

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT !

- Un immense gaspillage d'argent
- Une acquisition inutile
- Une catastrophe écologique



CONTENU

1. UN CHÈQUE EN BLANC DE 24 MILLIARDS.....	3
1.1. DEUX À TROIS FOIS PLUS CHER QUE L'ACHAT DES GRIPEN REFUSÉ PAR LA POPULATION	4
1.2. UN ACHAT BIEN TROP HÂTIF	4
1.3. DE L'ARGENT QUI MANQUE AILLEURS	4
2. UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL CATASTROPHIQUE	5
2.1. 120'000 TONNES DE CO2 ÉMIS PAR L'ARMÉE DE L'AIR, ANUELLEMENT.....	5
2.2. LES AVIONS DE COMBAT NUISENT À L'ENVIRONNEMENT	6
2.3. UNE POLLUTION SONORE MASSIVE	6
3. NON AU TRUMP-JET ET AUTRES DÉFAILLANCES.....	7
3.1. DÉFAILLANCES DES AVIONS DE COMBAT ACTUELLEMENT ÉVALUÉS.....	7
3.2. PRENDRE AU SÉRIEUX LA DÉMOCRATIE : LE DÉPARTEMENT DES PANNES DOIT ÊTRE CONTRÔLÉ.....	8
4. UNE ACQUISITION INUTILE.....	9
4.1. LA MISSION DE POLICE DU CIEL.....	10
4.2. DOUZE AVIONS DE COMBAT LÉGERS SUFFISENT.....	10
4.3. EN CAS DE DÉTOURNEMENT D'AVIONS DE LIGNE, L'ARMÉE DE L'AIR EST DÉMUNIE.....	11
4.4. UNE GUERRE AÉRIENNE CONVENTIONNELLE N'EST PAS RÉALISTE	12
5. LES AFFAIRES COMPENSATOIRES RENDENT ABSURDE L'ARGUMENT DE LA SECURITÉ.....	12

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

En 2014, la population a refusé de manière claire l'achat de nouveaux avions de combat pour 3,1 milliards de francs. Aujourd'hui, le lobby de l'armement fait à nouveau pression pour acquérir de nouveaux avions de combat. Le Conseil fédéral a présenté son plan définitif en mai 2019. Ainsi, il souhaite acheter des nouveaux avions de combat pour un montant de **6 milliards de francs**. **S'ajoutent à cela 2 milliards de francs** pour un système de défense sol-air (Bodluf) **et 7 milliards de francs** pour des systèmes d'armement terrestres. En somme, il est prévu d'investir 15 milliards de francs pour le réarmement dans les prochaines années, ce qui en fait le projet d'armement le plus cher de l'histoire suisse. Tout cela ne reste bien entendu pas sans impact sur le budget de la Confédération. Ainsi, le budget de l'armée, qui se monte actuellement à 5 milliards de francs par an, devrait être augmenté de 1,4 % par an. On peut donc prévoir que le budget de l'armée atteindra les 6 milliards de francs par an au début des années 2030, alors même que des mesures d'économies sont mises en oeuvre partout ailleurs. Alors que le Conseil fédéral a soumis l'achat des nouveaux avions de combat sous la forme d'un arrêté de planification, les autres dépenses ne seront discutées qu'au Parlement. Toutefois, même pour les avions de combat, la population ne pourra pas se prononcer sur l'ensemble de la question. En effet, les votant-e-s ne pourront ni s'exprimer sur le nombre d'avions de combat ni sur le type d'avions ni sur les coûts concrets qu'impliquera l'achat des nouveaux avions de combat. L'achat des nouveaux avions de combat est donc un chèque en blanc pour le DDPS à hauteur de 6'000'000'000 de francs et même de 24'000'000'000 de francs si l'on prend en compte l'ensemble des coûts durant toute la durée de vie des avions de combat.

Les pages qui suivent vous donnent un aperçu des raisons pour lesquelles un NON à l'achat de nouveaux avions de combat est une nécessité.

1. UN CHÈQUE EN BLANC DE 24 MILLIARDS

La population votera sur un arrêté de planification portant sur un cadre de dépenses de 6 milliards de francs. Ce chiffre n'est que partiellement correct. En effet, les nouveaux avions de combat coûteront 24'000'000'000 (24 milliards) de francs sur l'ensemble de leur durée d'utilisation. Peut-être même plus, si les besoins en termes de capacités d'entretien et de mise à jour ne sont pas déterminés correctement au moment de l'acquisition.¹ La fondation Lilienberg Unternehmerforum estime que les coûts de l'achat des nouveaux avions de combat ne correspondent qu'à 25% des coûts durant l'ensemble de la durée de vie des avions. Concrètement, les coûts impliqués par l'achat des nouveaux avions de combat et donc les coûts pour les contribuables se décomposent de la manière suivante :

- 25% coûts d'achat
- 25% carburant
- 25% entretien
- 25% mises à jour et accroissement de la valeur de combative

En tout, comme déjà mentionné, cela revient à des coûts totaux de 24 milliards de francs sur l'ensemble de la durée de vie des avions de combat. Si l'on suppose que les avions de combat de haute performance ont une durée de vie de 40 ans, ils coûteront 600 millions de francs par année aux contribuables et ce, jusqu'en 2070.

¹ Herausforderung neues Kampfflugzeug für die Schweiz, Positionspapier der Stiftung Lilienberg, S. 8.

