

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2016)
Heft: [2]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: Lancement de l'evaluation d'un nouvel avion de combat
Autor: Kümmerling, Pascal
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781516>

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>



Lockheed-Martin F-35A en vol. Seule la version A est dotée d'un canon de 20 mm interne. Les versions B et C peuvent emporter un canon dans une nacelle ventrale.

Aviation

Lancement de l'évaluation d'un nouvel avion de combat

Pascal Kümmerling

Journaliste aéronautique

Notre nouveau ministre de la défense Monsieur Guy Parmelin a débuté ce printemps les travaux préparatoires pour évaluer un nouvel avion de combat. L'occasion de faire le point sur les phases du calendrier et les enjeux de cet important programme.

Un vote qui n'a servi à rien

Les projets d'acquisition d'avions de combat sont souvent compliqués du point de vue politique et ressemblent souvent à des feuilletons interminables. L'Inde a finalisé l'achat du *Rafale* après six années de tergiversation, les Emirats Arabes Unis ne se sont toujours pas positionnés sur un appareil depuis cinq ans. L'ancien gouvernement canadien avait opté pour le F-35, sans ouvrir une compétition de choix, créant ainsi un tollé politique. Et en Suisse, nous ne sommes pas en reste avec une votation ratée en mai 2014, qui, au final, n'aura servi à rien sinon de perdre du temps. L'inévitable se rapproche puisque la flotte de 25 Northrop F-5 E/F *Tiger II* est à bout de souffle et ne pourrait être engagée en cas de conflit. Pire, elle n'est même pas utilisable pour la police du ciel 24/24, dont la première étape a été activée en janvier dernier.

Les besoins en augmentation

Si, lors de la votation de 2014, il était prévu de remplacer partiellement la flotte de F-5, la situation continue d'évoluer de manière problématique. En effet, il ne reste plus qu'une trentaine de *Tiger* et ceux-ci vont continuer à être retirés progressivement du service. De plus, la situation se complique du côté des Boeing F/A-18 C/D *Hornet*. En effet, l'avionneur américain ne produira plus de mises à jour dès 2023 et l'US Navy va débiter le retrait progressif de l'avion à cette date. Le *Hornet* va donc rapidement vieillir pour être totalement techniquement dépassé d'ici 2030.

En mai de cette année, les Forces aériennes suisses ont découvert un problème de structure sur un avion de

combat Boeing F/A-18 *Hornet*. L'avion devra recevoir une nouvelle paire d'ailes. Les problèmes de fatigue de la structure des avions ne sont rares ni dans l'aviation civile, ni dans l'aviation militaire, ils apparaissent, avec le temps, comme conséquence de l'exploitation des appareils.

De ce fait, il va falloir combler le départ à la retraite non pas d'un, mais de deux types d'avions, le F-5 et le F/A-18. On aura eu beau prévenir de la situation en 2014, nous voici donc dans une problématique d'urgence. D'une part, parce que le nouvel avion n'arrivera qu'après le départ à la retraite des F-5 et de l'autre à un moment où les *Hornet* commenceront à entrer dans une phase d'obsolescence technique, sans oublier les risques accrus de fatigue structurelle qui seront la cause de l'augmentation des heures de vol.

Les phases du projet

Le ministre de la Défense prépare en ce moment la création d'un groupe d'experts composé de représentants des différents domaines concernés de l'armée, d'armasuisse et du Secrétariat général du DDPS. D'ici à janvier 2017, les experts répondront dans un rapport aux questions de fond concernant les besoins, la procédure et les aspects industriels. Ils aborderont également l'avenir des avions F/A-18 et F-5 actuellement en service. Le groupe d'experts est dirigé par le chef de l'Etat-major de l'armée et supervisé par le chef de l'Armée ainsi que du chef de l'armement.

Au printemps de cette année, le DDPS a lancé la mise sur pied d'un groupe d'accompagnement au sein duquel pourra siéger un membre de chaque parti représenté au Conseil fédéral. Composé également de représentants du DDPS, d'autres départements, de l'industrie et de la Société suisse des officiers, le groupe d'accompagnement suivra les travaux du groupe d'experts, discutera des aspects fondamentaux de l'acquisition et échangera ses vues avec celles du groupe d'experts. Son rôle ne consiste

toutefois pas à approuver ou à rejeter le rapport du groupe d'experts.

La demande du crédit EEP 2017 constituera le lancement officiel du projet d'acquisition d'un nouvel avion de combat. Selon la planification actuelle, le choix du type d'appareil tombera en 2020, le crédit d'acquisition sera soumis au Parlement en 2022 et la livraison des nouveaux avions débutera en 2025.

On notera le côté particulièrement optimiste du calendrier d'acquisition qui prévoit trois années entre le choix et la livraison des premiers avions ! C'est peu et dans l'urgence des besoins, cela ne donnerait pas suffisamment de marge de manœuvre. D'une part du point de vue politique, le projet pourrait prendre du retard avec la planification d'un vote sur le sujet et d'éventuels ralentissements au sein du parlement et d'autre part il faudrait surtout miser sur un avionneur dont la chaîne de montage serait pleinement activée et aurait une marge d'adaptation suffisante pour augmenter la cadence de production permettant de fournir en temps et en heure les premiers aéronefs.

