

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 150 (2005)
Heft: 10

Artikel: De la nécessité du service de police aérienne : le lien entre New York, Überlingen, Dübendorf et Payerne
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346529>

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: 15.01.2026

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

De la nécessité du service de police aérienne

Le lien entre New York, Überlingen, Dübendorf et Payerne

10 septembre 2001, 16h58: le F/A-18 immatriculé J-5018 atterrit à Payerne. Il s'agit du dernier avion de combat qui trouvant ce jour-là dans l'espace aérien suisse. Le pilote descend, l'équipe au sol rétablit l'appareil. C'est la fin de la journée de travail à Payerne. Le système radar *FLORIDA* cesse de fonctionner à 17h30. La sécurité aérienne militaire n'est plus en fonction jusqu'au lendemain matin. Le surveillance de l'espace aérien est déléguée à Skyguide. L'Office fédéral de l'aviation civile est compétent *de jure* pour la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien. Mais cette dernière n'est *de facto* pas garantie... avec quoi le serait-elle?

Ce récit peut être considéré jusqu'à aujourd'hui comme rationnellement envisageable. La Suisse est dans une situation normale, comme nous nous plaçons à le dire si joliment. En dépit des critiques prompts à déclarer que ce vocable militaro-stratégique est déplacé, car il donne l'illusion d'une fausse sécurité, on peut aussi affirmer rétrospectivement que cette analyse du risque n'était pas infondée. Il est par contre étonnant que cette variante suisse de la défense aérienne en temps de paix soit encore valable 24 heures après le 11 septembre 2001.

Les Etats-Unis viennent alors d'être attaqués par des fondamentalistes islamiques. En l'espace de quelques heures, une image de la menace que l'on croyait stable s'est modifiée. Des avions civils, l'espace aérien civil et des objectifs civils sont devenus les points de mire d'odieuses actes de terrorisme. Malgré cela, le scénario décrit précédemment continue à se dérouler dans l'espace relevant de la souveraineté suisse: 17 heu-

res, fin du service de vol, 17 h30, cessation de la surveillance militaire de l'espace aérien...

Il est vraiment incroyable de constater qu'un, deux ou trois ans plus tard, aucune amélioration significative du degré de préparation dans le domaine de la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien n'a été ordonnée. Comme c'est souvent le cas, il a fallu d'autres chocs externes et la pression économique. Le déclin de Swissair, accompagné d'un problème économique affectant la sécurité aérienne nationale auxquels s'ajoute le tragique accident d'Überlingen, en juillet 2002, font comprendre que les problèmes de la navigation aérienne en Suisse ne peuvent plus être résolus par des actions isolées.

Le Conseil fédéral décide, le 20 août 2003, que les départements de la défense et celui de l'énergie, des transports et des communications doivent immédiatement se mettre à l'oeuvre pour atteindre trois objectifs dans la politique de la naviga-

tion aérienne. *Primo*, une amélioration de la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien, *secundo*, une sécurité des vols plus élevée, *tertio*, un financement durable des services de sécurité aérienne. Les Forces aériennes sont naturellement concernées par les deux premiers objectifs. Il convient d'exposer comment celles-ci ont abordé ces tâches et les conséquences qui en découlent.

Il résulte de ces impératifs la nécessité d'adapter l'Ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien (OSS). Il devient vite patent que la séparation entre la situation normale et la situation particulière occasionne des difficultés dans la troisième dimension. Cette distinction était cependant essentielle dans l'ancienne version de l'OSS, car elle impliquait les compétences pour la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien. C'était l'Office fédéral de l'aviation civile qui était compétent pour l'engagement du service de police aérienne en situation normale.

Si nous nous remémorons les événements du 11 septembre, il apparaît évident que cette distinction n'est plus de mise. Dans l'optique suisse, la situation serait passée en l'espace de quelques minutes de normale à particulière. Toutes les compétences auraient été modifiées. La réaction adéquate – interdiction de l'espace aérien par les Forces aériennes – se serait produite avec des heures de retard.

