



SOCIÉTÉ D'ÉTUDES MILITAIRES

CASE POSTALE 65, 8024 ZÜRICH

Informations en matière de politique de sécurité

Publiées par la Société d'études militaires, case postale 65, 8024 Zurich

www.Chinfo.ch/vsw

Président: Günter Heuberger

Rédaction: Daniel Heller

Août 2003

Les forces aériennes suisses face à un environnement difficile sur le plan de la politique financière et de sécurité

**La coopération en matière d'instruction –
une contribution importante au maintien de
nos forces aériennes**

Par le cap Andreas Richner et le Lt col EMG Daniel Heller

Table des matières

Introduction	2
1^{re} partie: Difficulté croissante à maintenir une capacité de défense aérienne suffisamment qualifiée	3
Point sensible: l'enjeu des forces aériennes augmente dans un contexte de situation financière difficile	3
La coopération en matière d'instruction est déjà une réalité en Suisse	3
Mission de l'armée et des Forces aériennes	4
Conséquence pour l'instruction des pilotes militaires	4
Instruction des pilotes militaires dans Armée XXI	5
Toujours moins de pilotes militaires en instruction	6
2^e partie: Propositions de coopération propres à assurer un haut niveau d'instruction	7
Possibilités d'optimisation de l'instruction des pilotes de chasse suisses	7
Formation: trois options de coopération	7
<i>Intégration dans un système d'instruction national existant</i>	7
<i>Instruction intégrée au niveau européen</i>	8
<i>Intégration dans un système de coopération existant</i>	8
Option NFTC: une décision à prendre rapidement	9
Instruction de pilotes d'avions à réaction – aperçu des options possibles	11

Introduction

Lors de la votation du 18 mai 2003, le peuple suisse a approuvé à une écrasante majorité (76 %) la modification de la loi sur l'armée et le concept de réforme de l'armée «Armée XXI». L'armée de terre et les forces aériennes suisses reposent ainsi sur de nouvelles bases, définies par le concept de «sécurité par la coopération».

Tous les problèmes ne sont pas résolus pour autant. Au contraire. En raison de l'aggravation des difficultés financières rencontrées par la Confédération, des réductions de budget massives toucheront également le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports. Au centre de notre système de défense, et premier objet de notre engagement, les forces aériennes suisses se doivent de pouvoir défendre de manière durable et crédible notre espace aérien. Cela s'avère de plus en plus difficile en ne comptant que sur nos propres moyens. L'explosion des coûts de la technologie, les problèmes d'espace et de tolérance générés par le bruit et les préoccupations d'ordre écologique sont des paramètres importants à considérer. Le domaine de l'instruction n'échappe pas aux questions de coûts et d'efficacité. Armée XXI encourage, par son concept même, la coopération en matière d'instruction avec des pays amis. Pour l'entraînement des pilotes d'avions à réaction en particulier, il est urgent de trouver des solutions nouvelles et innovatrices. Le présent document se propose d'en expliquer les raisons.

Günter Heuberger, Président

1^{re} partie: difficulté croissante à maintenir une capacité de défense aérienne suffisamment qualifiée

Conflit d'intérêt: importance croissante des forces aériennes en situation financière difficile

L'Afghanistan et la deuxième guerre du Golfe ont démontré – malgré de grosses différences dans les objectifs, la direction et le profil des troupes engagées – un point important, commun à la majorité des conflits de la dernière décennie: un engagement adéquat des forces aériennes constitue un facteur de succès déterminant pour les troupes au sol. Armée XXI en tient compte et apporte sa contribution par la création de la composante Forces aériennes.

Mais les forces aériennes ne peuvent se soustraire à l'évolution des conditions financières et politiques suisses. Les mesures d'économies prises par le Département fédéral de la défense, de la population et des sports n'épargnent pas les forces aériennes. Ainsi, une grande partie de la flotte de F-5 Tiger a été mise hors service et 32 appareils ont même déjà été revendus aux Etats-Unis. Les derniers Mirage III RS cesseront également de voler à la fin de l'année, privant ainsi provisoirement les forces aériennes de leurs capacités de reconnaissance. Celles-ci ont pourtant permis d'économiser près de 90 millions de francs en supprimant les missiles guidés Bloodhound, au prix d'une forte diminution de la capacité de défense aérienne depuis le sol. Cette liste n'est pas exhaustive.