Les prétendants :

En ce qui concerne la phase préliminaire de l'étude en vue de l'achat du nouvel avion de combat, les avions en concurrence seront très probablement les suivants :

- Saab JAS-39 *Gripen* E MS21/22 ;
- Lockheed-Martin F-35A *Lightning* II BlockF3 ;
- Lockheed-Martin F-16 *Viper* Block80/85 ;
- Boeing F/A-18 E/F *Super Hornet* ;
- Dassault *Rafale* F-3R ;
- Airbus DS Eurofighter *Typhoon* II T3.

Si l'ensemble de ces aéronefs pourra répondre aux besoins techniques du cahier des charges, il n'en va pas de même en ce qui concerne les prix à l'achat et à l'heure de vol. Les différences sont importantes d'un avion à un autre. Comme expliqué plus haut, le niveau d'adaptation des chaînes d'assemblage ne sera pas le même pour tous. Bref, il sera intéressant de voir lesquels des appareils pourront concourir jusqu'au bout.

Un choix lié aux finances ?

Les Forces aériennes suisses ont exprimé une nécessité d'acquérir 55 nouveaux avions de combat pour équiper cinq escadrilles. Ce chiffre doit permettre d'assurer l'ensemble des missions en temps de paix et lors de tensions éventuelles. Rappelons qu'en temps de guerre, il faudrait augmenter la dotation minimale de 60 à 70 aéronefs au moins.

Dans un monde parfait, le DDPS devrait pouvoir compter sur une enveloppe de 10 milliards de francs suisses pour pouvoir choisir à loisir le type et le nombre suffisant de son prochain avion de combat. Mais la réalité est tout autre. On ne connaît pas à l'heure actuelle le montant exact qu'il sera possible d'allouer au programme d'achat des deux tranches d'avions de combat. Les bruits de couloir parlent



De haut en bas Dassault *Rafale* de l'Armée de l'air, Northrop F-5 E *Tiger* II à Payerne, Boeing F/A-18 C à Payerne.

d'un montant maximum de « 7 milliards, soit 4,7 pour la première tranche et 2,3 milliards pour la seconde. » Ces chiffres sont donc théoriques pour l'instant. Pourtant, ils sont intéressants en ce qui concerne une première projection de ce qui nous attend.

Prenons l'exemple de l'Inde qui vient tout juste de finaliser l'achat de 36 avions *Rafale* auprès du gouvernement français pour une enveloppe de 7.89 milliards d'euros, soit près de 8,7 milliards de nos francs. Cet exemple, bien qu'imparfait, nous montre l'ampleur du problème indépendamment des offres de chaque avionneur. Nous sommes très loin du nombre d'avions exprimé par les

Forces aériennes et très au-dessus de notre estimation de budget théorique. Sans oublier que pour les aéronaves les plus volumineux (*Rafale*, *Eurofighter*, *Super Hornet*), il faudra compter sur l'adaptation des infrastructures de deux à trois aérodromes, soit un surcoût d'environ 350 millions de nos francs.

C'est ainsi que l'avionneur américain Lockheed-Martin n'a pas caché l'idée de présenter une double offre, l'une avec le très cher F-35A *Lightning II* et la seconde avec une nouvelle variante de son célèbre F-16 dont le prix serait particulièrement attractif. L'offre pourrait porter sur le F-16 *Viper* Block80/85 qui reprendrait certaines fonctions développées sur le F-35.

Si l'on reprend les prix exprimés par l'avionneur suédois Saab en 2014, il serait possible d'obtenir environ 46 à 49 *Gripen E* pour une enveloppe toujours théorique de 7 milliards de nos francs. A noter que le *Super Hornet* de Boeing et le F-16 *Viper* seraient également dans cette gamme de prix en ce qui concerne le prix à l'achat.

Il faudra également tenir compte en matière de finance du coût de fonctionnement (heure de vol) du futur avion de combat. Les avions les moins gourmands en matière de maintenance auront là aussi les meilleures chances. Alors, les avions les moins onéreux seront-ils avantagés par cette nouvelle évaluation ?

A l'évidence, si le montant final disponible pour l'achat s'avère inférieur à nos 7 milliards de référence théorique, le choix en sera d'autant plus limité que le nombre final d'avions. Si chacun d'entre nous a en lui sa petite préférence en matière d'avions de combat, il est certain aujourd'hui que la marge de manœuvre en terme de choix et de nombre d'avions reste intimement liée aux limites du budget disponible. Ceci est d'autant plus vrai que les Forces aériennes devront également acquérir d'autres systèmes d'armes prochainement. Nul doute, que les prochains mois vont être particulièrement intéressants, l'occasion de refaire le point dans une année.

P. K.

Texte Pascal Kümmerling

Photos : Hornet, F-5 et F-18 © Pascal Kümmerling

Photos libres de reproduction : F-16, F-35 © Lockheed-Martin, Eurofighter © Airbus DS, Rafale © Dassault Aviation, Gripen E © Saab

Airbus DS Eurofighter IPA07 italien en test avec le missile de croisière air-sol *Taurus*.

