

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

Artikel: La démocratie jusqu'au crash
Autor: Keckeis, Christophe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781517>

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: 23.02.2026

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



Le JAS-39 *Gripen E*, symbole d'une débâcle dans les urnes.

Politique de sécurité

La démocratie jusqu'au crash

Christophe Keckeis

Ancien Chef de l'Armée (2003-2007)

Il y a 725 ans que la Suisse existe. Sa dernière Constitution date d'avril 1999. Il y a 102 ans que les Forces Aériennes existent. A chaque nouvelle étape de leur évolution, les Suisses ont et se donnent beaucoup de peine.

Il a fallu 5 ans (1910-1914) et le début d'une guerre mondiale pour réussir à convaincre l'Etat-major de l'armée que la guerre devenait aussi aérienne.

Il a fallu ensuite 8 ans et de nouveau une guerre mondiale pour créer l'Escadre de Surveillance, avec mission d'assurer la souveraineté aérienne au-dessus de la Suisse. La menace était claire depuis 1933 ; l'Ordonnance sanctionnant l'Escadre a été signée en 1941 et son aptitude opérationnelle a été atteinte en 1943.

Puis, plus tard, tous les prototypes d'avions de combat proposés par nos ingénieurs ont connu le même sort : abandon politique par manque de compréhension et de confiance. Je pense ici au P-16 et au N-20. En 1964, l'acquisition des *Mirage* devient une « affaire *Mirage*. » En 1972, l'évaluation comparative du *Corsair* et du *Milan* s'est terminée par une décision « O. »

En 2004, le premier Programme d'armement après le vote clair (76 %) des Suisses pour l'Armée XXI, a été refusé parce qu'il prévoyait l'acquisition de deux Casa 235 à 120 millions. Le parti principal de notre démocratie y voyait un moyen de « projection de force, » et donc un problème potentiel pour notre neutralité.

En 2009, au lieu de sanctionner le résultat clair de l'évaluation comparative entre Eurofighter, *Gripen* et *Rafale*, le Chef du DDPS demande un nouveau Rapport sur la Politique de sécurité 2010, pour gagner du temps et pour pouvoir renoncer avec élégance à assumer ses responsabilités politiques. Le 18 mai 2014, le peuple refuse l'achat du *Gripen*. C'est la première bataille gagnée par le GSsA.

Essayons de repérer les causes principales de ce dernier échec et d'identifier quelques pistes pour faire mieux la prochaine fois.

Mais n'oublions surtout pas de rappeler, pour commencer, les arguments qui auraient dû permettre de réussir, malgré l'échec final du projet devant le souverain :

- Le concept d'engagement du NAC, écrit en 2007, était robuste et pensé à long terme. Il s'est avéré juste et équilibré jusqu'en 2014 ;
- Le processus du Masterplan de l'Etat-major de l'Armée était excellent ;
- Le conflit en Ukraine de 2013 a réveillé un peu la peur oubliée d'une guerre possible en Europe, mais trop tard pour influencer le vote de manière décisive. Ceci aurait dû être le facteur essentiel, puisqu'il s'agissait de redonner à nouveau à notre armée ce qu'elle avait perdu en 1994, c'est-à-dire la cohérence indispensable pour pouvoir mener un conflit avec feu opératif ;
- La décision du Brésil d'acheter le *Gripen* a été rassurante.
- Le journal « tous ménages » enrichi par les trois Conseillers fédéraux les plus directement concernés, a été bien compris, mais il est arrivé trop tardivement.
- L'engagement de divers groupes pro-armée a été exemplaire ;
- Le contrat de Gouvernement à Gouvernement était exceptionnel ;
- Le fait que la Suisse a renoncé à toute « helvétisation » de l'avion a simplifié les défis techniques ;
- L'adversaire du *Gripen*, le Groupe pour une Suisse sans armée, a réussi, pour la première fois, une opération majeure contre l'Armée grâce au fait qu'il n'a pas été identifié à temps. Cette tactique date de Sun Tzu ;
- Un engagement gigantesque de tous les professionnels ayant œuvré pour cette acquisition ;
- La qualité des trois avions évalués qui, tous, remplissaient le cahier des charges.