L'instruction des forces aériennes n'a pas échappé aux réformes décisives. Fin 2002, les forces aériennes mettaient leurs avions d'instruction Hawk hors service. Avec pour résultat une lacune dans l'instruction des pilotes d'avions à réaction entre l'instruction de base sur PC-7 et l'instruction complémentaire sur les avions de combat à hautes performances F/A-18. Cette lacune est actuellement comblée par l'utilisation des F-5 Tiger; à moyen terme, le développement des PC-21 devrait permettre de couvrir une plus grande partie de l'instruction que celle actuellement possible avec les Hawks. Mais les performances de cet engin d'entraînement à hélices ne permettront guère de passer

directement d'un avion d'écolage au F/A-18. Même avec le PC-21, dont on sait par ailleurs que le moment d'en disposer n'est pas encore venu, les futurs pilotes des FA-18 devront passer des heures d'exercice coûteuses sur des F-5 Tiger dont la configuration actuelle du cockpit a deux générations de retard sur celle des F/A-18.

La coopération en matière d'instruction est déjà une réalité en Suisse

Tout le monde s'accorde à dire – dans les milieux spécialisés, à la tête des forces aériennes ainsi qu'au sein du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports – qu'une instruction de niveau suffisant et économiquement supportable des pilotes d'avions à réaction passe obligatoirement par une coopération avec des forces aériennes étrangères. Ceci ne constitue d'ailleurs en rien une particularité de l'aviation. Les troupes mécanisées de l'armée de terre se verront aussi contraintes de chercher une collaboration avec les armées étrangères et seront dépendantes de leurs sites d'entraînement. Cela est dû à une diminution des possibilités d'instruction en Suisse et à la complexité croissante des systèmes. Les forces aériennes sont cependant quelque peu en avance sur l'armée de terre; elles ont en effet accumulé depuis plusieurs années déjà une expérience issue de l'envoi des avions d'écolage au-dessus de l'Europe, de la Mer du Nord et de la Méditerranée. Les exercices de combats aériens en Norvège et en Grande-Bretagne sont déjà devenus habituels.

Que la collaboration avec l'étranger intervienne déjà dans la phase d'instruction de base des pilotes n'est donc pas discuté – c'est même une réalité. Dans le cadre des règlements transitoires entrant en vigueur pour 2002/2003, tous les futurs pilotes militaires – pilotes d'avions à réaction ou d'hélicoptères – sont tenus de répondre aux normes JAR (Joint Aviation Requirements) de l'aviation civile. Tous les pilotes suivront donc dans un premier module la formation ATP (Air Transport Pilot) dans une

école d'aviation civile, dont les cours et les exercices en simulateurs pourront parfois avoir lieu à l'étranger. Selon un communiqué de presse du DDPS, six pilotes suisses sont partis aux Etats-Unis depuis le mois de juin 2003 pour une formation d'un an sur F/A-18. Le cours a lieu sur la base aérienne militaire Lemoore de l'US Navy. C'est une évidence d'affirmer que les possibilités d'instruction des pilotes en Suisse sont soumises à d'étroites limites – qu'elles soient géographiques, techniques ou, de plus en plus, financières.

Armée XXI prévoit expressément la coopération – bilatérale ou multilatérale – avec des pays neutres ou amis en matière d'instruction. De même que des militaires de carrière suisses pourront participer à des cours de formation à l'étranger, des militaires étrangers pourront prendre part au cours d'instruction dispensés par l'armée suisse. Dans le cadre du Partenariat pour la paix, des cadres de l'armée suisse participeront aux exercices internationaux d'états-majors. Les expériences ainsi acquises seront bien sûr intégrées dans les programmes d'instruction des forces aériennes et de l'armée de terre et contribueront donc à leur développement.

Missions de l'armée et des forces aériennes

La votation du 18 mai 2003 sur la modification de la loi sur l'armée n'ont pas modifié les missions de l'armée.

1. Défense et sécurité du territoire

La fonction «Défense et sécurité du territoire» reste l'objectif essentiel de l'armée. Même si la menace d'une attaque militaire directe de la Suisse a pratiquement disparu, l'armée se doit de rester capable de répondre à toute tentative d'attaque dirigée contre le pays.

2. Engagement subsidiaire pour la prévention et la maîtrise de dangers existentiels

Ceux-ci englobent l'aide suisse en cas de catastrophe, des engagements subsidiaires en matière de sécurité, le service de police

aérienne et les engagements généraux de soutien sur mandat des autorités civiles. L'armée doit être en mesure de tenir plusieurs engagements simultanément.

3. Contribution à la promotion de la paix sur la scène internationale

Objectif: encourager la résolution pacifique des conflits et ainsi réduire au minimum les effets non directement militaires des conflits sur la Suisse.