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

1.1. DEUX À TROIS FOIS PLUS CHER QUE L'ACHAT DES GRIPEN REFUSÉ PAR LA POPULATION

En 2014, la population a refusé de manière claire l'achat de nouveaux avions de combat pour un montant de 3,1 milliards de francs. Les Gripen auraient coûté plus de dix milliards au contribuable durant l'ensemble de leur durée de vie. Le projet actuel coûtera 24 milliards. De ce fait, les nouveaux avions de combat seront deux à trois fois plus chers que ne l'auraient été les Gripen.

En plus de l'achat de nouveaux avions de combat, l'armée investira sept milliards de francs entre 2023 et 2032 pour des systèmes d'armement terrestre tels que des tanks ou de l'artillerie et 2 milliards pour des systèmes de défense sol-air. En conséquence, le budget de l'armée connaîtra une croissance de 1,4 % par année. Or, comme le budget de la Confédération est limité, une augmentation des dépenses dans un département aura nécessairement pour conséquence des coupes budgétaires dans les autres départements.

Si le Parlement ne pose aucune limite aux souhaits du DDPS, l'argent manquera ailleurs. La pression aux économies restera élevée au niveaux fédéral, cantonal et communal. En souffriront les domaines qui jouent un rôle dans le quotidien de la population suisse, tels que l'éducation, la santé, la sécurité publique, la culture ou encore les assurances sociales. Dépenser cet argent pour des avions de combat inutiles est totalement irresponsable.

Selon l'étude sur la sécurité 2019 de l'EPFZ, 83 % des Suissesses et des Suisses estiment que la Suisse dépense juste ce qu'il faut ou trop d'argent pour l'armée. Seuls 13 % sont pour davantage d'armement.² Il est donc clair que la population s'oppose à davantage d'armement dans le cadre de scénarios de guerre conventionnels, ce que le NON au Gripen a également montré. Or, c'est exactement un tel réarmement qui est visé avec le projet d'achat de nouveaux avions de combat.

1.2. UN ACHAT BIEN TROP HÂTIF

Depuis le non aux Gripen, au lieu d'analyser les besoins de manière réaliste, le DDPS essaie de lancer le plus possible de projets d'acquisition d'armements afin que les crédits subsistants ne retournent dans les caisses dans la Confédération. En conséquence, depuis 2014, le DDPS a décidé de programmes d'armement pour plus de 6,1 milliards de francs.³ Pour le DDPS, il s'agissait davantage d'être capable s'accaparer une part importante des ressources étatiques que de répondre à des besoin réels. Cet état de fait est parfaitement illustré par la mise à jour luxueuse des camions Duro⁴ ou par l'achat inutile de munitions, menant au fait que désormais des munitions d'une valeur de 3,4 milliards de francs sont stockées alors même que la moitié d'entre elles devra être détruite durant les 15 prochaines années⁵. Une telle manière de procéder est irresponsable du point de vue de la politique financière.

1.3. DE L'ARGENT QUI MANQUE AILLEURS

En même temps, l'ancien chef du DDPS Ueli Maurer prévoit d'économiser un milliard de francs par an entre 2017 et 2019, c'est-à-dire à peu près autant que ce que le DDPS a dépensé annuellement pour ses programmes d'armement. Et l'armée n'a pas besoin d'avoir peur d'être touchée par les programmes d'économies. L'alliance bourgeoise composée de l'UDC, du PLR et

² https://css.ethz.ch/content/specialinterest/gess/cis/center-for-securities-studies/de/publications/sicherheit/details.html?id=/s/i/c/h/sicherheit_2019 [23.10.19]

³ Rüstungsprogramm 2014: 771 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2015: 542 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2015+: 874 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2016: 1341 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2017: 900 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2018: 848 Millionen [29.04.18]; Rüstungsprogramm 2019: 861 Millionen [13.09.19]

⁴ <https://www.blick.ch/news/politik/reparatur-kostet-mehr-als-neuanschaffung-warum-ist-ihre-armeewerkstatt-so-teuer-herr-blattmann-id4012021.html> [29.04.18]

⁵ <https://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/die-armee-muss-die-haelfte-ihrer-munition-entsorgen-der-wert-rund-17-milliarden-134747581> [13.09.19]

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

du PDC veille à ce que l'argent prévu pour l'armement demeure intouchable. Ainsi, le Parlement a exclu l'armée de tout programme d'économies en votant un cadre de dépenses de 20 milliards pour les quatre prochaines années.

En revanche, les politicien·ne·s bourgeois·e·s ont la sécurité sociale dans leur viseur. Ils·elles coupent bien plus volontiers dans les subsides aux primes d'assurance-maladie ou dans l'aide au développement. Alors que les primes d'assurance maladie coûtent chaque année plus cher aux contribuables, le parlement dépense des milliards pour des programmes d'armement luxueux et inutiles et met ainsi notre avenir en danger. En effet, cet argent manquera en définitive pour les investissements pour les générations futures ou pour la protection de l'environnement.