L'erreur principale

La gouvernance politique erratique dès le début du projet d'acquisition de nouveaux avions de combat pour remplacer les *Hunter* et les *Tiger* est la cause principale de cet échec.

On repère de nombreuses erreurs à tous les échelons de notre démocratie: Parlement, Conseil fédéral, Chancellerie fédérale et DDPS.

Huit années se sont écoulées entre la signature du Concept d'engagement et le vote final du souverain. Durant cette période, le Conseil fédéral, ainsi que le Chef du DDPS, ont changé plusieurs fois et totalement leurs points de vue.

La décision du type d'avion de novembre 2011 a fortement surpris. En effet, le *Rafale* était de loin en tête après l'évaluation, suivi de l'Eurofighter et ensuite du *Gripen*. Pensant bien faire politiquement, le Chef du DDPS a choisi l'avion le meilleur marché (un seul réacteur). Les résultats aux urnes ont montré que les Suisses n'aiment pas le « moins bon; » ils veulent le meilleur. Ce fut le cas pour le *Mirage*, ainsi que pour le F/A-18.

Le vote du 9 février 2014 précédant le vote sur le *Gripen*, concernant l'immigration massive, a mis la Suisse, et plus précisément la Suisse romande, dans tous ses états. De fortes émotions à l'égard de l'Union démocratique du centre (UDC), responsable de ce résultat, ont accompagné les citoyennes et citoyens durant longtemps. Un besoin de revanche a vite été signalé et c'est malheureusement la votation suivante, celle concernant l'achat du *Gripen*, qui présentait une opportunité idéale pour prendre cette revanche.

De plus, les médias ont commenté durant trois semaines la votation passée, au lieu de se lancer immédiatement dans la campagne d'information sur la prochaine. Ces trois semaines ont peut-être manqué pour faire comprendre au peuple le besoin de l'achat du *Gripen*.

La conduite de la campagne était d'abord en mains du Parti démocrate chrétien (PDC). Puis tout à coup, et sans bien expliquer pourquoi, le PDC abandonne ce projet et c'est l'Union démocratique du centre (UDC) qui doit intervenir, en dernier recours, pour sortir son unique Conseiller fédéral de l'impasse.

Les nombreuses et diverses réactions cueillies tout au long de la campagne ont montré que le Souverain menait une politique d'intérêts particuliers, et non pas une stratégie de politique de sécurité digne de ce nom. Le *Gripen* est devenu malgré lui, le bouc émissaire pour faire valoir les émotions personnelles de chacun.

Un parlementaire expert en la matière, pilote de ligne et ancien pilote militaire, membre du parti UDC, relance beaucoup trop tardivement l'idée d'un Plan B, qui consisterait à acheter chaque année un petit nombre d'avions de combat. Cette idée avait été soigneusement étudiée bien avant et abandonnée pour toutes sortes de raisons, mais surtout par manque de flexibilité.

Le Président du Parti libéral radical (PLR), traditionnellement pro armée, s'exprime contre le projet *Gripen* et déstabilise ainsi beaucoup de citoyens habituellement pro armée.

Et comme dernier point au niveau de la gouvernance erratique, je repère l'absence totale de volonté de *débriefing*. C'est la raison qui m'a motivé à écrire cet article.

Heureusement, l'actuel Chef du DDPS a identifié rapidement cette erreur grave et a remis le projet d'un nouvel avion de combat à sa juste priorité.

Toujours sur notre piste de *fact finding*, relevons les faits suivants:

Au niveau du DDPS, le manque de courage politique en 2009: au lieu de sanctionner le résultat évident de l'évaluation, le Chef du DDPS demande un nouveau Rapport de politique de sécurité.

De plus, il annonce très tôt qu'il veut aller devant le Souverain avec cette question, alors que tous les marqueurs (Rapport annuel *Sicherheit* de l'Académie militaire à l'ETH de Zürich et du Center for Security studies de Zürich) indiquent clairement qu'une majorité du peuple ne voulait pas de nouvel avion de combat. On peut penser ici à l'effet d'une pression politique de la gauche (n'oublions pas que le Parti socialiste a exprimé sa volonté de suppression de l'armée dans son Programme), à de la bêtise, ou à la volonté cachée de faire échouer le projet, ou encore à une perception de la population suisse actuelle totalement dépassée (l'UDC n'est pas la Suisse), autrement dit un déni de réalité.