La fonction première de l'armée demeure la défense du pays contre toute menace militaire. La capacité à remplir cette fonction doit rester une exigence minimale des futurs pilotes militaires suisses. **Conjointement à ses autres missions, les forces aériennes doivent pouvoir garantir l'exécution des tâches essentielles suivantes:**

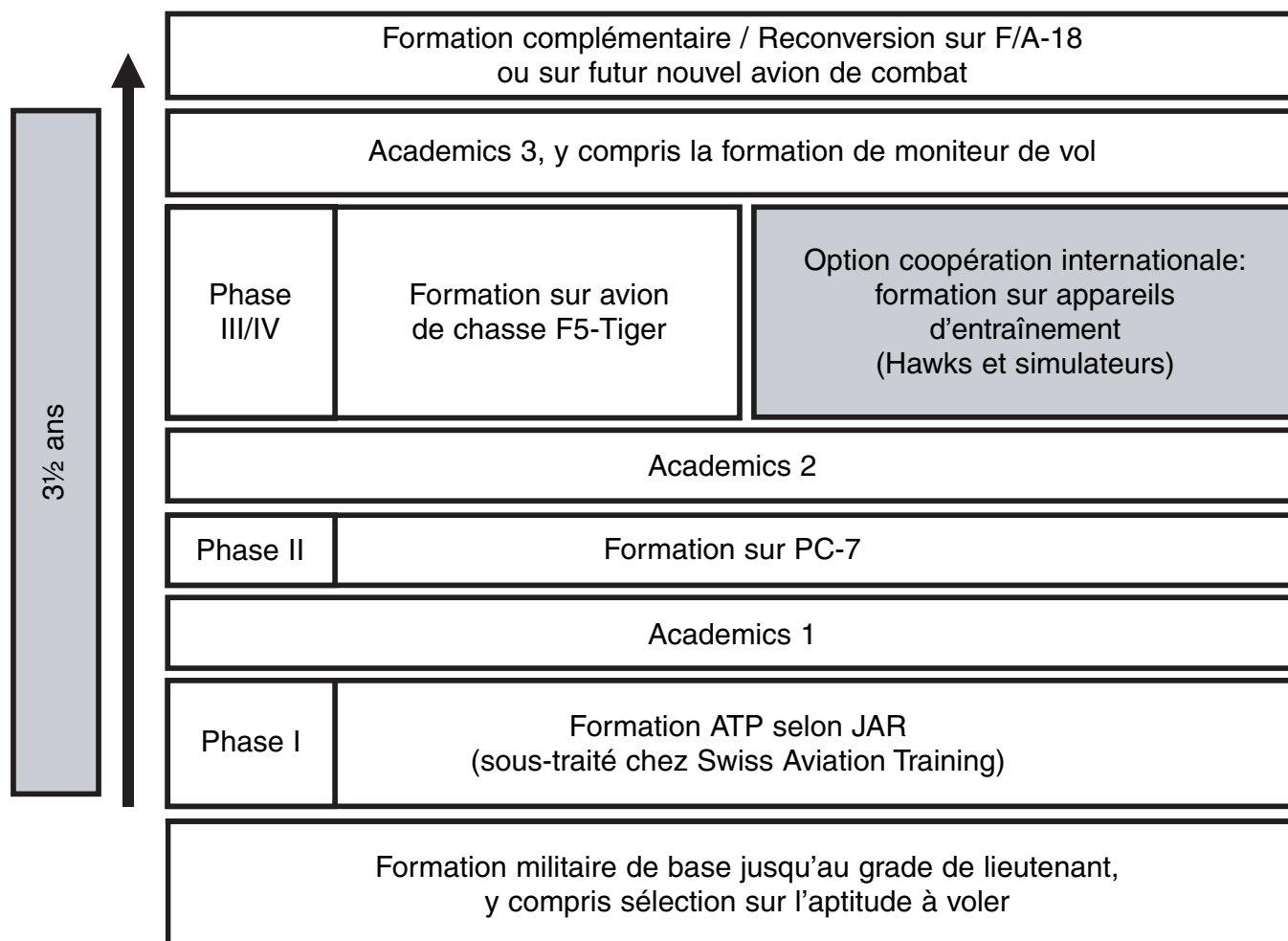
- En situation de défense: maintien de la suprématie aérienne au-dessus des troupes engagées au sol – seul ou en commun avec des alliés, suivant la nature du conflit
- Protection permanente de l'espace aérien dans le cadre de la neutralité et de sa mission de police aérienne
- Garantie en permanence du transport, de l'approvisionnement et de la mobilité aérienne des troupes (même à l'étranger)
- Sauvetage et transport de personnes par des équipes spécialisées lors de catastrophes naturelles d'interventions humanitaires