- ➔ **L'arrêté de planification est un chèque en blanc de 24 milliards**
- ➔ **L'achat des nouveaux avions de combat va mener à de nouvelles coupes budgétaires dans la formation et le social, menaçant ainsi notre avenir**

2. UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL CATASTROPHIQUE

Alors qu'aujourd'hui le changement climatique constitue, sans aucun doute, la plus grande menace pour l'humanité, l'achat d'avions de combat hautement nuisibles pour l'environnement pose un sérieux problème. Par ailleurs, ceux-ci ne nous aident aucunement à faire face à cette menace. Les avions de combat ne sont pas seulement plus chers mais aussi plus énergivores que les autres objets qui parcourent notre espace aérien. En une seule heure de vol, un F-A/18 consomme 4850 litres de kérosène en moyenne ce qui mène à des émissions de 12'220kg de CO₂.⁶ L'impact sur l'environnement d'une heure de vol avec un F-A/18 est comparable au transport de 230 passagers par un avion de ligne biréacteur durant une heure⁷, fret inclus ou aux émissions engendrées par une voiture (4l/100km) sur 100'000 kilomètres (soit 2,5 fois le tour de la planète)⁸. Selon Claude Nicollier, « ces avions auront un niveau de signature énergétique comparable à ceux que nous engageons aujourd'hui ».⁹

2.1. 120'000 TONNES DE CO2 ÉMIS PAR L'ARMÉE DE L'AIR, ANUELLEMENT

Le recours aux biocarburants est parfois mentionné comme alternative à la réduction de la consommation de carburants fossiles. Même si des tests civils et militaires ont été effectués durant les dix dernières années, la question de l'utilisation de biocarburants dans l'aviation militaire n'est pas encore complètement réglée. Toutefois, il est clair que malgré la mention de cette possibilité dans le rapport du programme d'énergétique DDPS 2020¹⁰, les avions de combat vont encore longtemps impacter le bilan carbone de l'armée suisse. En effet, celui-ci est actuellement situé entre 230'000 et 240'000 tonnes de CO₂ par an, ce qui correspond aux

⁶ Interpellation 19.3293, Seiler Graf.

⁷ Office fédérale de l'aviation civile OFAC, Les émissions de CO₂ du transport aérien, Notions de base et chiffres, COO.2207.111.2.4292514. Les 4850 litres de kérosène consommés par un F-A/18 en une heure de vol émettent 12'220 Kg CO₂, alors que les émissions de CO₂ par passager d'un avion de ligne civil biréacteurs s'élèvent à 52,7 Kg par heure de vol.

⁸ <https://www.myclimate.org/fr/>

⁹ Nicollier, C., Avis indépendant sur le rapport du groupe d'experts « Avenir de la défense aérienne », p. 17.

¹⁰ Programme énergétique DDPS 2020, 2013, p. 26.

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

émissions de l'ensemble des voitures enregistrées en ville de Zurich.¹¹ La moitié provient de l'armée de l'air¹² et 70 % de cette part sont imputables aux seuls avions de combats.¹³ Alors qu'il est attendu du DDPS qu'il réduise ses émissions de CO₂ de 35 % d'ici à 2035. Avec des nouveaux avions de combat, il sera bien difficile d'atteindre cet objectif¹⁴. On peut clairement s'attendre à ce que les nouveaux avions de combat aient une influence négative sur le bilan environnemental du DDPS dans les années à venir. Alors que le DDPS se réjouit avec grand bruit de ses prétendus efforts en matière de protection de l'environnement, les nouveaux avions de combat se transforment en décennies d'hypothèques environnementales.

2.2. LES AVIONS DE COMBAT NUISENT À L'ENVIRONNEMENT

Les effets des avions de combat sur l'environnement sont d'autant plus grands, s'ils sont beaucoup utilisés. Or, pour l'immense majorité des missions accomplies, les avions de combat sont un moyen d'intervention totalement disproportionné. En 2018, l'armée de l'air n'a mené que 16 « Hot Missions » parmi les 261 interventions effectuées en tout.¹⁵ Dans tous ces cas, y compris lors des « Hot Missions », des avions de combat légers auraient pu être utilisés. Malgré la crise climatique, la surveillance de notre espace aérien continuera d'être effectuée par des avions dont l'empreinte écologique est totalement disproportionnée par rapport à leur utilité.

2.3. UNE POLLUTION SONORE MASSIVE

La pollution engendrée par les avions de combat ne se limite aux émissions de CO₂. Les avions de l'armée suisse sont également souvent thématiques à cause du bruit spécifique qu'ils produisent en brisant le mur du son. Ces événements spectaculaires mais rares ne doivent pas éclipser la nuisance sonore engendrée par les quelque 22'000 vols annuels des avions de combat¹⁶ dont souffrent les habitant·e·s, les régions touristiques et les zones naturelles protégées, se trouvant à proximité d'aérodromes militaires. Selon Claude Nicollier les émissions sonores ne seront pas inférieures à celles produites par les avions de combat actuellement en service.¹⁷ Mais comme ce problème se concentre surtout autour des aérodromes de Payerne, Meiringen et dans une moindre mesure, Emmen, cela laisse craindre une plus forte accumulation des nuisances sonores dans ces régions. Toutefois, étant donné que le projet Air2030 manque de transparence, la quantification de ces nuisances sonores engendrées par les avions de combat et leurs conséquences sur la population locale reste difficile à établir.

- ➔ **Un avion de combat consomme 5000 litres de kérosène par heure. Avec autant de carburant, une voiture normale pourrait faire 2,5 fois le tour de la Terre.**
- ➔ **L'armée de l'air suisse est responsable de l'émission de 120'000 tonnes de CO₂ par année.**
- ➔ **Les nuisances sonores des nouveaux avions de combat n'ont pas été révélées.**

¹¹ Calculation GSsA

¹² https://www.vbs.admin.ch/fr/themes/protection-environnement/energie/programme-energetique-2020.html#chiffres_cl_s

¹³ Selon les chiffres fournis dans l'interpellation 19.3293, Priska Seiler Graf.