L'attitude anticipée, malheureusement ressentie par beaucoup de citoyens comme arrogante, au soir du vote de septembre 2013 (72,3% pour une armée de milice) – « *ce résultat indique que nous n'aurons aucun problème à faire passer le projet Gripen,* » a indisposé de nombreux votants. Le souverain suisse n'apprécie pas que des membres du Conseil fédéral anticipent avec détermination les résultats de votations.

La critique directe, en « *live*, » mais justifiée à l'égard d'un modérateur de la TV suisse-allemande, a été le facteur qui, ensuite, a indisposé de nombreux médias.

Le concept de communication a été médiocre et inadapté. Il n'a pas tenu compte des nombreuses remarques venant des groupes travaillant au front et au contact direct avec le souverain. Ainsi, les mensonges les plus vifs de l'adversaire de l'avion (par exemple « l'avion coûtera 10 milliards et non pas 3,126, et cet argent manquera ailleurs – santé, formation, crèches, AVS, etc... ») n'ont pas été corrigés avec suffisamment de force, d'insistance et de clarté.

Une plaisanterie très applaudie ici et là concernant nos épouses et leur « *ancienneté par rapport à la haute technologie de tous les autres éléments de nos ménages modernes* » a coûté de nombreuses voix négatives dans l'urne. La gente féminine de notre pays a été touchée par ce genre d'humour douteux et l'a exprimé dans l'urne.

L'annonce du futur concept de stationnement de l'Armée après le Projet de Développement de l'Armée (DEVA), c'est-à-dire après 2018, en pleine campagne, alors que rien n'est encore définitivement décidé, et qui indique que les Forces Aériennes se retireront de la base aérienne de Sion, a coûté des milliers de voix valaisannes.

La présentation du Chef du DDPS devant la Chambre des Etats le 6 mars 2013 et reprise par divers médias, a également été déterminante par sa qualité misérable et indigne de cet échelon politique. Cette Chambre, traditionnellement fidèle à l'Armée, a refusé le projet Gripen à une voix près. Le représentant du Valais était absent. Une relecture du procès-verbal de cette séance indique (14 mois avant la votation) que le projet n'avait plus aucune chance de passer le cap devant le souverain.

Les critiques du Chef du DDPS à l'égard du Président de la Confédération, qui présidait en même temps l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe (OSCE) et s'engageait de manière brillante dans le dossier de la guerre en Ukraine n'ont pas été appréciées, surtout en Suisse romande. Le travail exemplaire du Conseiller fédéral Burkhalter, a été qualifié de « problématique » pour la neutralité de la Suisse par l'UDC. Encore une fois, de nombreuses voix neuchâteloises ont été perdues inutilement dans l'urne.

Le dossier de la police du ciel 24 heures sur 24 a été négligemment remis à plus tard de nombreuses fois, par manque de courage politique et de compréhension de la matière, alors que les indicateurs étaient évidents. Un Jumbo de la Korean Airlines abattu en 1983, puis l'attaque sur New York et Washington en 2001, ont convaincu tous les pays sérieux du monde qu'il fallait améliorer leurs prestations dans ce domaine.

Il aura fallu l'imagination d'un copilote de ligne éthiopien qui a choisi, en pleine campagne pour le Gripen, de demander l'asile politique par radio à Genève, avec 202 passagers comme otages à bord de son avion, pour faire enfin avancer ce projet. C'est la première fois au monde que cette tactique originale a été mise en œuvre, et il a fallu que cela se fasse en Suisse au plus mauvais moment. C'est un coup du destin.

L'armée a été durant 3 mois ridiculisée dans les médias à cause de son absence « en-dehors des heures de bureau », alors que l'officier en charge à la centrale d'engagement des Forces Aériennes, avait fait son job de manière exemplaire et selon nos accords avec les pays voisins, vers 4 heures du matin.