Il faut pourtant rappeler que l'*US Air Force* n'a pas, non plus, été capable de déployer ses moyens à temps. Les moyens auraient certes été disponibles mais ce genre de menace n'était pas prévu dans les ordres correspondants; on ne pouvait donc pas intervenir suffisamment rapidement. On peut admettre que les Américains en ont tiré la leçon et ont adapté leurs procédures.

Mais revenons à la situation en Suisse. Il semble manifeste que les trois acteurs essentiels de la navigation aérienne doi-

vent se concentrer sur leurs missions fondamentales: les Forces aériennes garantissent la souveraineté sur l'espace aérien et effectuent le service de police aérienne, Skyguide est responsable du domaine de la sécurité aérienne et l'Office fédéral de l'aviation civile représente l'autorité de surveillance. Tous trois s'assistent mutuellement dans les domaines qui leur sont attribués.

Les activités centrales des Forces aériennes dans le domaine de la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien

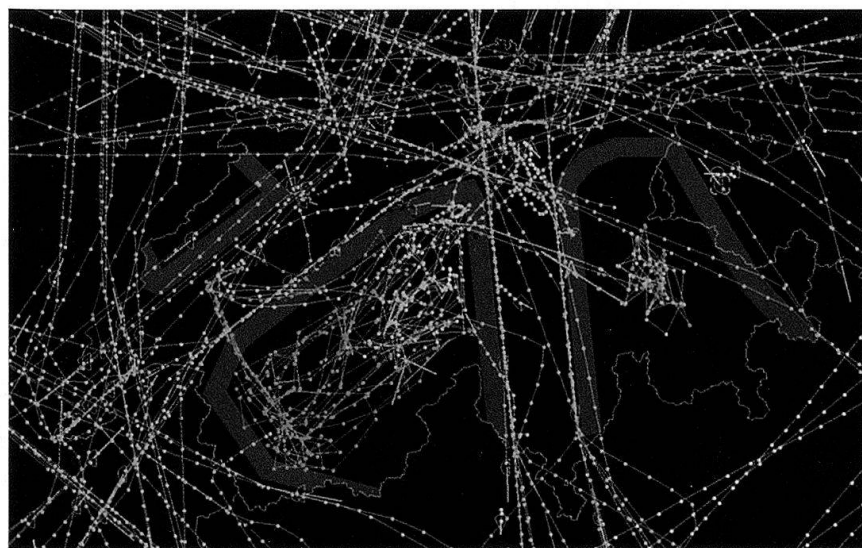
La base de la souveraineté sur l'espace aérien est représentée par l'établissement et la surveillance de la situation aérienne, soit la *Recognized Air Picture* (RAP). Il s'agit de saisir tous les mouvements aériens à proximité de la frontière et au-

dessus du territoire suisse. Ce n'est jamais possible à 100%: les objets aériens se déplaçant à très faible altitude ne peuvent pas être détectés par radar. Contrairement aux radars civils, la surveillance militaire de l'espace aérien est aussi en mesure de livrer des données brutes, notamment les échos radar des avions, qui ne disposent pas d'un émetteur radar (transpondeur) ou ne l'ont pas enclenché. Il est évident que ce seraient précisément leurs occupants aux intentions malveillantes qui n'enclencheraient pas cet appareil, afin de pouvoir se déplacer dans notre espace aérien en restant inaperçus.

Depuis le 1^{er} juillet 2005, les Forces aériennes sont en mesure d'établir la RAP et de l'analyser à tout moment. Ces derniers mois, 12 opérateurs radar supplémentaires ont été formés à cette fin. Ils travaillent en trois équipes successives et sont en mesure de déceler les irrégularités et de déclencher l'alarme le cas échéant. Ils assistent en outre Skyguide dans la sécurité aérienne, en signalant les risques possibles grâce aux échos primaires.