¹⁴ <https://www.swissinfo.ch/fre/trains-de-mesures-de-la-conf%C3%A9d%C3%A9ration-pour-le-climat/45073508>

¹⁵ <https://www.vbs.admin.ch/fr/ddps/faits-chiffres/armee.html>

¹⁶ Réponse à l'interpellation 17.3134, Piller Carrard

¹⁷ Nicollier, C., Avis indépendant sur le rapport du groupe d'experts « Avenir de la défense aérienne », p. 17.

3. NON AU TRUMP-JET ET AUTRES DÉFAILLANCES

La votation sur le Gripen en 2014 a démontré que la question du type d'avions est pertinente. Le Gripen E était un avion dont le développement n'était pas terminé à l'époque, et qui ne l'est toujours pas aujourd'hui, d'où le retrait de Saab de la phase d'évaluation actuelle en vue de l'achat des nouveaux avions de combat. Toutefois, avec un arrêté de planification, le type d'avion ne sera pas encore connu au moment de la votation contrairement à ce qui s'était passé avec le Gripen. Or, cette fois encore, des avions sont évalués alors qu'il présentent d'importantes défaillances et/ou que des aspects relatifs à la politique de sécurité/extérieure plaident contre un achat auprès de certains producteurs.

Si la population dit OUI à l'achat de nouveaux avions de combats, les types d'avions de combat suivants pourraient être choisis :

- F35-A de Lockheed Martin
- F/A-18 Super Hornet de Boeing
- Rafale de Dassault
- Eurofighter Typhoon d'Airbus

Il est fortement probable que la Suisse opte pour un avion de combat étasunien. Au vu de la présidence imprévisible de Trump, cela n'est pas raisonnable d'un point de vue de politique de sécurité. Que se passerait-il si ce nationaliste colérique décidait soudainement d'interdire à certains Etats d'utiliser des avions de combat étasuniens et de faire désactiver le logiciel à distance ?

3.1. DÉFAILLANCES DES AVIONS DE COMBAT ACTUELLEMENT ÉVALUÉS

En ce qui concerne le **F-35A**, plusieurs éléments plaident contre leur achat. Deux rapports indépendants d'autorités de contrôle américaines mettent en évidence que l'avion n'est pas encore opérationnel. La United States Government Accountability Office (comparable avec le contrôle fédéral des finances) est arrivée à la conclusion en avril 2019 que seuls 27 % des avions de combat F-35A atteignent une «Full Mission Capability». ¹⁸ Une deuxième autorité de contrôle, la Project in Government Oversight, est quant à elle arrivée à la conclusion en juin 2019, que seuls 8,7 % des 23 avions de test étaient « totalement opérationnels ». ¹⁹ De plus, les médias rapportent de nombreux autres problèmes quant aux avions F-35. Ainsi, le canon aérien ne fonctionnerait pas correctement et le système informatique ALIS présenterait d'importantes vulnérabilités face à d'éventuelles attaques. Enfin, deux pays membres du programme F-35 ont menacé de mettre fin à leur coopération avec les étasuniens, si le contrôle de la fuite d'informations secrètes ne peut pas être garanti. ²⁰ En plus de tous ces problèmes techniques, des raisons importantes relatives à la politique de sécurité plaident contre l'achat des F-35A. Ainsi, l'entreprise productrice de ces avions de combat, Lockheed Martin, est notamment exclue du portfolio de placements de la Banque nationale suisse (BNS) parce qu'elle produit des armes proscrites internationalement. ²¹ La loi fédérale sur le matériel de guerre prévoit que le financement direct de matériel de guerre proscrit est illégal. En droit suisse, le matériel de guerre proscrit comprend les armements nucléaires, dans le domaine desquels Lockheed Martin est actif. Si la Suisse achète des avions de combat pour un montant de 6 milliards auprès de Lockheed Martin, elle financera une entreprise qui produit des

¹⁸ [gao.gov/assets/700/698693.pdf](https://www.gao.gov/assets/700/698693.pdf) [23.10.19]

¹⁹ <https://www.blick.ch/news/politik/kandidat-fuer-schweizer-luftwaffe-in-den-usa-umstritten-droht-dem-super-jet-f-35-das-grounding-id15470311.html> [23.10.19]

²⁰ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/die-maengel-des-tarnkappenjets-f35/story/24841825> [23.10.19]

²¹ <https://www.luzernerzeitung.ch/schweiz/schmutziges-bombengeschaeft-des-kampfjet-kandidaten-Id.1106834> [23.10.19]

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

armements nucléaires et d'autres armes internationalement prosrites. Ainsi, la Suisse officielle donnerait 6 milliards à une entreprise dont certains secteurs d'activités sont illégaux en droit suisse.

