvernement a donc agi dans le cadre défini démocratiquement et clairement.

Tout est donc pour le mieux ? Pas vraiment

Le choix opéré soulève en effet deux questions fondamentales : les qualités de l'appareil choisi sont-elles réelles ou relèvent-elles de l'intention ? Un pays situé au milieu du continent européen peut-il ignorer les considérations géopolitiques lorsqu'il construit sa défense aérienne ?

L'équivalent de la Cour des Comptes aux USA (The Government Accountability Office, ci:après : le GAO) a

publié le 7 juillet 2021 un rapport qui met en doute la crédibilité financière du F-35 et sa fiabilité opérationnelle.

Le GAO a mis en évidence une augmentation des coûts de maintenance estimés de l'ordre de 160 milliards de dollars. Selon son rapport, ces coûts ont en effet augmenté de 1,11 à 1,27 trillion (millier de milliards) de dollars depuis 2012, sur le cycle de vie de 66 ans prévu. En 2036, la dépense estimée par avion se sera ainsi élevée à 6 milliards de dollars, et ce nonobstant des efforts de réduction des coûts. Ce coût est incompatible avec les budgets alloués.

Par ailleurs, le GAO a souligné le manque de disponibilité effective de l'avion, même s'il progresse. Ainsi, de l'exercice 2019 à l'exercice 2020, le taux de capacité de mission annuel moyen (1) de la flotte américaine de F-35 (le pourcentage de temps pendant lequel l'avion peut voler et effectuer l'une de ses missions) est passé de 59 à 69 %; et (2) le taux de capacité de mission complète (le pourcentage de temps pendant lequel l'avion peut effectuer toutes les missions qui lui sont confiées) est passé de 32 à 39 %. Les deux mesures sont inférieures aux objectifs des services. Au cours de l'exercice 2020, le taux de capacité de mission complète du F-35A de l'Air Force était de 54 %, contre un objectif de 72 %.

En outre, la dernière évaluation effectuée par la Ministère américain de la défense a été communiquée le 31 janvier 2021. On y apprend notamment qu'à la fin septembre 2020, 563 F-35 avaient été produits pour l'armée américaine, ses partenaires internationaux et les armées étrangères, 13 appareils étant en outre dédiés au développement, d'une part, et qu'au 2 octobre 2020, 871 défauts demeuraient non résolus, dont 10 de catégorie 1, c'est-à-dire susceptibles de mettre en danger l'appareil ou son pilote, ou de l'empêcher de réaliser sa mission, d'autre part. La résolution de ces défauts progresse, mais met régulièrement en évidence d'autres problèmes.

Au cours des 12 mois sous revue, la moyenne d'utilisation des F-35A était de 20,6 heures par avion par mois, alors que l'objectif fixé était de 25 heures par avion par mois. Par ailleurs, le temps nécessaire à la réparation, respectivement la maintenance, des appareils a peu évolué depuis l'année précédente et était toujours supérieur aux objectifs fixés.

Dans l'absolu, tous ces éléments sont impressionnants. Ils seraient même rédhibitoires, s'il s'agissait de disposer aujourd'hui du modèle considéré.

Or, tel n'est pas le cas, puisque les premières livraisons devraient intervenir en 2027 et que les F-35 bénéficient d'un programme d'évolution et de modernisation « Block 4 », qui devrait se terminer en 2026. Le coût de ce programme, dont le développement amènera soixante-six nouvelles capacités, avait été évalué à 10,6 milliards de dollars, avant que des retards dès 2019 ne fassent grimper l'estimation à 12,1 milliards, valeur 2020. Il comporte notamment de nouveaux logiciels destinés à corriger les lacunes existantes du F-35, mais aussi une amélioration de capacités reportées jusqu'ici, comme la liaison du système de gestion de diagnostiques de maintenance et les capacités de communication. Sur le plan de l'armement, le Block 4 doit permettre la prise en charge de bombes de type *Small Diameter* ou *Intelligent Stormbreaker*, les missiles ASRAAM britanniques et METEOR européens ainsi que le missile norvégien *Kongsberg Joint Strike Fighter* (JSM).