Conséquence sur l'instruction nécessairement exigeante des pilotes militaires

En Europe, la probabilité d'un conflit militaire conventionnel intégrant les dernières technologies militaires est heureusement pratiquement nulle. L'engagement des forces aériennes ne commence pourtant pas seulement lorsque des bataillons de chars ennemis menacent de franchir les frontières de la Suisse. La menace moderne se situe bien avant le seuil de la guerre et a conféré aux tâches de police aérienne une importance accrue. L'engagement des forces aériennes pour des conférences internationales comme le World Economic Forum de

Instruction des pilotes militaires selon Armée XXI

(avant l'acquisition possible de PC-21 en complément aux PC-7)



Davos et le sommet du G8 à Evian parlent un langage clair: les forces aériennes demeurent l'arme de la première heure. L'équipement dissuasif, l'armement et la formation des pilotes doivent donc suffire à répondre à la plus haute des exigences – un engagement réel et non plus un exercice – même en temps de paix.

Les missions sont nombreuses: tâches d'identification relevant de la police aérienne et missions de reconnaissance, mais aussi missions politiquement plus délicates de destruction d'un avion hostile, de transport, d'attaque au sol et de chasse. La palette des missions possibles augmente en même temps que le nombre d'avions disponibles dans l'armée de l'air diminue. La plupart des nouveaux avions sont construits pour effectuer des missions très variées. L'avion de chasse exclusivement destiné au maintien de la suprématie aérienne ou le bombardier stratégique sont aujourd'hui presque toujours hors de portée des budgets des forces aériennes.

Les multiples fonctionnalités des appareils permettent de varier l'équipement et l'armement en fonction des engagements à tenir. Le pilote reste néanmoins le même et doit pouvoir utiliser instruments, armement et système de protection quelle que soit la mission. Les pilotes militaires doivent donc pouvoir bénéficier d'une formation polyvalente et poussée sur des avions de pointe tels que les F/A-18 utilisés par les forces aériennes suisses.

Si les candidats sont suffisamment nombreux et doués, cette formation est à la portée de l'armée de l'air suisse. Elle l'a prouvé, succès à l'appui, au cours des dernières décennies. Le constat ne se limite pas aux pilotes professionnels des escadres de surveillance, mais également aux pilotes de milice qui représentent le gros des forces aériennes suisses.

L'introduction du F/A-18 a donné lieu à une nouvelle répartition des cadres. Désormais,

seuls les pilotes militaires professionnels sont habilités à s'entraîner sur les F/A-18, le rapport coûts/avantages d'une formation sur cet appareil cessant d'être intéressant pour les pilotes de milice. Le pilote de milice ne disparaît pas pour autant de la réforme Armée XXI: l'armée aura encore besoin d'officiers de milice autant pour les appareils à réaction que pour les hélicoptères. Ils piloteront les F-5 Tiger, les hélicoptères Super Puma, Alouette et Cougar ainsi que des avions à hélices d'entraînement, de transport et des cibles affectées à des exercices de défense anti-aérienne. Les pilotes militaires qui auront servi au minimum durant huit ans sur des F/A-18 ainsi que sur des hélicoptères Super Puma ou Cougar pourront continuer à servir en tant que pilotes de milice après leur retour à la vie civile. Mais revenons sur notre propos, consacré à l'instruction des pilotes professionnels d'appareils à réaction.

Toujours moins de pilotes militaires en instruction

Armée XXI prévoit la formation de 4 à 6 nouveaux pilotes d'appareils à réaction. Cette forte diminution – Armée 95 prévoyait encore une vingtaine de nouveaux pilotes par an – est due essentiellement à la suppression de tous les Mirage III et d'une bonne moitié des F-5 Tiger. Cette réduction du nombre de pilotes à former a entraîné à son tour l'élimination de 19 appareils de type Hawk, retirés de l'équipement précédemment nécessaire à la formation des pilotes d'avions à réaction, créant ainsi une lacune dans le système de formation des forces aériennes suisses. L'introduction des F-5 Tiger à deux places a partiellement comblé cette lacune, mais cette solution de rechange n'est pas optimale, et ce pour plusieurs raisons :

- Le F-5 Tiger est un appareil relativement ancien. Bien qu'il puisse remplir ses fonctions de chasseur à armement léger, destiné à la protection de l'espace aérien, en particulier en association avec le F/A-18, il ne peut suffire à combler le vide jusqu'au passage au F/A-18.
- Le F-5 Tiger est un avion de combat et non un appareil d'entraînement. Ses aptitudes dans le domaine de l'instruction sont donc limitées.

