

Zeitschrift:	Revue Militaire Suisse
Herausgeber:	Association de la Revue Militaire Suisse
Band:	- (2019)
Heft:	[1]: Numéro Thematique Aviation
Artikel:	Police aérienne 24 : un grand défi pour la Base aérienne de Payerne
Autor:	Studeman, Benoît
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-868032

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>



Life Mission – contrôle d'une autorisation diplomatique.
Toutes les photos © Forces aériennes.

Infrastructure

Police aérienne 24 : Un grand défi pour la Base aérienne de Payerne

Col EMG Benoît Studeman

Commandant de la Base aérienne de Payerne

La base aérienne est un des principaux outils de combat des Forces aériennes. Aucun engagement d'aéronefs n'est possible dans la 3e dimension sans une base opérationnelle et apte à mener le combat. La base doit disposer, en propre ou en appui, de toutes les moyens opérationnels, tactiques, techniques, logistiques et d'appui à la conduire pour atteindre et garantir son état de préparation de base et à l'engagement. La maîtrise des interfaces et des processus entre les différentes organisations est existentielle. Le principe « Une mission, un secteur, un chef » constitue le fondement de la conduite d'une base aérienne et de la gestion de ses activités. Il intègre et regroupe sous un seul commandement les opérations air et les opérations sol.

Avec le temps, l'aérodrome militaire de Payerne s'est continuellement développé, pour devenir aujourd'hui le fer de lance des Forces aériennes et une pièce maîtresse incontournable du système de sécurité et de défense suisse. Si les moyens engagés ont considérablement évolué, la mission de la base de garantir la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien n'a pas changé.

La Base aérienne de Payerne vit actuellement de profonds changements. La Police aérienne 24 est un de ces changements.

Police aérienne

La responsabilité de la sécurité de la population et de l'infrastructure au sol est fondamentalement l'affaire des cantons. L'armée peut soutenir les autorités cantonales selon le principe de la subsidiarité lorsque les moyens cantonaux ne suffisent plus. Qu'en est-il dans l'espace aérien ?

La souveraineté sur l'espace aérien est le droit d'un Etat de réglementer de manière contraignante l'utilisation de l'espace aérien au-dessus de son territoire et de faire

appliquer cette réglementation. Le Conseil fédéral est la seule autorité pouvant restreindre la navigation aérienne. La souveraineté sur l'espace aérien, et donc la police aérienne, relève du devoir fédéral. Elle est réglée dans la loi fédérale sur l'armée et l'administration militaire et dans l'ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien. La loi fédérale sur l'armée et l'administration militaire fixe à l'article 1 que l'armée sauvegarde la souveraineté sur l'espace aérien. Elle règle aussi l'utilisation des armes contre les aéronefs.

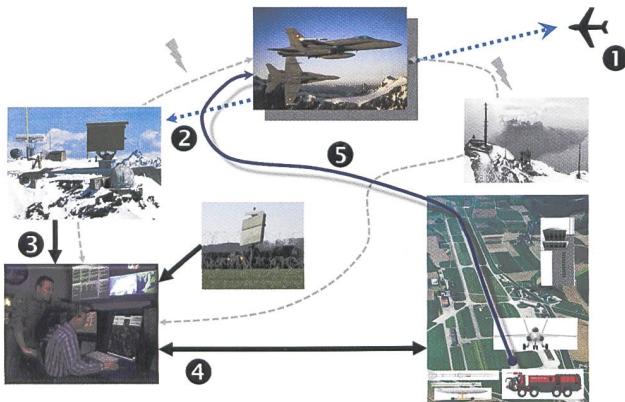
La mission de Police aérienne est attribuée directement par ordonnance fédérale aux Forces aériennes. On parle alors d'une mission originale que les Forces aériennes doivent remplir de façon indépendante. Cette mission n'entre pas dans le cadre des engagements de l'armée conduits par le commandement des opérations.

Le survol du territoire suisse par des aéronefs militaires et d'autres aéronefs d'Etat étrangers ainsi que leur atterrissage sur territoire suisse requièrent une autorisation diplomatique (diplomatic clearance) délivrée par l'OFAC, en accord avec la Direction du droit international public, les Forces aériennes et le Secrétariat d'Etat à l'économie si ces services sont concernés.