Le même problème se présente avec le **F/A-18 Super Hornet**. Le producteur de cet avion de combat, l'entreprise Boeing, est impliquée dans la production d'armements nucléaires selon ICAN, porteur du Prix Nobel de la Paix²². De plus, il faut se demander si cet avion n'est pas trop grand pour la Suisse et si son achat ne nécessiterait pas des investissements massifs dans les infrastructures pour l'armée de l'air, tel que des hangars et des pistes de décollage/atterrissage, faute de quoi il ne pourrait pas être utilisé.²³ Par ailleurs, des problèmes techniques liés à l'apport d'oxygène au pilote et au maintien de la pression adéquate dans la cabine ne cessent de survenir, ce qui a probablement mené au décès de plusieurs pilotes américains.²⁴

Comme des recherches du *Spiegel* l'ont montré, l'**Eurofighter Typhoon** rencontre déjà aujourd'hui de grands problèmes. Des 128 avions de combat qui composent l'armée de l'air allemande, seuls quatre étaient opérationnels en 2018.²⁵ Cela signifie que le pays qui veut vendre l'Eurofighter à la Suisse n'est même pas capable de gérer sa propre flotte aérienne. De plus, avec Airbus, le goût amer de l'affaire de corruption en Autriche subsiste jusqu'à ce jour. Au début des années 2000, l'Autriche avait décidé d'acheter 15 nouveaux Eurofighter. Jusqu'à 100 millions d'euros ont été versés en pots-de-vin pour permettre cet achat, l'affaire n'ayant pas toujours pas été totalement clarifiée à ce jour.²⁶ Dans tous les cas, le ministre autrichien de la défense, Hans Peter Doskozil, a affirmé au SRF-Tagesschau : « , je n'entrerais pas une deuxième fois en relations d'affaires avec une entreprise d'armement, au sujet de laquelle la République [autrichienne] affirme : 'Elle nous a trompés' et la suspicion est grande que nous avons également été lésés. »²⁷

Le **Rafale** lui aussi rencontre des problèmes techniques, comme le montrent plusieurs rapports. Une erreur dans le système informatique a par exemple mené au fait que le tir d'une fusée n'a pas bien fonctionné lors d'une opération en Syrie.²⁸

3.2. PRENDRE AU SÉRIEUX LA DÉMOCRATIE : LE DÉPARTEMENT DES PANNES DOIT ÊTRE CONTRÔLÉ

Le 18 mai 2014, 53,4 % des votant.e.s ont refusé l'achat des Gripen. Depuis cette défaite, le DDPS et les politicien·ne·s bougeois·e·s cherchent des moyens de contourner le verdict populaire. Avec cette fois un arrêté de planification portant sur plus de 6 milliards, la peuple devra à nouveau se prononcer sur l'achat de nouveaux avions de combat. Par contre, la population n'aura pas son mot à dire sur le type et le nombre d'avions qui seront achetés. Cette décision sera laissée aux « expert·e·s » du DDPS et à armasuisse, l'office fédéral de l'armement. Le scandale des Mirages a montré où cela peut mener. La volonté de l'armée est claire : le divisionnaire Bösterli a d'ores et déjà annoncé dans le journal *Allgemeine Schweizer Militärzeitschrift* que seul le F-35 était suffisamment bon pour l'armée de l'air suisse.²⁹

²² https://www.dontbankonthebomb.com/wp-content/uploads/2019/06/2019_HOS_web.pdf [23.10.19]

²³ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Der-Super-Hornet-ist-fuer-die-Schweiz-schlicht-zu-gross/story/20126014> [23.10.19]

²⁴ <https://www.stripes.com/news/navy-4-f-a-18-pilot-deaths-could-be-tied-to-oxygen-system-failures-1.473811> [23.10.19]

²⁵ <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/bundeswehr-luftwaffe-hat-nur-vier-kampfbereite-eurofighter-a-1205641.html> [23.10.19]

²⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Eurofighter-Aff%C3%A4re> [23.10.19]

²⁷ <https://www.srf.ch/news/schweiz/tests-fuer-kampffjet-beschaffung-truempfe-und-altlasten-des-airbus-eurofighter> [23.10.19]

²⁸ <https://www.blick.ch/news/politik/luxusjet-f-35-sorgt-fuer-negativschlagzeilen-aber-nicht-nur-er-schweizer-kampffjet-kandidaten-machen-im-ausland-probleme-id15387757.html> [23.10.19]

²⁹ <https://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/der-ferrari-unter-den-kampffjets-fuer-offiziere-ist-nur-der-tarnkappenbomber-gut-genug-132026488> [29.04.18]

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

Le DDPS est un département des pannes, ce que le scandale lié aux systèmes d'information et de conduite des Forces terrestres ainsi que celui lié à l'achat des camions Duro illustrent parfaitement. Voilà pourquoi il serait extrêmement dangereux de donner un chèque en blanc de 24 milliards au DDPS, au moyen d'un arrêté de planification. En procédant ainsi, la population perdrait son rôle d'instance de contrôle puisque le chèque serait émis avant l'évaluation des avions de combat.

La votation sur le Gripen a montré à quel point la discussion sur le type d'avion de combat est importante. À l'époque, la population avait remarqué que le Gripen était un avion défectueux. En votant NON, la population a sauvé la Suisse d'une débâcle financière et de politique d'armement. En effet, alors que le DDPS promettait durant la campagne que le nouveau Gripen E pouvait être livré en 2018, son retrait de la phase d'évaluation actuelle montre qu'il n'est pas non plus prêt à voler en 2019. Cette incapacité a été décelée par la population et non pas par les « expert·e·s » du DDPS. Dans le cas de votation sur un arrêté de planification opaque, ce rôle de contrôle propre à la population lui est retiré. Cela signifierait en d'autres termes que la population devrait faire confiance aux expert·e·s du DDPS, qui, il y a cinq ans, voulaient acheter un avion en papier incapable de voler.