- La technologie du cockpit du Tiger est en retard d'une, voire de deux générations sur celle du F/A-18. Nos Tiger ont volé trop longtemps pour qu'une modernisation des cockpits se justifie économiquement.
- Pour des raisons économiques, les pilotes en formation ne sont plus formés sur les F-5 jusqu'au moment où ils sont aptes à piloter: les décollages et les atterrissages sont dès lors effectués par les moniteurs de vol.
- En comparaison avec des appareils d'entraînement à réaction, l'exploitation du Tiger, plus ancien et plus grand, coûte nettement plus cher.
- Avec le Hawk ont été acquis d'excellents simulateurs de vol. Ceux-ci permettent de s'entraîner à des manoeuvres de vol et de combat impossibles à réaliser sur le Tiger. Les heures de simulateur permettent dès lors d'économiser un grand nombre d'heures de vol très coûteuses.

Le cumul de ces inconvénients entraîne trois conséquences aggravantes. Premièrement, la formation sur les Tiger entraîne des coûts nettement plus élevés que sur un appareil d'entraînement à réaction. Ensuite, les limites technologiques empêchent une formation complète des pilotes de combat. Il faut donc poursuivre l'instruction et l'entraînement en vol sur des F/A-18, qui reviennent beaucoup plus cher. Selon le DDPS, l'utilisation d'un F/A-18 coûte 21'500 francs par heure de vol, contre 13'300 francs pour un Tiger. En outre, ces heures coûteuses mobilisent des appareils F/A-18 pour les besoins de l'instruction, limitant ainsi les possibilités d'entraînement des pilotes de l'escadre de surveillance et raccourcissant au passage la durée de vie de la flotte des F/A-18.

Enfin, dans le climat actuel de politique financière, qui prône plutôt la réduction des heures de vol que leur augmentation, une troisième conséquence négative se dessine: le niveau de formation de nos pilotes menace de se dégrader en comparaison internationale. Les forces aériennes suisses ne peuvent accepter cela, en raison de la nécessité de pouvoir être opérationnelles dès la première heure et de l'importance des investissements qui y sont liés. L'instruction des pilotes militaires suisses doit dès lors être optimisée en conséquence.

2^e partie: Propositions de coopération propres à assurer un haut niveau d'instruction

Possibilités d'optimiser l'instruction des pilotes d'appareils à réaction en Suisse

La première mesure d'amélioration partielle porte sur l'utilisation d'une nouvelle génération d'appareils d'entraînement. Le PC-21 actuellement en cours de développement dans les ateliers de Pilatus à Stans devrait imposer de nouvelles références. Pour commencer, l'équipement technologique du cockpit (en verre) sera comparable avec celui des avions de combat modernes. Ses performances devraient dépasser largement celle de ses prédécesseurs PC-7 et PC-9 et se situent au niveau de ce que l'on attend d'un appareil d'entraînement à réaction. L'emploi de PC-21 permettra donc d'améliorer la formation des pilotes tout en réalisant des économies substantielles, qui pourront être consacrées à résoudre d'autres problèmes de la formation des pilotes en Suisse. Il faut néanmoins rappeler ici que les phases de test du PC-21 ne sont pas encore toutes achevées avec succès. Mais la plus grosse incertitude réside dans la production: aucun contrat de vente n'a encore été signé, et il est donc difficile de savoir quand pourrait commencer la production en série.

De ces circonstances découle le vœu de coopération du DDPS, voire même la nécessité devant laquelle il se trouve de coopérer avec des pays amis soumis aux mêmes contraintes pour la formation des futurs pilotes militaires suisses. Une telle coopération générera une valeur ajoutée commune, qui sera en fin de compte bénéfique au budget, aux capacités d'investissement et à la capacité de défense du pays.

Formation: trois options de coopération

Partant du principe que la nécessité d'une coopération avec l'étranger pour la formation des pilotes militaires suisses est acquise – c'est en tout cas la conclusion à laquelle on semble être parvenu au DDPS, on peut imaginer trois orientations en matière de coopération:

1. La Suisse envoie ses candidats pilotes suivre la **formation nationale existante** d'un pays ami.
2. La Suisse cherche des partenaires dans des pays amis et développe avec eux **un nouveau programme d'instruction** et acquiert en commun les installations et les appareils nécessaires à cette formation.
3. La Suisse décide de participer à un **programme d'instruction en coopération déjà existant** et y envoie ses aspirants pilotes et ses instructeurs.