Avec les moyens techniques et opérationnels dont elles disposent, les Forces aériennes surveillent l'espace aérien en vue de sauvegarder la souveraineté sur ce dernier. L'ordonnance prévoit comme mesures de police aérienne la récolte et diffusion de renseignements (image radar reconnue), l'identification par des moyens techniques (informations radar / radio) ou par des aéronefs occupés (établissement d'un contact visuel) et l'intervention.

La Police aérienne 24 consiste à :

- garantir la surveillance de l'espace aérien avec des moyens techniques tels que des radars. On parle de *Recognized Air Picture* ou situation aérienne reconnue ;



Les missions de police aérienne consistent à identifier des aéronefs.

- disposer des moyens opérationnels de conduite et de contrôle (C2) avec une centrale d'engagement gérée par le chef de la défense aérienne (CAD Chief air defence);
- engager sur alerte 2 F/A-18 armés en moins de 15 minutes à partir d'une base aérienne;
- intervenir lors de violations de l'espace aérien, du non-respect des règles de vol ou de contact jugé « Suspect »;
- contrôler des avions d'Etat (Diplomatic Clearance);
- aider des équipages lors de problèmes radio (absence de contact radio - Comm Lost) et de navigation;
- imposer des restrictions de l'espace aérien;
- protéger l'espace aérien.

La centrale d'engagement à Dübendorf maintient des contacts permanents avec les pays voisins, ainsi qu'avec le contrôle de la circulation aérienne civil afin de pouvoir détecter un potentiel problème sur un vol le plus tôt possible.

Situation actuelle de la Police aérienne 24

Les Forces aériennes ont la mission de mettre en place graduellement la Police aérienne 24 jusqu'à la fin 2020.



Life Mission – contrôle d'une autorisation diplomatique.

Au 1^{er} janvier 2019, l'horaire de la disponibilité PA 24 est entré dans sa 3^e phase, à savoir de 06h00 à 22h00, 7 jours sur 7 et 365 jours par an. Cette horaire permet de contrôler actuellement 92 % du trafic aérien en Suisse, à savoir les vols nationaux ou internationaux à destination ou en provenance d'aéroports ou aérodromes suisses, ainsi que les vols transitant dans notre espace aérien en altitude. 8 % du trafic journalier restant se déroule donc entre 22h00 et 06h00 et n'est actuellement que contrôlé électroniquement.

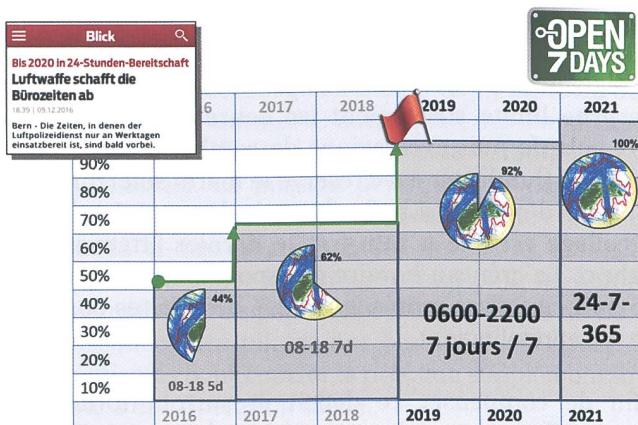
Cette montée en puissance a été indispensable pour permettre l'engagement et la formation du personnel professionnel nécessaire, tels que les mécaniciens et avioniciens sur avions, les contrôleurs de la circulation aérienne et les *tactical fighter controllers* de skyguide, lesquels opèrent à la centrale d'engagement et guident tactiquement les F/A-18. Les mécaniciens et avioniciens doivent disposer d'une expérience largement plus étendue que celle donnée à l'Ecole de recrue. Leur formation dure environ 2 ans 1/2 et doit leur permettre de maîtriser toutes les facettes de la réparation, de la maintenance et du troubleshooting. Quant à la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et des *tactical fighter controllers*, elle s'étend sur 3 ans.

Au 1^{er} janvier 2021, la permanence de la Police aérienne sera pleinement atteinte permettant à la Suisse d'entrer dans une nouvelle ère renforçant la sécurité de notre pays, de ses institutions et de sa population.

Payerne et police aérienne 24

La mission opérationnelle a été attribuée uniquement à la Base aérienne de Payerne qui a reçu les moyens en personnel supplémentaire.