- ➔ **Les citoyen.ne.s perdent leur rôle d'instance de contrôle de la Berne fédérale**
- ➔ **Tous les types d'avions qui sont évalués actuellement présentent d'importantes défaillances**
- ➔ **Il y a un risque non-négligeable que la Suisse achète un Trump-Jet étatsunien**

4. UNE ACQUISITION INUTILE

En comparaison internationale, l'armée de l'air suisse est très bien équipée et le restera même après la mise hors service des 54 Tiger F-5. L'Autriche est elle aussi un pays sans alliances, également comparable à la Suisse au niveau de la superficie. Notre voisin de l'est dispose de 15 avions de combat. L'Irlande, également non-membre de l'OTAN, n'a pas d'avions de combat du tout.

Selon le DDPS, la Suisse disposera de 30 F/A-18, opérationnels au moins jusqu'en 2035.³⁰ Ces avions sont parfaitement équipés pour accomplir les missions de la police du ciel. En effet, ils ont été modernisés en 2008 pour 404 millions de francs. En outre, le Conseil fédéral et le Conseil aux Etats prévoient de les porter à nouveau au stade technique le plus avancé d'ici à 2020 et ce, pour 450 millions de francs.

Pour remplacer les F/A-18 et mener à bien les missions de police du ciel, huit à douze avions de combat légers, coûtant entre 10 et 25 millions de francs pièce,³¹, suffiraient. Les avions de combat légers, comme par exemple le KAI T-50 Golden Eagle sud-coréen, sont bien plus adaptés aux besoins de la Suisse que les avions de combat haute performance. Ainsi, ils peuvent servir à l'entraînement et à la police du ciel, être armés (pour des missions air-air) et

³⁰ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/fa18-koennten-bis-2035-fliegen/story/25008530> [30.04.18]

³¹ https://www.sp-ps.ch/sites/default/files/documents/18-443_planungsbeschluss-luftraum_sp_1.pdf [23.10.19]

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

atteindre toutes les vitesses requises, pour pouvoir accompagner des avions de ligne par exemple.

4.1. LA MISSION DE POLICE DU CIEL

Les missions de la force aérienne dans le cadre de la police du ciel consistent en la gestion du trafic aérien, le contrôle d'appareils non-identifiés, ou encore l'intervention lors de détournements d'avions à caractère terroriste. L'armée de l'air est parfaitement en mesure de mener à bien ces missions sans l'acquisition de nouveaux avions de combat. Lorsque la flotte actuelle de F/A-18 arrivera en fin de vie, huit à douze avions de combat légers pourraient être achetés pour un montant maximal de 300 millions de francs.

Des cas de non-respect des règles du trafic aérien, ou de panne de radio ont lieu en Suisse environ une fois par mois. Dans ces situations, une intervention rapide de la police aérienne est indispensable. D'autres interventions similaires doivent également être menées jusqu'à plusieurs fois par semaine, notamment le contrôle d'appareils non-identifiés.

Dans le cas d'un conflit entre différents États, les forces aériennes se verraient confier la mission de préserver la neutralité du pays en veillant à ce qu'aucun belligérant ne survole la Suisse. Cependant, durant la guerre d'Irak, tout comme lors de la Seconde Guerre mondiale, il a été démontré qu'une force aérienne est peu utile lorsque le Conseil fédéral ne se montre pas déterminé à faire respecter l'interdiction de survol de son territoire.

Grâce à leur mise à jour technique, les F/A-18 sont aujourd'hui aptes à assurer les missions de police du ciel 24h sur 24h. Le conseiller fédéral Ueli Maurer avait pourtant affirmé lors de la campagne en vue de la votation sur les Gripen en 2014, qu'une telle surveillance ne serait pas possible sans ces derniers.³²

4.2. DOUZE AVIONS DE COMBAT LÉGERS SUFFISENT

Avec le programme d'armement 2017, le Conseil fédéral et le Parlement ont veillé à ce que les trente F/A-18 puissent être maintenus en service jusqu'en 2035. La Suisse dispose ainsi de trois fois plus d'avions de combat que ce qu'il est nécessaire pour mener à bien les missions de police aérienne.

Afin d'assurer la mission de police du ciel en Suisse, douze avions suffisent. C'est aussi ce que dit le Conseil fédéral. Dans sa réponse à une interpellation de l'ancien conseiller national vert-libéral Roland Fischer, il écrit ceci : « Fondamentalement deux avions suffisent pour un service de police du ciel renforcé, dans une situation normale (Par exemple, protection du WEF) »³³ Avoir deux avions dans les airs, signifie qu'il doit y avoir deux autres avions opérationnels au sol. Ensuite, on peut partir du principe qu'il en faut encore deux pour les unités d'entraînement et encore deux qui seraient en entretien. En total, cela ne ferait donc que huit avions. Si maintenant une autre conférence internationale devait avoir lieu à Genève, en même temps que le WEF, il faudrait deux avions de plus dans les airs et deux de plus au sol. En somme, pour un cas exceptionnel de mission renforcée de police du ciel, douze avions au maximum sont nécessaires.