Intégration dans un système d'instruction national existant

L'intégration dans la structure de formation d'une nation amie représente une solution simple. Une observation plus précise de la situation révèle cependant quelques sources de difficultés potentielles, dont certaines de nature politique.

Quelles sont les nations avec lesquelles nous pourrions coopérer? Pour des questions de tactique, d'engagement opérationnel et surtout d'équipement de nos forces aériennes, une éventuelle collaboration n'est possible qu'avec des nations occidentales. Et celui qui observe la situation en Europe remarquera que la France est le seul pays disposant encore d'un système d'instruction propre et de niveau suffisant pour ses pilotes militaires. L'Espagne applique encore un programme à elle, mais qui repose sur des F-5 A/B vieillissants. La Grande-Bretagne a déjà franchi le pas de la coopération et entreprend en parallèle la réforme de son système de formation. L'Allemagne participe au programme de l'OTAN, ENJJPT, et se dirige à moyen terme vers une collaboration au niveau européen. La France représente donc un partenaire potentiel pour la Suisse, si ce n'est qu'elle prévoit aussi de participer à moyen terme au programme européen.

Restent les USA. L'importance de l'armée de l'air de ce pays et le fait qu'elle est équipée de F/A-18 font des Etats-Unis le partenaire idéal. Les pilotes suisses pourraient en effet tirer grand profit de l'expérience de combat sur F/A-18 des Américains. Ils en profitent d'ailleurs déjà, des pilotes suisses suivant aux USA des cours de formation complémentaire sur F/A-18. Le climat politique intérieur de la Suisse n'est cependant pas favorable à une coopération à long terme avec la superpuissance que sont les Etats-Unis. En outre, réduire la coopération à deux partenaires induit une dépendance au détriment du plus petit, qui irait directement à l'encontre des efforts de la Suisse pour préserver au maximum son indépendance. On peut par exemple facilement imaginer comment réagirait le partenaire américain si la Suisse se décidait, lors de la prochaine phase d'acquisition, pour un modèle d'avion de combat européen. L'intégration dans un système d'instruction américain reste cependant une option possible.

Instruction intégrée au niveau européen

Ces derniers mois, la Suisse a pris contact avec ses voisins européens que sont l'Allemagne et l'Autriche. Les deux nations sont en effet confrontées à des problèmes similaires aux nôtres. Douze parmi les Etats membres de l'Union européenne étudient actuellement une solution de formation commune qui pourrait être opérationnelle en 2012, l'*Advanced European Jets Pilots Training* (AEJPT), avec un nouvel appareil d'entraînement qui serait parfaitement adapté à la phase d'entraînement au centre des intérêts suisses. Même si cette initiative mérite d'être saluée, elle comporte néanmoins un certain nombre d'impondérables. Aucune discussion formelle n'a été encore conduite et, à la lumière des programmes de coopération paneuropéens déjà réalisés par le passé, l'échéance de 2002 prévue pour le début des cours est à considérer avec beaucoup de prudence. Il faut encore ajouter le fait que les pays participants ont l'intention de développer et de produire en commun un avion d'entraînement propre à leur programme, ce qui représente, outre les risques inhérents à tout développement, un facteur de coûts supplémentaires.

Pour la Suisse, un problème supplémentaire vient s'ajouter à ceux déjà évoqués. Il faudrait que les forces aériennes suisses puissent participer dans les plus brefs délais à un programme de formation adéquat. Une année de formation pour un pilote contraint de se contenter d'un Tiger engendre des frais supplémentaires qui se répercuteront sous forme de déficit potentiel dans le budget consacré à la formation sur F/A-18. Même si le développement de l'AEJPT suit normalement son cours, il ne pourra être en mesure de satisfaire les besoins de formation des pilotes dans les dix années à venir.

Intégration dans un système de coopération existant

Des modèles de coopération internationale au niveau de la formation existent déjà. Les pays membres de l'OTAN ont, par exemple, mis en place en 1981 déjà l'*Euro-NATO Joint Jet Pilot Training Program* (ENJJPT), auquel environ 120 pilotes participent chaque année. Le cours pêche cependant par son manque de souplesse. Par exemple, la formation de base sur PC-7 et sur les futurs PC-21 ne pourrait pas être exploitée correctement. Il faut aussi tenir compte du fait que la Suisse n'a pas l'intention de rejoindre l'OTAN à long terme et la question d'une participation à l'ENJJPT sur la base aérienne texane de Sheppard ne se pose donc pas vraiment.

