

Revue des revues

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **148 (2003)**

Heft 8

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Revue des revues

■ Cap Alexandre Vautravers

Industrie européenne

British Aerospace n'a plus les faveurs des investisseurs. Un carnet de commandes bien rempli, qui lui assure une situation confortable pour les prochaines années, cache mal la «faiblesse de ses choix stratégiques». BAe mise en effet sur le «tout-Atlantique», au risque de devenir un simple sous-traitant de l'industrie américaine. Washington ayant failli abandonner le *Joint Strike Fighter* (JSF) si Londres n'avait pas lourdement insisté, l'avenir est bien incertain (*TTU Europe* N° 422, octobre 2002).

La France et l'Angleterre parlent depuis quelques mois de collaboration industrielle pour la réalisation de la nouvelle génération de porte-avions européens (CVF). BAe étant en situation de quasi-monopole et accumulant les retards, le Français Thales, déjà présent en Grande Bretagne à raison de 2 milliards de livres sur dix ans et 12 000 employés, pourrait évincer BAe dans ce contrat. Même si l'électronique, métier de Thales, ne représente que 13 % du budget de 2,7 milliards de livres. BAe reste donc un partenaire incontournable (*TTU Europe* N° 435, janvier 2003).

Porte-avions futurs (CVF)

Mais pour des raisons politiques et techniques, la coopération pourrait bien avoir du plomb dans le ballast! Car les besoins sont bien différents. La Marine nationale a besoin de catapultes pour lancer ses *Rafale M* et ses *E-2C Hawkeye*; la Royal Navy, elle, table sur un tremplin («ski-jump») pour opérer le *F-35* à décollage court ou vertical. Récemment, à la lueur des opérations au-dessus de l'Afghanistan, cette dernière a exprimé son intérêt de remplacer ses *Sea King AEW* d'alerte avancée

par le *Hawkeye*. Deux modes de lancement difficiles à concilier sur un même pont. Autre pierre d'achoppement: les Britanniques sont favorables à une turbine à gaz conventionnelle, alors que les Français souhaitent une propulsion nucléaire – ce qui permettrait de diminuer le poids de 50 à 40 000 tonnes ainsi que le sillage thermique. La place gagnée pourrait alors servir au stockage du kérosène, environ 3000 tonnes, augmentant par deux ou par trois l'autonomie du bâtiment.

Les Français ne cachent pas leur appréhension, devant les nombreuses inconnues du programme britannique et l'échec récent des frégates *Horizon*. A cela, il faut ajouter que la participation de la Direction des Chantiers Navals (DCN) française serait limitée, en raison de son incapacité à maîtriser la construction de bâtiments de plus de 50 000 tonnes (*TTU Europe* N° 440, février 2003).

La *Royal Navy* devra se contenter d'un seul porte-hélicoptère d'assaut (LPH) de classe «Ocean» (18 000 t). Même si celui-ci doit être immobilisé en 2007 puis en 2011, avant d'être définitivement retiré en 2018. En revanche, la marine britannique recevra prochainement deux LPD de type «Albion» (14 000 t) et quatre LPD type «Bay» (10 000 t) – des bâtiments permettant le débarquement de troupes par barges d'assaut (*TTU Europe* N° 440, février 2003).

Ouvrage de référence, *International Air Power Review*, a publié récemment un hors-série consacré à l'histoire des forces aéronavales à travers le monde. Les efforts de chaque pays y sont décrits, ainsi que les classes de bâtiments et les types d'avions en service ainsi que l'ordre de bataille de ceux-ci: David Donald, Daniel March, *Carrier Aviation, Air Power Directory: The World's Carriers and Their Aircraft 1950-Present*, Airtime Publishing, Norwalk, 2001.

Guerre sur mer

L'US Navy étudie un nouveau missile mer-air *Standard SM-5* disposant d'une portée de plusieurs centaines de kilomètres et capable d'abattre un appareil à faible écho radar. L'engin sera engagé grâce aux données fournies depuis un avion radar *E-2C Hawkeye* (TTU Europe N° 396, février 2002).