Jamais cette communication aberrante n'a été rigoureusement contrée, et aujourd'hui encore, le citoyen moyen ne sait pas ce qui s'est effectivement passé lors du vol et 702 du 17 février 2014 qui a atterri à Genève à 0602. L'armée suisse a perdu la votation sur le Gripen, mais elle a enfin obtenu la mission de mettre sur pied au plus vite, un service de police du ciel 24 heures sur 24.

Les médias

Durant toute la campagne (écourtée de trois semaines durant lesquelles les médias parlaient encore du désastre du 9.2.14), on a pu repérer une présence prioritaire des messages contre l'acquisition des avions.

Des sondages ont clairement indiqué que des réponses de citoyens aux enquêtes de journaux étaient « pipées » et non pas objectives.

Le grand tour de force a été le fait que le Groupe pour une Suisse sans Armée, qui était en fait le moteur de la campagne contre le Gripen, n'apparaissait pas officiellement. De nombreux citoyens n'ont pas réalisé qu'ils votaient pour le Groupe pour une Suisse sans armée (GSsA) en votant contre le Gripen.

Le DDPS était absent des réseaux sociaux, alors que des milliers de messages le concernaient directement et lui imposaient une écrasante défaite programmée. C'est la force de l'internet.

Présence de l'Armée durant la campagne

La fidélité politique du Chef de l'Armée (« *Es gilt das Primat der Politik* ») a limité sa présence dans le grand public.

La campagne des militaires a été frileuse, paralysée par des directives catastrophiques émanant du DDPS. Les vrais experts n'ont pas été autorisés à s'exprimer, alors qu'ils avaient été organisés et instruits. On leur disait : « *C'est une campagne politique, ce n'est pas votre affaire.* » La présence du Commandant des Forces Aériennes a été homéopathique, également par fidélité politique.

Diverses autres erreurs

Des fuites malheureuses ont révélé que lors de l'évaluation du Gripen en 2008, 98 points avaient été retenus comme devant être corrigés pour remplir le Cahier des charges, d'ici à 2018 (production de l'avion Gripen E pour la Suisse). Ce fait montre le sérieux de la méthode d'évaluation. Il montre également que la Suisse, à la suite de l'affaire *Mirage*, a bien compris comment évaluer les matériels d'armement. Les médias ont transformé ces faits positifs en arguments négatifs contre l'avion qui a même été qualifié « d'avion en papier. »

Jamais le Chef de l'armement et patron de l'évaluation n'a corrigé efficacement cette dérive d'information catastrophique.

De même, des informations aberrantes, prenant l'exemple de l'acquisition des F/A-18 en 1993 et concernant les accords compensatoires, n'ont jamais été corrigées par le même Chef de l'armement, responsable des « offsets. » Le terrain a été fidèlement occupé, ici encore, par les adversaires du Gripen.

Un rapport confidentiel de SE l'Ambassadeur de Suède à Berne a également « fuité, » en Suède cette fois-ci. Il comportait son appréciation personnelle de quelques-uns de nos parlementaires. Cette affaire interne suédoise a été largement exploitée par nos médias.

Le sponsoring de la maison SAAB pour la campagne, ainsi que pour l'agrandissement du Musée de l'aviation militaire à Payerne (datant de 2011 et n'ayant rien à faire avec la campagne de 2014) a été thématiqué faussement, mais au bon moment par les adversaires qui rêvaient encore d'acquérir des *Rafale*.

L'entraînement intensif et nécessaire de notre pilote de démonstration F/A-18 au-dessus de Payerne, accompagné de ses décibels, a également coûté de nombreuses voix négatives.

Le Gemeinderat de Berne autorise un « Kinderparlament » sur le sujet du *Gripen* à l'école. Résultat : 81 voix contre, 9 pour et une abstention. C'est ainsi qu'un jeune écolier bernois apprend aujourd'hui comment fonctionne notre démocratie directe, et que la Gauche fait élégamment son chemin « d'opposition constructive. »

Des jeunes membres du PLR, futurs leaders de notre pays, votent contre le *Gripen* et avec le GSsA, mais disent qu'ils sont pour l'Armée. Du jamais vu, et un réel défi pour la gouvernance future de notre pays.