La première phase de cette activité consiste à constater tout ce qui se passe réellement dans notre espace aérien. Il ressort des premières constatations qu'il existe effectivement une lacune dans ce domaine.

La deuxième étape de la surveillance de l'espace aérien est constituée par le service de police aérienne. Il s'agit, comme sur nos routes, de contrôler le respect des règles du trafic aérien. Cela comprend aussi des



RAP: Le 6 juillet 2005, 8h30 - 9h15. Durant ce laps de temps, 306 avions civils suisses et étrangers et 36 avions militaires suisses se déplaçaient dans la zone d'intérêt de la Suisse.

vérifications par sondages, afin de constater la conformité des indications du plan de vol avec le vol lui-même. En ce qui concerne les avions appartenant à des Etats, par exemple des avions de combat étrangers, l'autorisation de survol délivrée par les autorités l'est à des conditions déterminées. Pour des raisons de neutralité, aucun avion de combat de parties en guerre ne peut par exemple survoler notre espace aérien.

Les données électroniques ne suffisent pas pour vérifier le respect de cette prescription, mais il est possible de constater lors d'une interception, si le type d'avion, l'immatriculation, l'appartenance à une escadrille ou un éventuel armement correspondent aux indications données. L'interception avec des avions de combat est en outre importante lorsqu'il s'agit d'établir les violations de l'espace aérien: si un avion vole sans autorisation dans un espace aérien contrôlé et ne peut pas être atteint par radio, l'interception peut être nécessaire.

Grâce à des procédures d'interception réglementées au niveau international et des signes visuels, on peut signaler au pilote fautif son comportement et le forcer à quitter l'espace aérien. Cet exemple illustre bien le rapport entre la mission primaire des Forces aériennes (service de police aérienne) et la tâche principale de la sécurité aérienne (sécurité dans l'espace aérien): les Forces aériennes réduisent par leur intervention la durée de la violation (irruption non autorisée dans un espace aérien contrôlé) et, probablement, aussi la fréquence de ces incidents. Elles assistent ainsi Skyguide dans son effort de garantir la sécurité maximale des vols.

A part le cas d'une guerre, la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien signifie, dans sa variante la plus extrême, l'interdiction de certaines parties de l'espace aérien. A cet égard, on connaît l'engagement à trois reprises des Forces aériennes en faveur du World Economic Forum (WEF) à Davos. C'est le Conseil fédéral qui

est compétent pour cette mesure. Depuis les attentats terroristes de New York et de Washington, il est devenu habituel sur le plan international de protéger les réunions de *VIP* par un bouclier aérien. Citons comme exemples les sommets du G-8 ainsi que les Jeux olympiques. Il va de soi que seule la présence permanente d'avions au-dessus de l'endroit de la conférence garantit un verrouillage efficace.

Récapitulation

En effectuant une surveillance permanente de l'espace aérien, les Forces aériennes contribuent quotidiennement au maintien de la souveraineté de la Suisse et accroissent en même temps la sécurité des vols. Ce n'est qu'en sachant ce qui se passe dans l'espace aérien que l'on peut réagir à temps en cas de danger. Il est évident que depuis le 11 septembre 2001, les avions s'écartant de la trajectoire de vol prévue peuvent présenter un grand danger. Il en va de même pour les avions qui ne s'annoncent pas par radio ou qui n'ont pas enclenché leur transpondeur.



L'espace aérien, interdit au-dessus de Davos, est surveillé par des F/A-18 et des PC-7 pendant le WEF.

Même s'il ne s'agit dans la plupart des cas que de bagatelles (par exemple une erreur de manipulation), on ne peut pas négliger le fait qu'il peut vite en résulter un péril pour notre pays. La question de l'ampleur des moyens d'intervention à déployer doit être estimée du point de vue de la politique de sécurité et de l'économie. Il est clair que la Suisse accuse dans ce domaine un certain retard qu'il s'agit de combler.