³² <https://www.oltner.tagblatt.ch/schweiz/ueli-maurer-droht-ohne-gripen-gibt-es-keine-24-stunden-bereitschaft-127809103> [29.04.18]

³³ Interpellation 13.4099 von GLP-Nationalrat Roland Fischer, siehe: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20134099> [23.10.19]

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

En Allemagne, ce ne sont que quatre avions de combat qui assurent la sécurité du trafic aérien en permanence sur tout le territoire.³⁴ L'Autriche a en ce moment quinze avions de combat opérationnels en tout, chiffre basé sur des réflexions similaires aux nôtres.³⁵ Ainsi, la Suisse n'a besoin ni de septante-sept, ni de quarante avions de combat, mais bien de douze seulement. Tout achat supplémentaire qui viendrait s'ajouter aux trente F/A-18 déjà à disposition serait donc un luxe inutile.

4 avions de combat suffisent pour assurer les missions de police du ciel en Allemagne

On arrive à 12 avions de combat si on compte l'entraînement et l'entretien

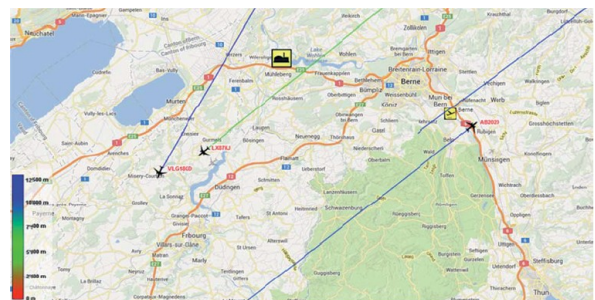
L'armée de l'air autrichienne dispose de 15 avions de combat en tout

4.3. EN CAS DE DÉTOURNEMENT D'AVIONS DE LIGNE, L'ARMÉE DE L'AIR EST DÉMUNIE

Le troisième type de mission de la police du ciel consisterait en l'intervention lors de détournement d'avions de ligne à des fins terroristes. À ce jour, l'emploi d'avions comme arme pour commettre des attentats ne s'est produit qu'une seule fois : lors des attentats du 11 septembre 2001.

Au vu de cet unique cas concret, il s'avère que même la force aérienne la plus puissante du monde est démunie lorsque des terroristes sont parvenus à prendre en main des appareils de ligne. Et pour cause, le laps de temps s'écoulant entre la prise de connaissance par les services de sécurité du détournement de l'avion et l'impact de l'appareil contre sa cible, n'est que de quelques minutes. Dans ces circonstances, l'armée de l'air n'a pas la moindre chance de déjouer un attentat.

Déjouer un attentat terroriste au moyen d'avions de combat semble absurde. Sur la carte, ci-dessous, la trajectoire de vol d'un A320 de la compagnie Swiss, survolant la centrale nucléaire de Mühleberg à une hauteur de 5000 mètres, est représentée en vert (LX87KJ). Si un tel appareil venait à être détourné, il s'écarterait, entre le moment où celui-ci s'écarterait de sa trajectoire et l'impact contre la centrale, moins de soixante secondes. Même un scénario optimiste donne à penser que le temps nécessaire à l'interception de l'appareil détourné ne serait pas disponible. La situation



Screenshot von radar.zhaw.ch.

³⁴ «Sobald zu einem Flugzeug längere Zeit kein Funkkontakt hergestellt werden konnte, oder es seine geplante Flugroute verlassen hat, steigen zwei Kampffjets vom Typ Eurofighter in die Luft, um die Lage aufzuklären. [...] Eine der «Quick Reaction Alert»-Alarmröten

ist im Herzen Bayerns beim Taktischen Luftwaffengeschwader 74 in Neuburg stationiert. [...] Eine zweite ist in Wittmund stationiert – zusammen sichern sie den Luftraum Deutschlands. An den Standorten Wittmund und Neuburg befinden sich sogenannte Alarmröten, bestehend aus je zwei Abfangjägern des Typs Eurofighter, [...]» (Website der deutschen Bundeswehr: https://www.luftwaffe.de/portal/a/luftwaffe/start/serv/lut/p/z1/hY5fC4lwFMW_kXcONPfosEL8U2Ro20sMHWbYJmNJD334FoFvOn04cO_53cMBDhfgSsxDL-ygIRjdznh4pVF-zjHBOK9JgIK_yAJCKKYEQQ3NP4Q7G61MjKDqJDCXsVnJiA9FABVw4Hcxi5c3aWNHaT3RfjsCuwnVjfKo2_h3cGAnvVYrxzi1UtnBaW-E1Wb5bp_GOMcbOmdITyKlO7-O27224wF2E9SeoLpsYvKMug_BfK1Ng!!/dz/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEH/#Z7_B8LTL2922LV9D011MK599BAOM5) [23.10.19]

³⁵ [https://de.wikipedia.org/wiki/Luftstreitkr%C3%A4fte_\(Bundesheer\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Luftstreitkr%C3%A4fte_(Bundesheer)) [23.10.19]

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

est encore plus critique à proximité des centres urbains. En effet, de nombreux itinéraires de vol passent au-dessus de villes telles que Berne, Genève ou Zürich. Or, abattre un avion de ligne survolant une agglomération mettrait forcément en danger la vie de nombreux habitant·e·s. Aussi, les mesures en vue de contrer un éventuel attentat commis au moyen d'un appareil de ligne, doivent être prises par le biais de contrôles au sol, car un avion tombé aux mains de terroristes ne peut plus même être intercepté, même par la plus puissante flotte aérienne du monde.