De très nombreux officiers s'expriment contre le *Gripen*, ainsi que des *leaders* d'opinion et des anciens pilotes militaires manquant de sens de loyauté à l'égard de nos institutions. Avons-nous atteint un point critique pour un cerveau de milicien (politique et militaire) ?

Quelques pilotes professionnels actifs et à la retraite ont continué à exprimer leur préférence personnelle pour le *Rafale*, bien après le choix de type du 30 novembre 2011. Ces *leaders* d'opinion ont semé un doute fatal qui a largement contribué à l'échec de la votation pour le *Gripen*. C'est là un manque évident de discipline militaire et citoyenne.

Et comme dernier point « divers, » je repère, immédiatement après l'échec du 18 mai, l'oubli expéditif de l'un des arguments principaux de la campagne : l'ancienneté et la valeur opérationnelle restreinte de nos *Tiger*. On oublie également très vite les véritables priorités opérationnelles envisageables dans tous les types de crises et de conflits aériens. Tout de suite, on veut acheter des moyens de DCA avec l'argent non-utilisé pour le *Gripen*.

Que faire mieux la prochaine fois ?

Il serait bon de commencer par une appréciation géo-politique de notre situation dans le monde. Nos parlementaires feraient bien de chercher le contact avec leurs collègues professionnels des pays voisins ou non-alignés. Je conseillerais vivement ici de lire, par exemple, l'ouvrage *Comment Poutine change le monde* de Jean-François Bouthors, aux Editions Nouvelles François Bourin, Paris, 2016.

Le Rapport de l'*Independent International Fact-Finding Mission on the Conflict in Georgia* (IIFMCG), publié sur internet et analysant le dernier conflit Géorgie-Russie de l'été 2008, peut aussi aider à mieux comprendre ce qui se passe aujourd'hui sur le continent européen et nous concerne directement.

Merci et bravo au nouveau Chef du DDPS qui a lancé sans tarder les travaux préparatoires à l'acquisition d'un nouvel avion de combat et constitué deux groupes, l'un d'experts et l'autre « d'accompagnement. » Il faudra beaucoup d'endurance puisque l'on sait que le processus va durer au moins deux périodes de législature. Il faudra donc communiquer de manière accessible et compréhensible aux citoyens durant toute cette longue période.

Il faudra rappeler systématiquement le *Concept pour la sécurité à long terme de l'espace aérien* du Conseil fédéral du 27 août 2014.

Il faudra mentionner le besoin de cet avion dans tous les Rapports de politique de sécurité futurs (2016 et ss).

Il faudra marteler ce besoin dans le document « Objectifs du Conseil fédéral pour la législature xx à xx, ainsi que dans les « objectifs annuels » de ce même Conseil fédéral. Il faudra produire au plus vite un document de fond du genre « Preliminary Assessment for Replacing the Capabilities of the Hornet Fleet », publié par le Ministère de la Défense finlandaise en juin 2015, adapté bien sûr à notre pays.

Il faudra de plus soigner le dialogue régulier et de haut niveau avec tous les Ministres de la Défense des pays voisins et des pays non-alignés en Europe. Au moment de la crise ou d'un conflit, c'est définitivement trop tard. C'est à cet échelon que naissent les bonnes idées de politique de sécurité en coopération.

Il faut continuer de viser l'interopérabilité. Les catastrophes naturelles, la protection de conférences, l'espace aérien, la promotion de la paix, les missions humanitaires et les Etats-majors internationaux sont les meilleurs outils pour y arriver à temps et sans irrespect de notre neutralité.

Il faut produire un dossier de communication simple et standard, accompagné de folios standards et de modules d'instruction des conférenciers (experts et parlementaires) qui s'en serviront.

Il faut que les CdA, les Chefs d'Etat-major de l'armée, les officiers supérieurs (HSO) et tous les officiers et pilotes communiquent systématiquement le besoin militaire de cet avion.

Il faut développer une information engagée, quotidienne et attractive sur le projet PA24 (police du ciel), les activités dans l'espace aérien, les prestations quotidiennes des Forces Aériennes, les conflits dans la zone d'intérêt stratégique qui nous concerne.

