

Zeitschrift:	Revue Militaire Suisse
Herausgeber:	Association de la Revue Militaire Suisse
Band:	- (2024)
Heft:	2
Artikel:	Les forces aériennes doivent retrouver leur aptitude à disperser leurs moyens aériens
Autor:	Meier, Claude
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1055405

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: 16.01.2026

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



F-35A norvégien atterrissant sur une autoroute à Tervo, Finlande Photo © Ole Andreas Vekve, Forces armées norvégiennes.

Toutes les autres photos © DDPS, médiathèque.

Forces aériennes

Les Forces aériennes doivent retrouver leur aptitude à disperser leurs moyens aériens

Divisionnaire Claude Meier

Officier général auprès des Centres de Genève dédiés à la politique de Paix et de sécurité. Ancien Chef de l'Etat-major de l'armée (2016-2020). Pilote militaire de carrière.

Le 31 janvier 2024, un communiqué de presse a annoncé que le Conseil fédéral avait décidé, lors de sa séance du jour, de fermer en juin un tronçon de l'autoroute A1 dans le canton de Vaud, entre Avenches et Payerne, pendant 36 heures au maximum, pour un exercice visant à vérifier le dispositif de défense aérienne des Forces aériennes. Par cette mesure, l'armée entend vérifier la capacité de décentralisation et donc de dispersion de ses moyens de défense aérienne.

Dans les faits, de quoi s'agit-il ?

Concrètement, la dispersion des moyens aériens fait partie de la posture de défense aérienne passive et comprend donc les mesures passives prises pour assurer la défense physique et la protection du personnel, des installations essentielles et des équipements. L'objectif est de réduire au minimum l'efficacité d'une attaque aérienne et/ou de missiles adverse sur les capacités des Forces aériennes suisses. Ses éléments comprennent notamment le camouflage, la dissimulation, la déception, le durcissement ainsi que la dispersion. De manière générale, ces éléments font tous partie de la doctrine globale de protection des forces.

Par dispersion, on entend l'aptitude à déployer des troupes et du matériel dans un laps de temps très court. Les Forces aériennes doivent donc aussi disposer de la possibilité d'engager leurs moyens à partir d'autres sites, ou selon les circonstances, depuis des emplacements temporaires comme par exemple le réseau routier. A l'époque de la Guerre Froide, certains appareils, comme le JAS 37 Viggen suédois, le A-10 Thunderbolt II américain, et surtout le Harrier britannique, avaient d'ailleurs été conçus précisément dans le but de pouvoir être mis en œuvre à partir de terrains de fortune, comme de petits aérodromes civils ou des portions d'autoroute.

Pour rappel, dans les années 1960 et 1970, le concept de défense aérienne comprenait une bonne douzaine d'aérodromes militaires ainsi que plusieurs pistes de fortune du réseau des routes nationales, sur lesquelles les avions de combat pouvaient, le cas échéant, atterrir et décoller. En effet, les forces aériennes savaient qu'en cas de conflit leurs aérodromes militaires seraient la cible de bombardements adverses. C'est pourquoi sur certains tronçons autoroutiers rectilignes d'une longueur d'environ deux kilomètres – notamment à Münsingen, Oensin-

gen, Lodrino, Sion, Payerne et Alpnach – on a renoncé à la végétalisation du terre-plein central et installé des glissières de sécurité centrales faciles à enlever. Sur certains sites proches des aérodromes militaires, seuls les décollages étaient possibles, dotant la base d'une capacité d'évacuation et d'engagement des moyens aériens supplémentaires. Les avions de combat devaient alors se poser sur un aérodrome de dégagement. Lors d'exercices comme celui qui s'est déroulé à la fin des années 1970 entre Aigle et Saint-Triphon, un tronçon d'autoroute a été transformé en aérodrome en moins de six heures et rouvert à la circulation deux heures seulement après le dernier décollage. C'est en novembre 1991 au Tessin, au sortir de la guerre froide, qu'a eu lieu l'exercice STRADA, le dernier exercice grandeur nature.

La fin de la guerre froide et la logique des dividendes de la paix ont entraîné, en Suisse comme à l'étranger, une réduction du format des forces armées en général et notamment des forces aériennes. Cela a conduit à la fermeture de nombreuses bases aériennes et la disparition de leurs abris de protection, de leurs hangarettes durcies et des cavernes. En conséquence, les moyens aériens se concentrent désormais sur un petit nombre de sites qui, en cas de défense, seraient sans aucun doute les premiers à être ciblés par un adversaire. A l'heure actuelle, les Forces aériennes ne disposent que de trois bases aériennes à partir desquelles des avions de combat peuvent être engagés : Payerne, Emmen et Meiringen. Dès lors, cette concentration des moyens sur un petit nombre de sites est une source de vulnérabilité. Pour y faire face et réduire les risques, le concept de dispersion des Forces aériennes suisses, qui mise sur une répartition décentralisée des moyens, fait partie des procédures d'engagement élémentaires de défense aérienne passive.