L'état de préparation de la police aérienne 24 exige la présence permanente sur place d'une équipe constituée de 20 personnes des domaines de : conduite des opérations, sécurité aérienne, pilotes, mécaniciens sur aéronefs, électriques et préparation des systèmes de piste.





Une équipe PA24.

Ce personnel provient de la Base aérienne, de la Base logistique de l'Armée (Support FA), de la Base d'aide au commandement et de skyguide: Pour couvrir une permanence de 24 heures sur 24 en respectant les règles sur le travail il faut disposer à l'année de 5 équipes complètes.

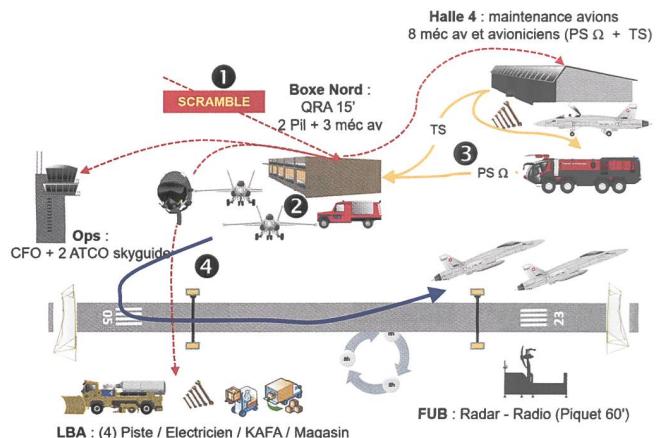
La Base aérienne de Payerne a pu engager 59 collaborateurs techniques, auxquels s'ajoutent les postes attribués à la Base logistique de l'Armée (20), à la Base d'aide au commandement (1) et à skyguide (10). La région de la Broye en est la grande bénéficiaire en terme de création d'emplois.

Depuis l'automne 2017, la Base aérienne a repris une partie des contrôles effectués après 300 heures et 600 heures de vol des F/A-18. Il s'agit de contrôles lourds, réalisés auparavant uniquement par RUAG à Emmen, immobilisant l'avion sur 2 à 3 mois. Une machine est en permanence en révision. Ces travaux sont attribués aux mécaniciens de la Police aérienne 24. Il s'agit d'un travail exigeant et de longue haleine nécessitant une assurance Qualité sans faille dans le travail d'équipe.

Statistique de la Police aérienne 24

La majorité des missions représente des contrôles de routine, à la manière d'une patrouille de gendarmerie effectuant un contrôle de circulation. Ces engagements sont appelés « live mission »; tandis qu'une intervention rendue nécessaire par un imprévu comme par exemple une violation de la souveraineté sur l'espace aérien, une navigation ne correspondant pas au plan de vol ou un avion ne répondant plus à la radio est intitulée « hot mission ».

En 2018, 16 hot missions (violations graves de la souveraineté sur l'espace aérien qui lèsent des intérêts nationaux), 38 violations des règles de l'air (entraînant une mise en danger concrète de la navigation aérienne) et 245 life missions (contrôle d'aéronefs d'Etat étrangers - *diplomatic clearance*) ont été dénombrées.



Principe du décollage sur alerte.

Entraînement aux vols de nuit

Dans le cadre de la Police aérienne 24 des patrouilles formées de 2 F/A-18 armés peuvent être forcées de décoller aussi de nuit. Or un vol de nuit est clairement différent d'un vol de jour, le manque de références visuelles rendant l'interception plus difficile.