Il faut exiger une discipline et une loyauté rigoureuses des *leaders* d'opinions (Parlementaires, Conseillers fédéraux, Administration fédérale, HSO anciens et actifs, officiers anciens et actifs, anciens pilotes, sociétés d'officiers et d'armes, industriels et autres). Ceci me paraît aujourd'hui représenter le défi majeur.

Il faudra au moment opportun, répéter l'opération DRIVE de 1993 (chaque commune de Suisse est informée par un expert, si possible accompagné par un politicien).

Il faudra développer une culture de *débriefing* à travers tous les échelons durant 8 à 10 ans.

Il faudra que le Conseil fédéral et la Chancellerie fédérale veillent à l'importance du calendrier et des contenus des journées de votations. L'échec du *Gripen* est dû en grande

partie à l'effet du 9 février sur le 18 mai 2014, ainsi qu'au moment du vote *Gripen* (4 mois avant AIR14). Ceci fait aussi partie de la gouvernance de notre pays.

Le film de Frédéric Gonseth: *La démocratie vue d'avion*

Ce film (qui sortira sur les écrans publics au printemps 2017) indique clairement :

- la problématique d'une décision de ce type par le souverain à cause de la maigre popularité de la politique de sécurité ;
- l'importance de la communication à long terme ;
- la démonstration de la limite de la démocratie directe en prise de décision complexe ;
- l'importance de pouvoir convaincre au bon moment le 1/3 d'indécis.

A mon avis personnel, l'enseignement majeur du film est qu'il faut éviter à l'avenir de mettre le souverain face à une telle difficulté. Il faut à tout prix acquérir un avion de combat par Programme d'armement, et non pas, par vote du souverain.

Effets récurrents

La question du sens profond d'une Armée

Depuis 72 ans, la Suisse n'a plus connu de guerre à ses frontières. De plus en plus de citoyens pensent que ce privilège nous est donné pour toujours. Aucun parlementaire de notre Assemblée nationale n'a connu la guerre, mais chaque parlementaire sait qu'il ne sera pas réélu parce qu'il aurait brillé comme représentant éminent de la politique de sécurité. Ces faits relancent

régulièrement la question de fond du besoin d'une Armée, et nous rappellent les années 1933.

Le fantasme du vol

Le plus ancien fantasme du vol de l'Homme date de la mythologie grecque : qui ne connaît pas la légende d'Icare ? Le sujet reste récurrent jusqu'à nos jours.

Un ancien commandant de l'escadrille d'aviation 8 m'avait dit : « *Von einer Million Tieren sind zwei Drittel flugfähig, davon allein 650.000 Insekten. Der Mensch dagegen fliegt nie aus eigener Kraft. Auch als Pilot bleibt er immer ein Passagier seiner Maschine* » (Arthur Bill). Peut-être trouvons-nous là une explication de ce fantasme.

La variante la plus contemporaine du fantasme du vol helvétique se trouve peut-être dans la proposition d'une parlementaire qui consiste à faire l'acquisition en Suisse d'un Airbus A-400M...

La passion des foules

Les ouvrages d'histoires de l'aviation montrent de nombreuses images sur l'intérêt des foules humaines pour le vol. AIR14, le meeting aérien en mémoire des 100 ans des Forces Aériennes suisses, a amené 475'000 citoyennes et citoyens sur la base aérienne de Payerne. Les émotions exprimées sont étonnantes et émouvantes. Presque chaque être humain ressent « quelque chose » de spécial. Chacun se met à rêver un peu. Et nous avons tellement besoin d'un peu de rêve !

Un JAS-39 *Gripen* D en vol sur les Alpes aux côtés du F/A-18 *Hornet*.



L'importance et la complexité de la guerre aérienne

La totalité du globe terrestre est atteignable par la voie des airs. 70 % sont atteignables par la voie maritime. Seul, à peine un tiers de notre Terre est praticable à pied.

De plus, l'espace aérien n'a pas de limite vers le haut. Les eaux les plus profondes vont jusqu'à 11 km environ. A pied, on ne peut qu'aller à droite, à gauche, en avant et en arrière.

Et malgré tous ces faits objectifs, notre Armée s'intéresse surtout aux Troupes terrestres, et néglige systématiquement la dimension aérienne et incontournable des opérations.