Il reste cependant la possibilité à la Suisse de participer aux *Advanced Jet Pilot Training* AJPT ou *Fighter Lead-In Training* (FLIT) dans le cadre du programme canadien NFTC, qui reste ouvert aux Etats non membres de l'OTAN. Outre les Etats membres que sont la Grande-Bretagne, l'Italie, la Hongrie, le Danemark et le Canada, des pilotes de Singapour suivent également la formation avec succès. Les instructeurs finlandais et suédois ont entamé leur participation au programme.

Le Canada forme ses pilotes de combat en quatre modules, les modules III et IV du programme NFTC comblant une partie des lacunes engendrées par l'abandon des Hawks dans

la formation des pilotes militaires suisses. Cette formation se déroule au Canada sur des Hawks de la dernière génération à cockpit en verre, ce qui simplifie ensuite grandement le passage des nouveaux pilotes sur les avions de combat de la classe du F/A-18. Les simulateurs les plus modernes, la grande souplesse et le professionnalisme du programme de cours ont permis à celui-ci de s'attirer de nouveaux clients. La France est le dernier pays en date à avoir décidé de l'envoi de son premier instructeur au programme NFTC.

Instruction sur appareils à réaction – que comprennent les modules III et IV? (extrait du programme NFTC)

Phase III

Entraînement au sol (théorie, simulateur)	180 heures
Entraînement en vol (vol aux instruments, vol en formation, navigation, vol de nuit etc.)	70 heures
Préparation et debriefing des vols	150 heures

Phase IV

Entraînement au sol (théorie, simulateur)	130 heures
Entraînement en vol (tactiques de base, interceptions, emploi des armes air-air et air-sol)	50 heures
Préparation et debriefing des vols	140 heures

Le programme de formation des pilotes canadiens affiche une autre particularité intéressante. En cours depuis 2000, il repose sur une étroite collaboration entre le gouvernement canadien et un consortium industriel responsable de l'exploitation des avions et des installations de formation; ce consortium engage aussi sur mandat les instructeurs hautement qualifiés qui interviennent dans les programmes d'études et l'exploitation des simulateurs. Ce mode de fonctionnement laisse aux Etats une grande souplesse dans leur participation au programme. Si la participation ces prochaines années de pilotes suisses aux modules III et IV paraît judicieuse, rien n'empêchera le cas échéant une éventuelle adaptation de la durée de cours après l'introduction en Suisse du PC-21. En effet, la responsabilité économique du programme reposant sur les entreprises, les

nations participantes bénéficient d'une structure de budget fixe et transparente qui simplifie beaucoup la prévision financière. Aucun investissement préalable n'est nécessaire, et un éventuel retrait du programme est relativement simple car, en dehors des contrats de formation, il n'existe pas d'obligation à long terme.

Le programme NFTC est attaché aux bases aériennes canadiennes de Cold Lake et Moose Jaw, qui offrent aux participants des conditions d'entraînement militaire rarement égalées dans le monde et tout simplement impensables en Europe. La totalité de l'espace aérien disponible équivaut à la surface de l'Allemagne et du Bénélux réunis. L'espace aérien de combat, strictement réservé à l'aviation militaire et où il est possible d'effectuer des vols en rase-mottes et des entraînements à armes réelles, recouvrirait plus ou moins la Suisse entière. De plus, la situation au coeur du continent américain garantit une excellente stabilité climatique. La topographie du terrain révèle aussi bien des montagnes escarpées que des grandes plaines et correspond donc mieux aux besoins des pilotes européens que du sable ou de l'eau jusqu'à l'horizon. Pour des pilotes européens et suisses empêtrés dans des frontières juridiques et géographiques extrêmement étroites, ces conditions représentent le lieu d'entraînement idéal. Les nations participantes envoient aussi des instructeurs; ce contact avec des ressortissants de pays qui ont l'expérience du combat renforce l'intérêt d'échanges d'expériences particulièrement enrichissants. C'est d'autant plus vrai pour la Suisse neutre, qui peut particulièrement tirer profit du vécu des autres.