Comme la Suisse, les forces d'autodéfense japonaises appliquent depuis quelques années une conception opérative de plus en plus dynamique. La marine de ce pays dispose en effet de forces spéciales sur ses bâtiments de guerre, spécialisées dans la neutralisation de commandos infiltrés et l'assaut de navires espions nord-coréens. Ces unités ont pour la première fois mené un exercice à large échelle à la fin du mois de février. Celui-ci s'inscrit dans le contexte du renforcement de la présence militaire américaine et des tensions avec la Corée du Nord (TTU Europe N° 440, février 2003).

Armements terrestres français

La disponibilité du parc de véhicules blindés français est préoccupante. 63% des *AMX-10RC*, 50% des *Leclercs*, 45% des *AMX-10P* sont opérationnels. Le reste est immobilisé à l'issue d'une utilisation intensive au Kosovo, ou simplement en raison de leur âge. Ainsi, 270 *AMX-10P* sont immobilisés depuis novembre 2002 suite à la découverte de «fêlures (...) entre la caisse et le châssis». Des efforts considérables ont été entrepris par le commandement des forces terrestres, la logistique et GIAT Industries pour remettre en état 178 engins sur les 203 considérés comme réparables, grâce à des soudures de fortune. La disponibilité des unités d'infanterie mécanisées et le moral de la troupe sont tout de même atteints. D'autant plus que le programme de nouveau véhicule blindé de combat d'infanterie à roues (VBCI) prend du retard (TTU Europe N° 440, février 2003).

GIAT-Industries, dans la tourmente, annonce un n-ième plan social depuis sa privatisation en 1991; malgré une recapitalisation de 4 milliards d'euros en dix ans, le carnet de commande a été divisé par cinq au cours de la même période. Les audits de 2001 ont été sévères, et le nouveau dégraissage promet d'être radical, avec le licenciement de

3000 personnes et la fermeture de cinq sites sur les dix actuels. Cela dans un contexte social difficile, qui explique que le gouvernement français temporise. Catalogue trop vaste et manque de compétences commerciales, surtout sur les marchés européens, desservent la qualité des matériels et des techniciens. La véritable question pour le gouvernement et l'armée de Terre semblent être quel est le prix à payer pour disposer d'une industrie d'armement indigène et capable d'assurer la logistique et la revalorisation des matériels en service (TTU Europe N° 439, février 2003).

Armements suisses

Le Groupement de l'armement gère des achats pour un montant de 674 millions de francs – cela mérite-t-il encore le nom de programme d'armement, sachant que de plus en plus, le gros du budget concerne de moins en moins des armes ou des munitions, au profit de toujours plus de systèmes de transmissions ou d'information? Le GDA est donc appelé à trouver de nouvelles missions: évaluation des armes, du matériel ou de l'habillement des forces de police, des pompiers, des CFF ou même des collectivités locales et des privés. Le chef de l'Armement, Alfred Markwalder, évoque également les partenariats avec les organismes d'acquisition à l'étranger, l'EMG et le sous-groupement de la logistique en Suisse. Quant à RUAG, il réitère l'indépendance de la holding par rapport au GDA et espère qu'elle saura s'acheminer vers une plus grande autonomie vis-à-vis de son ancien organisme de tutelle et, aujourd'hui encore, principal client (ASMZ N° 10, 2002, p.9-10).

Mowag, société fondée par l'ingénieur Walter Ruf en 1950 et reprise par General Motors Defense en 1999, entreprend actuellement le plus grand plan d'investissement de son histoire: 36 millions de francs doivent être investis dans la création d'un nouveau centre de production de 12000 m² à Kreuzlingen; à cela, il faut ajouter la modernisation de 10000 m² et 8 millions d'investissements dans de nouvelles machines. Mowag compte actuellement 500 employés en Suisse et s'est spécialisée dans le développement de véhicules blindés de 9 à 20 tonnes (Schweizer Soldat N° 1, 2003, p.34).

A + V