De plus, l'aviation est la seule arme de l'Armée suisse qui a combattu pendant la dernière Guerre mondiale (juin 1940 sur le Jura). C'est aussi la seule arme qui, depuis 1979 (pilotes suisses en Israël et vice-versa), recherche le contact direct avec les expériences de guerre des conflits modernes.

Le reste de l'Armée a livré sa dernière bataille en 1847, il y a 169 ans. Aujourd'hui, le simulateur est roi ; on y survit toujours.

La troisième dimension gagne en importance chaque jour. C'est clairement démontré. Et nous continuons de ne pas vouloir accepter cette simple vérité.

Le benchmark

En combat aérien, il n'y a pas de demi victoire. L'un rentre du vol et repart pour la mission suivante. L'autre ne rentre pas et souvent le paie de sa vie. Il faut avoir l'humilité d'accepter ceci, et de chercher à mieux connaître exactement les limites de son savoir-faire.

Et plus le temps est long entre les conflits rappelant cette dure vérité, plus il est fondamental de chercher le vrai *benchmark* autrement. L'espace aérien, comme la mer, ne tolère aucun manque de respect, ni d'égards.

La neutralité

Il y a vingt ans que la Suisse a rejoint le Partenariat pour la Paix. C'est grâce à cela que l'isolement dangereux de notre Armée a pu être stoppé. Grâce à des personnages-clés de l'époque, les Conseillers fédéraux Cotti et Ogi, l'Ambassadeur Anthon Thalmann, et beaucoup de « diplomatie humaine », ce pas décisif a pu être envisagé.

La courbe d'apprentissage est lentement en train de s'adapter, et dans certains domaines, spécialement dans les Forces Aériennes, les progrès ont été historiques dans les 35 dernières années.

Le 20 mars 2003, à l'ouverture de la Guerre d'Iraq, la Suisse confirme sa neutralité et applique rigoureusement les règles qui en résultent (autorisations de survols et de transferts, etc).

Le Rapport sur la politique de sécurité 2000 (Sécurité par la Coopération) a été un grand moment de vérité. Il a permis avec la réforme Armée XXI, de mettre en marche ce changement de culture et d'échelle de réflexions. Malheureusement vite négligé dans la période 2008 à 2015, il revient aujourd'hui à la toute première place de l'appréciation de situation géo-stratégique. Seul, un petit tiers de nos parlementaires ne veulent pas comprendre cela.

Il est évident que la seule chance de la Suisse de réussir efficacement tous les types de missions qui l'attendent dans les décades à venir, réside dans une coopération adaptée à la situation et à l'échelle globale des défis.

La défense contre avions ou les avions de combat

Lors de chaque besoin d'acquisition de matériels de DCA ou d'aviation, le même débat de fond est relancé. Les intérêts opérationnels et économiques ne sont pas les mêmes en temps de paix qu'en temps de conflits.

De même, l'emploi de ces matériels n'est de loin pas le même : la DCA n'est utilisable qu'en cas de guerre, alors que les avions sont engagés 365 jours par an et bientôt 24 heures sur 24 pour la police du ciel. Cette vérité me paraît incontournable et décisive pour l'appréciation des priorités et des attributions d'investissements.

Le leasing

De même, lors de chaque achat d'avions de guerre, l'idée de *leasing* réoccupe le terrain. La Suisse a en effet *leased* 12 avions *Tiger* à l'Autriche en 2004. Mais l'inverse doit rester un « no go » évident pour un pays indépendant et neutre.

Le debriefing

L'aviation exige l'honnêteté totale. Qui n'a pas compris cela n'y survit pas longtemps. Ainsi, la culture du debriefing (*fact-finding*), y est très développée. Il s'agit de pouvoir parler de toutes les erreurs produites, sans émotion et surtout, sans tomber dans la critique amère de personnes.

Cette saine culture du *debriefing* n'a pas encore atteint le niveau désiré dans tous les domaines de notre démocratie.

Et c'est peut-être un peu à cause de cela que la leçon principale de l'histoire, c'est que nous n'en tirons pas les leçons.

C. K.