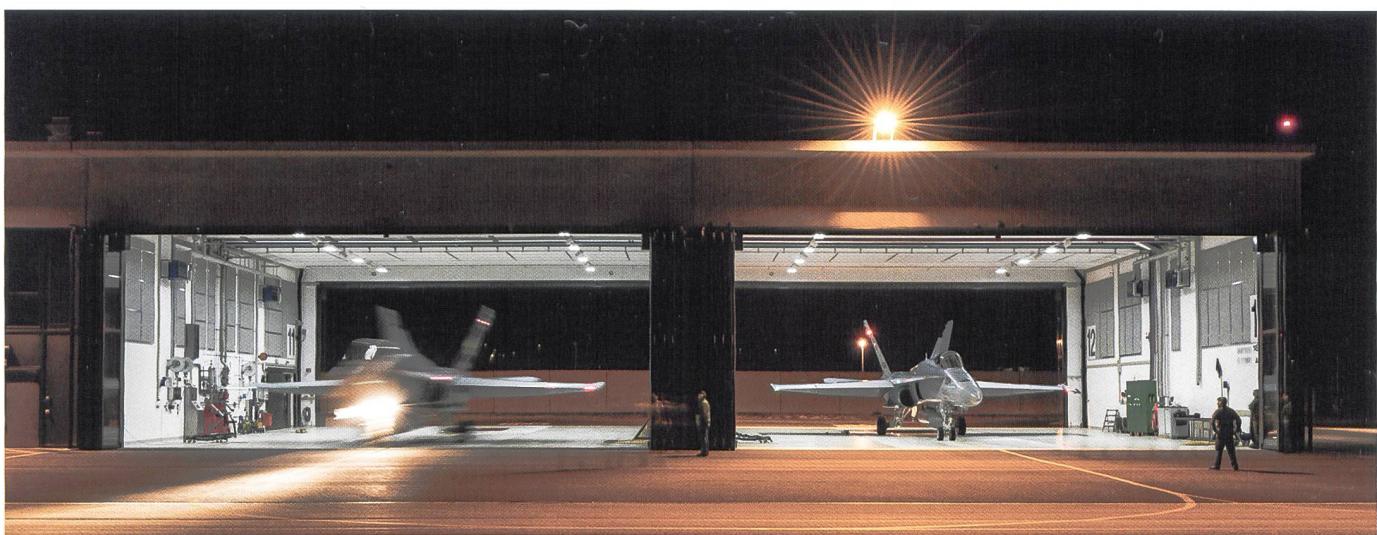
L'annonce de Forces aériennes faite à la fin 2018 au sujet de vols de nuit supplémentaires pour garantir la disponibilité opérationnelle des pilotes a fait couler beaucoup d'encre et agiter beaucoup d'esprits dans la région de la Broye et dans les communes environnantes de la Base aérienne.

Les conflits des trente dernières années ont clairement démontré que les moyens et les armes peuvent être engagés de jour comme de nuit, sans aucune limitation.

Pour maîtriser le combat de nuit, il est indispensable de pouvoir s'y entraîner. Les limitations environnementales (bruit) et politiques auxquelles sont confrontées et soumises les Forces aériennes représentent un important corset. Les pilotes des forces aériennes étrangères, notamment en Europe, effectuent environ le 20 % de leurs heures de vol avec des missions ou des entraînements de nuit.

Or, actuellement, les pilotes suisses de F/A-18 ont un déficit d'heures de vol nocturnes. Dans un souci de ménager la population en limitant les nuisances sonores, le règlement d'exploitation actuel de la base aérienne de Payerne limite strictement les heures d'entraînement aux vols de nuit avec avions de combat à un soir par semaine (lundi soir avec réserve le mardi soir) du début du mois d'octobre à la fin du mois de mars. Le dernier décollage est fixé à 21h15 et le dernier atterrissage à 22h00. Le créneau horaire à disposition pour des vols de nuit en Suisse représente 5.4 % des heures possibles de vol annuellement.

Afin de compenser ce déficit et surtout former les jeunes pilotes au vol de nuit et à leur future mission, les



Décollage sur alerte de nuit.

Forces aériennes effectuent chaque année un module d'instruction de 4 semaines à l'étranger entre les mois de novembre et décembre. Pendant de nombreuses années elles étaient les hôtes des Forces aériennes royales de Norvège sur la base d'Ørland situé au bord de la Mer du Nord, près de la ville de Trondheim. La situation géographique et politique permettait d'opérer des vols de nuit depuis environ 15h00 jusqu'à 24h00. Ces deux dernières années, les Forces aériennes se sont entraînées dans le nord de l'Ecosse sur la base de la Royal Air Force de Lossiemouth. Ces modules d'instruction permettent aux pilotes suisses d'atteindre une proportion de vol de nuit de 8 %. Sans cet engagement à l'étranger, les servitudes régnant en Suisse ne permettent pas une accoutumance suffisante pour tous les pilotes. Ce déficit est connu de l'Armée de longue date mais accepté, afin de limiter les émissions sonores nocturnes.

Besoin en vols de nuit et Police aérienne 24

La lacune d'entraînement nocturne n'est par contre aujourd'hui plus acceptable du fait de la mission du Conseil fédéral de garantir la police aérienne en permanence.