4.4. UNE GUERRE AÉRIENNE CONVENTIONNELLE N'EST PAS RÉALISTE

Le seul scénario qui nécessiterait de disposer de plus de douze avions de combat serait une guerre aérienne conventionnelle. Cependant, selon les dires du DDPS lui-même, un tel cas de figure est irréaliste.³⁶ En outre, si la Suisse entourée par des membres de l'OTAN devait être attaquée, ce serait le fait soit des membres de l'OTAN eux-mêmes, ou alors d'un État ayant au préalable vaincu ces derniers. Dans ces deux cas, une résistance militaire de la Suisse serait sans espoir, quel que soit le nombre d'avions de combat dont celle-ci disposerait.

- ➔ **Le scénario d'une guerre aérienne en Europe n'est pas réaliste.**
- ➔ **La mission de police de l'air peut être assurée au moyen des avions actuellement à disposition, et ceci jusqu'en 2035 au moins.**
- ➔ **La mission de police du ciel ne requiert que 12 avions de combat légers.**

5. LES AFFAIRES COMPENSATOIRES RENDENT ABSURDE L'ARGUMENT DE LA SÉCURITÉ

La question des dites affaires compensatoires a connu de nombreux retournements de situation ces dernières années. Tout d'abord, le conseiller fédéral Parmelin a annoncé renoncer totalement aux affaires compensatoires.³⁷ Peu de temps après, il était minorisé par le reste du Conseil fédéral et des compensations à hauteur de 100 % étaient proposées. Lorsque Viola Amherd a repris la tête du DDPS, elle a fait, avec l'ensemble du Conseil fédéral, la proposition de réduire les affaires compensatoires à 60 %.³⁸ Cela n'a pas plu à l'industrie, qui, par à un lobbying intensif, a poussé le Conseil aux Etats à s'exprimer pour des affaires compensatoires à hauteur de 100 %.³⁹ Finalement, les deux chambres parlementaires se sont

³⁶ Der aktuelle Sicherheitspolitische Bericht 2016 hält fest: «Insgesamt lässt sich sagen, dass eine direkte Bedrohung durch einen bewaffneten Angriff auf die Schweiz – ob im herkömmlichen Sinne oder in unkonventioneller Form – für die nächsten Jahre wenig wahrscheinlich ist. Es sind keine Staaten oder Gruppierungen erkennbar, die sowohl über die notwendigen Fähigkeiten verfügen, die Schweiz mit militärischen Mitteln anzugreifen, als auch entsprechende Absichten hegen.» (Sicherheitspolitischer Bericht 2016, S. 35:
<https://www.vbs.admin.ch/de/themen/sicherheitspolitik/sicherheitspolitische-berichte/sicherheitspolitischer-bericht-2016.detail.document.html/vbs-internet/de/documents/sicherheitspolitik/sipolb2016/SIPOL-B-2016-de.pdf.html>)
[29.04.18]

³⁷ <https://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/vbs-chef-parmelin-sticht-beim-kampffjet-kauf-ins-wespennest-130779168>
[23.10.19]

³⁸ <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/bundesrat-veraergert-industrie-viola-amherd-gegengeschaefte-verteuern-kampffjets>
[23.10.19]

³⁹ <https://www.luzernerzeitung.ch/newsticker/schweiz/kampffjets-der-staenderat-will-eine-offset-offensive-ld.1154800>
[23.10.19]

NON AUX MILLIARDS POUR DES AVIONS DE COMBAT

mises d'accord sur une compensation à 60 %. Cela signifie que le producteur des avions de combats, qui serait choisi suite au OUI de la population, devrait compenser 60% de la valeur du contrat, soit 3,6 milliards de francs, en faisant des commandes auprès d'entreprises suisses. Autrement dit, c'est une immense subvention pour l'industrie, au frais du contribuable. Le fait d'avoir opté pour des compensations à hauteur de 60% a au moins le mérite de montrer une chose : pour les politicien·ne·s de l'UDC, du PLR et du PDC, l'essentiel n'est pas vraiment la prétendue nécessité des avions de combat en termes de politique de sécurité. En effet, des recherches montrent que les affaires compensatoires mènent à une augmentation du prix par avion de combat.⁴⁰ Oskar Schwenk, directeur de Pilatus Flugzeugwerken durant de nombreuses années, a affirmé dans une interview que ces affaires compensatoires étaient inutiles. Selon Schwenk, ces affaires augmentent les prix de 15 à 20%, soit des coûts supplémentaires d'environ un demi-milliard de francs pour l'achat des avions de combat.⁴¹ Si la majorité bourgeoise de droite se prononce pour plus d'affaires compensatoires, cela signifie qu'elle prend en considération le fait que moins d'avions de combat pourront ainsi être achetés avec une enveloppe de six milliards, le prix par avion étant plus élevé. Ce sont donc les mêmes politicien·ne·s qui insistent sur le fait que la Suisse a besoin d'une grande flotte aérienne pour se défendre, qui, par leurs décisions, veillent à ce qu'avec les six milliards donnés, le nombre maximal d'avions de combat ne puisse pas être acheté.

- ➔ **Les affaires compensatoires réenchérissent l'achat des avions de combat**
- ➔ **Les affaires compensatoires revient à faire de la politique pour l'industrie en l'arrosant avec l'argent du contribuable**
- ➔ **L'argument de la nécessité en termes de politiques de sécurité est réfutable par l'absurde**

⁴⁰ <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/56767.pdf> [23.10.19]

⁴¹ <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/pilatus-prasident-schwenk-kampffjets-konnten-eine-milliarde-billiger-sein> [23.10.19]