Alors que, durant la guerre froide, des exercices étaient conduits de manière plus ou moins régulière, depuis la fin des années 1990, seuls de rares entraînements de dispersion ont été organisés dans le cadre des exercices à conduite centralisée COPERTA. Lors de ces derniers, des formations de deux avions ont alors été déroutées avant tout sur les aéroports nationaux (Genève et Zürich) mais aussi sur des bases militaires à l'étranger – notamment à St-Dizier en France en 2009. Par la suite, d'anciens aérodromes militaires ont été utilisés pour des exercices spécifiques comme REVITA à Buochs (NW) en mai 2014 et,

à partir de 2019, assez régulièrement, à St-Stephan (BE) et à Mollis (GL).

En raison de l'évolution du contexte géopolitique général et en particulier du déclenchement des opérations militaires de grande envergure et de haute intensité en Ukraine en 2022, le principe de dispersion des moyens aériens est redevenu d'actualité. En effet, du fait de l'intensification de la menace militaire sur le territoire suisse, les Forces aériennes doivent disposer de la capacité d'engager leurs moyens depuis des sites alternatifs ou depuis des emplacements temporaires. Ainsi, elles sont à la recherche, dans tout le pays, de tronçons routiers qui pourraient à nouveau être utilisés en peu de temps comme plateformes d'engagement temporaires. Les futurs emplacements de ces pistes de repli ne sont pas communiqués et ne seraient activés qu'en cas effectif de défense. Si par ailleurs des mesures de construction s'avéraient nécessaires, il ne s'agirait que d'adaptations provisoires minimes.

Retrouver les vieux réflexes

Ces réflexions sur les moyens de dispersion des forces aériennes resurgissent dans nombre de pays, et nos voisins ne font pas exception à la règle. En effet, comme l'a déclaré dans une interview en été 2023 le Major général de l'Armée de l'air et de l'espace française, le Général Philippe Morales, force est de constater qu'il est devenu nécessaire de « réinvestir » dans ce domaine et de « retrouver les vieux réflexes » : à savoir, disperser les moyens, investir dans l'aptitude à la mobilité ou durcir les infrastructures.

En outre, il est intéressant de relever que dans les pays scandinaves et en particulier en Suède et en Finlande, le concept de dispersion est resté bien ancré dans la doctrine des forces aériennes et que des exercices réguliers ont été conduits avec l'engagement d'avions de combat à partir du réseau routier. L'exercice annuel BAANA en Finlande permet à l'aviation militaire finlandaise d'utiliser temporairement des portions du réseau routier pour s'entraîner à l'engagement de ses F/A-18 Hornet à partir de pistes improvisées. En 2023, outre les JAS-39 Gripen suédois qui participent régulièrement à ce type d'exercice conjoints avec la Finlande, des F-35A norvégiens et des Eurofighter Typhoon de la Royal Air Force britannique ont également pris part à cet exercice afin de valider les capacités de ces appareils à opérer à partir de ce type de terrains et d'assurer la mise en œuvre des chasseurs en environnement dégradé. Plus récemment, le 18 janvier 2024, l'armée de l'air norvégienne a déplacé deux chasseurs multi-rôles Lockheed-Martin F-35A Lightning II de la base principale d'Ørland à Sola, dans le sud du pays, semble-t-il en raison de la détérioration des relations diplomatiques entre Moscou et Oslo.

Remontée en puissance

Comme le concept n'a pas fait l'objet d'un entraînement suffisant en Suisse au cours des dernières décennies, il convient de conduire des exercices de dispersion ou de décentralisation avec et sans préavis sur des aérodromes civils et militaires ainsi que sur des sites du réseau routier afin de réacquérir une aptitude de dispersion suffisante. L'idée est d'augmenter progressivement le niveau de difficulté en commençant par des exercices avec préavis sur des sites proches des bases aériennes permanentes. Ensuite, il s'agira de réaliser des exercices avec des préavis de plus en plus courts – jusqu'à ne pas en avoir (exercice sans préavis) – puis de mener des exercices sur des sites de plus en plus éloignés. Parmi les difficultés potentielles figure celle de déployer des avions armés sur des aérodromes ou des sites civils. Pour faire face à ce défi, les



Ci-dessus: F-5E Tiger et Hunter Mk. 66 lors d'exercices dans l'Oberland bernois. Toutes les photos © DDPS, médiathèque.

expériences faites lors de l'introduction du service permanent de police aérienne (24 heures sur 24) seront utiles. En effet, l'introduction de la posture de police aérienne permanente, qui est effective depuis 2021, a déjà nécessité d'instruire et d'entraîner les équipages, à petite échelle, à l'utilisation des aéroports nationaux comme plateformes de dégagement en cas d'urgence.

Bien que le concept de dispersion des moyens des Forces aériennes ne soit pas nouveau, le besoin de réacquérir cette capacité est pressant. Une telle lacune ne peut être comblée que par une instruction systématique et des exercices réguliers de plus en plus poussés. Les premiers pas ont d'ores et déjà été faits sur des plateformes aéronautiques civiles ou militaires. La prochaine étape vers une pleine capacité de dispersion des moyens aériens consiste à conduire un exercice sur un tronçon routier. L'exercice ALPHA UNO, qui aura lieu début juin, entre Avenches et Payerne, fait partie de la remontée en puissance vers une capacité de défense cohérente et crédible. A cette occasion, les Forces aériennes feront décoller et atterrir des F/A-18 Hornet sur l'autoroute A1 à hauteur de Payerne.

C. M.