Les missions de police aérienne ne sont pas des entraînements. Ces missions doivent jouer du premier coup, 365 jours par an, 24 heures sur 24. Le cadre et l'objectif de la mission de police aérienne ne sont pas connus à l'avance. Il s'agit toujours d'une situation réactive liée à un décollage en moins de 15 minutes dès la réception de l'alarme. D'autre part, les conditions peuvent être très difficiles : la météo et la visibilité jouent un rôle essentiel. La mission peut aussi se dérouler à basse altitude. Le stress et la combinaison des facteurs mentionnés ci-dessus augmentent encore la difficulté des missions de police aérienne, surtout pour les jeunes pilotes bénéficiant de peu d'expériences en vol de nuit. Par conséquent, les pilotes ont besoin d'expérience et d'automatismes pour contrer la pression supplémentaire inhérente à une opération réelle.

Pour toutes ces raisons, les Forces aériennes ont dû renforcer la capacité opérationnelle des pilotes au vol de nuit. Les équipages PA24 ont désormais la possibilité d'effectuer le lundi soir et le mercredi soir un vol (2 F/A-18) si le besoin opérationnel est reconnu. Le décollage peut avoir lieu au plus tard à 21h15 et l'atterrissement à 22h00, ceci par respect de la population environnante de l'aérodrome. Ces vols peuvent être considérés comme un *refresh* pour remettre en place les automatismes.

Des critères ont été définis par les Forces aériennes permettant d'évaluer le besoin des équipages selon l'expérience et les engagements récents des pilotes, afin de garantir la mission avec un risque acceptable.

Aucun vol de disponibilité opérationnelle n'est prévu entre les mois de juin et juillet. Les vols pour des Hot missions peuvent par contre avoir lieu à tout moment.

Aérodrome de dégagement

Avant tout décollage, un pilote définit son aérodrome de destination ainsi qu'un aérodrome de dégagement. Dans le cas des vols militaires, l'aérodrome de destination correspond en principe à l'aérodrome de départ, à moins qu'il ne s'agisse d'un survol. Le pilote doit donc disposer en permanence de suffisamment de carburant en réserve pour rejoindre son aérodrome de dégagement.

Pendant les heures d'entraînement normales du lundi au vendredi de 0830 à 1200 et de 1330 à 1700, les bases aériennes de Meiringen et d'Emmen sont prédestinées comme aérodrome de dégagement.

L'accord de principe signé en 2017 entre le Canton du Valais, la Ville de Sion et la Confédération prévoit l'utilisation de l'Aéroport de Sion comme aérodrome de dégagement et d'engagement pour de courtes périodes. La piste de Sion peut donc être utilisée tous les jours de la semaine (lundi – dimanche) de 0800 à 1800 comme aérodrome de dégagement. Le piquet de sauvetage est garanti par les pompiers de l'Aéroport et l'exploitation

du système d'arrêt d'urgence (brin d'arrêt) pour le Canton du Valais.

Une dislocation des opérations de police aérienne pour la protection du World Economic Forum (WEF) de Davos entre dans ce scénario.

Pour couvrir le reste des horaires de la PA24, des accords ont été conclus avec l'Aéroport de Zürich qui peut être utilisé 365 jours par an et 24 heures sur 24. Les emplacements ont été testés. Le matériel indispensable pour assurer l'avion et les armes est à disposition sur place. Un accord est actuellement en préparation avec l'Aéroport de Genève.

D'autre part, les bases aériennes de Luxeuil, Orange et St-Dizier sont mises à disposition par l'Armée de l'Air française.

En cas d'atterrissement sur un aérodrome de dégagement, c'est la mission du personnel PA24 de Payerne de se déplacer et de préparer les machines pour leur engagement.

Infrastructure

D'importants travaux sont également en cours de réalisation ou en planification sur la base aérienne de Payerne en lien avec la PA24.

La halle 4 réservée pour la maintenance des avions de combat est en complète rénovation et extension pour couvrir les besoins de PA24. Des locaux y sont notamment réalisés pour permettre une exploitation 24 heures sur 24 et effectuer les travaux de maintenance de 300 et 600 heures sur le F/A-18. La halle devrait être mise en service à la fin 2020, exactement pour le début des opérations H24. Les coûts s'élèvent à 27 mio frs.