Le développement du F-35 se poursuit de manière continue et sous l'œil attentif et exigeant de nombreuses autorités.

L'achat annoncé par le Conseil fédéral constitue donc une forme de pari sur la capacité de Lockheed Martin à mener à son terme et en temps utile le programme « Block 4 » et à corriger les défauts constatés, de sorte à livrer dès 2027 des avions de combat pleinement opérationnels.

Est-ce raisonnable? Notre pays peut-il se permettre un pari à plusieurs milliards, qui plus est dans le domaine très sensible de la sécurité aérienne?

Compte tenu des capacités et du potentiel de cet appareil, un tel pari parait non seulement admissible, mais même souhaitable, pour autant qu'il soit strictement encadré. Sur le plan financier en particulier, il doit appartenir à l'entreprise, et non à son client, d'assumer les conséquences d'un éventuel échec.

Avant de signer un quelconque contrat, il appartient donc à notre gouvernement d'obtenir des réponses aux questions que posent les différents rapports évoqués ci-dessus, sur le plan des qualités effectives de l'appareil, dont sa capacité à être opérationnel plus de 230 jours par an, respectivement à pouvoir voler plus de 20 h. par mois, et de son évolution. Le contrat en lui-même doit comporter des garanties claires et explicites quant aux qualités attendues et régler les modes et coûts de réparation d'éventuels défauts. Sur le plan temporel, des jalons doivent être fixés et des sanctions financières être prévues en cas de dépassement.

Reste la question de l'appréciation géopolitique

Un petit pays situé au milieu du continent européen peut-il se permettre de préférer un avion américain à ses concurrents européens pour assurer sa sécurité aérienne?

Suite à la rupture abrupte par le Conseil fédéral des négociations relatives au Contrat cadre avec l'Union européenne, un geste d'apaisement ne s'imposait-il pas, consistant à choisir soit le *Rafale*, soit l'Eurofighter?

Très objectivement, il était difficile de donner des signes plus tangibles d'indifférence, voire de rejet, de l'Europe, qu'en prenant une décision mettant fin à des années de négociations sur un traité destiné à faciliter les relations entre l'Union Européenne et la Suisse, avant de choisir peu après d'écarter l'industrie européenne pour un achat militaire important, tant stratégiquement, que financièrement.

Les F-35A arriveront-ils par la voie des airs, grâce à des ravitaillements en vol, ou seront-ils transportés dans des avions cargo puis assemblés - comme l'avait été le F-5 au début des années 1980?
Toutes les photos © USAF.

D'aucuns considèrent que notre gouvernement a agi comme l'aurait fait un responsable des achats, en attribuant des points selon des critères strictement liés à l'objet concerné, en ignorant tout des enjeux géopolitiques liés à un avion de combat, et ce alors que des gestes d'apaisement s'imposaient à l'égard de nos voisins européens.

Et pourtant

Si l'on considère que la sécurité aérienne est importante, et comment pourrait-il en être autrement?, alors renoncer à disposer du meilleur équipement pour l'assurer revient à affaiblir son pays. Dans la pesée des intérêts, et sans contester l'importance d'entretenir des bonnes relations avec ses voisins, les enjeux ne sont de loin pas équivalents, sauf évidemment à imaginer qu'une commande somme toute modeste à l'échelle des marchés concernés soit déterminante dans la qualité des relations.

Sur ce plan, on observera d'ailleurs que le choix du *Rafale* mécontenterait Allemagne, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni, alors que le choix de l'Eurofighter passerait mal en France.

Il faut en outre observer que plusieurs pays européens : la Belgique (en 2018), la Norvège (dès 2015), les Pays-Bas (dès 2013) et l'Italie (dès 2011) ont commandé des F-35.

On peine dès lors à voir quelle raison la Suisse aurait eu de renoncer au choix qui s'imposait à elle sur le plan qualitatif.

Comme toujours, l'avenir nous dira si le choix opéré, qui parait audacieux mais somme toute raisonnable, s'avère juste. Il dit toutefois déjà aujourd'hui quelque chose d'important, à savoir que le Conseil fédéral a un regard confiant sur l'avenir.

B. R.