Le *taxiway Sud* est en cours de transformation pour devenir une véritable piste de secours équipée de feux de pistes et de feux d'approche ainsi que d'un système d'arrêt de secours. L'objectif est de disposer d'une plus grande autonomie en cas de blocage ou fermeture de la piste principale pour des raisons techniques ou opérationnelles. Sa longueur devrait atteindre environ 2400 m pour une largeur de 23 m.

Horaires de travail

Les horaires de travail font l'objet d'une attention particulière pour le commandement de la Base aérienne. En effet, ceux-ci touchent le personnel qui représente les connaissances et le savoir-faire, donc la haute valeur du système de la PA24 et des opérations aériennes.

Le personnel, qu'il soit volant ou au sol, doit passer successivement d'un horaire de travail normal de 5 jours du lundi au vendredi correspondant aux heures d'entraînement des Forces aériennes, à un horaire permettant de couvrir les opérations PA24, 365 jours par année et 24 heures sur 24.

Les équipages vivent 84 heures d'affilée dans les locaux d'engagements situés à proximité immédiate des avions. La relève a lieu le dimanche matin et le mercredi à midi.

Le commandement de la Base aérienne de Payerne, en étroite collaboration avec le personnel de la maintenance, étudie les conditions cadres des horaires de travail. Les modèles de travail sont nombreux et possèdent chacun leurs avantages et leurs désavantages: 3 fois 8 heures 7 jours sur 7 ou 2 fois 12 heures 7 jours sur 7 ou des combinaisons. Un modèle de 24 heures de présence comme certains corps de pompiers professionnels est aussi étudié.

Dans tous les cas, le Secrétariat général du DDPS et l'Office fédéral du personnel devront approuver le modèle d'horaire proposé.

Police aérienne renforcée

Le profil de l'armée tel que défini dans le DEVA prévoit que les Forces aériennes garantissent la souveraineté sur l'espace aérien avec un service renforcé de police aérienne. 2500 militaires de milice, militaires de carrière et professionnels civils peuvent être engagés à

F/A-18 à l'aéroport de Zürich.



cet effet pendant plusieurs semaines, après une période de préparation de deux semaines. A cet effet, la Base aérienne et son cdmt jet 11 (formation aviation 11) peuvent être mobilisés comme formation de milice à disponibilité élevée.

Conclusion

Comme le rappel le Conseil fédéral dans son message sur le DEVA à l'intention des Chambres fédérales, les Forces aériennes doivent non seulement assumer les tâches d'un service de police aérienne, mais aussi être en mesure de protéger et de défendre l'espace aérien en cas de conflit armé. Cette mission requiert davantage de moyens. Ce n'est pas le service de police aérienne qui fixe la taille et le coût des Forces aériennes, comme veulent nous le faire croire certains politiciens.

Il en va de notre sécurité, de notre prospérité et notre bien-être.

Sommes-nous encore conscients de la chance que nous avons de vivre dans un pays où le mot Démocratie a une haute valeur et où il n'y a plus eu de combat au sol depuis 172 ans avec la guerre du Sonderbund.



Stèle commémorative au Chasseral.

Dans les airs par contre, nos pilotes de chasse des Forces aériennes ont mené de violents et meurtriers combats aériens au printemps 1940 en réponse aux provocations de la Luftwaffe nazie. Trois pilotes suisses furent tués.

La sécurité reste un fondement du développement d'une démocratie et un pilier du bien-être d'un pays. Toute prospérité exige un système de sécurité globale, compétent et efficace garantissant l'indépendance.

Il en va de la sécurité sociale, économique ou politique, individuelle ou collective. Chaque citoyen et citoyenne de notre pays tirent des avantages directs de cette sécurité, entre autre :

- Droits à la propriété ;
- Accès à la justice ;
- Protection de la personnalité et des droits élémentaires ;
- Haut niveau d'éducation et de formation ;
- Etat social performant.

L'ancien ministre des affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne, Monsieur Joschka Fischer, a bien résumé la situation actuelle lors d'une interview le 28.11.2015 : « *Le dividende de la paix est consommé ! ... C'était une illusion. On a pensé que tout va bien et que l'Europe vit en paix. Mais le monde n'est pas comme ça. Celui qui suit la situation, ... le savait. La majorité ne s'est pas comportée de façon conséquente et les gouvernements ont suivi cette majorité.* »

B. S.