Option NFTC: une décision à prendre rapidement

Le dossier de l'instruction des pilotes militaires suisses nécessite que l'on agisse, pour des raisons techniques et de professionnalisme, pour des considérations de politique de sécurité et aussi, en considérant la situation financière de la Confédération et du Département de la défense. L'abandon des Hawks et leur remplacement problématique par les F-5 créent une lacune coûteuse dans l'instruction des pilotes

de F/A-18, formés pour intervenir dans les missions de la première heure. Cet état de fait ne peut être accepté que comme solution transitoire. L'option d'une participation à bref délai de la Suisse au programme NFTC, tel qu'il vient d'être présenté, présente plusieurs avantages. C'est une solution avantageuse, qui ne pose aucun problème du point de vue de la neutralité politique; on peut difficilement imaginer une solution plus intéressante à plusieurs points de vue: le niveau professionnel et technique des instructeurs, l'enrichissement qui découle des échanges d'expériences à un niveau international, l'utilisation des avions d'entraînement et des simulateurs de la dernière génération, des conditions de vol et d'entraînement exception-

nelles, grâce à un espace aérien des plus vastes et à des conditions topographiques variées au Canada, tout concourt à réunir ici des conditions de formation idéales.

Toutefois, le choix du programme NFTC ne restera pas éternellement ouvert à la Suisse; les places disponibles sont en nombre limité et sont très convoitées. Une décision rapide ne nuira pas à la liberté de négociation de la Suisse. Si un programme de coopération européen devait être réalisé à moyen ou long terme – malgré les sérieuses incertitudes qui subsistent –, les forces aériennes suisses resteraient entièrement libres, le moment venu, de se retirer du programme NFTC.

Instruction de pilotes d'avions à réaction – aperçu des options possibles

	Formation nationale étrangère	Développement de la coopération européenne en matière de formation	Coopération internationale existante (telle que NFTC)	Formation nationale suisse
Indépendance politique	👉 Forte dépendance	Moindre dépendance politique mais tendance à des conditions contractuelles contraignantes	👉 Souplesse des conditions de participation	👉 Aucune dépendance politique
Types d'avion utilisés	Ouvert	👉 Décision reste à prendre	👉 NFTC: Hawk nouvelle génération	👉 F-5, évent. PC-21 moyen terme
Instructeurs	👉 internationaux	👉 internationaux	👉 internationaux	👉 Seulement nationaux
Conditions d'instruction (Simulateurs, qualité de l'enseignement, terrain)	👉 State of the art	Formation potentiellement bonne, possibilités restreintes d'utilisation de l'espace aérien en Europe	👉 Technologies récentes enseignement de haute qualité didactique, grande étendue de terrain et d'espace aérien	👉 Infrastructures et espace disponibles très limités
Chances de réalisation	👉 Bonnes	👉 Incertaines	👉 Effective depuis 2000	👉 Très limitées
Coûts	👉 Variante en principe avantageuse	Frais de développements inestimables, solution chère	👉 Économique et transparent	👉 La solution la plus chère
Compatibilité avec la neutralité politique	👉 Problématique	👉 Sans problème	👉 Sans problème	👉 Sans problème
Autres avantages	👉 Mise en œuvre possible à court terme 👉 Solution déjà effective aux États-Unis	-	👉 Amélioration rapide de la situation 👉 Souplesse d'adaptation en cas de modification des conditions (PC-21, AEJPT)	-
Autres inconvénients	👉 A une influence sur le choix de nouveaux appareils en phase d'acquisition	👉 Même dans l'hypothèse d'une réalisation dans les délais, solution à long terme uniquement	-	👉 Difficultés de maintenir la formation à un niveau suffisant

SOCIETE D'ETUDES MILITAIRES

Nos objectifs

- Affirmer que la Suisse doit rester à l'avenir un espace suffisamment protégé du point de vue militaire;
- Expliquer qu'une contribution efficace de la Suisse à la stabilisation de la situation en Europe nécessite une politique de sécurité crédible, complète et prévisible;
- Travailler à la stabilité de la Suisse non seulement comme Etat, mais également en tant que place économique, culturelle, professionnelle et financière;
- Montrer la nécessité pour la Suisse de disposer de moyens efficaces pour sa politique de sécurité;
- Mettre en évidence les moyens nécessaires en matière de gestion, de compétence, d'instruction, d'équipement et d'organisation pour que la Suisse conserve une armée efficace et crédible dans le cadre d'un système de défense intégral et autonome;
- S'engager pour que les futures réformes de l'armée de milice et leur doctrine correspondent à ces postulats.

Nos prestations

Depuis 1956, la Société et ses membres poursuivent les objectifs énumérés ci-dessus en effectuant un travail d'information sous forme

- d'études, de contributions spécialisées, de publicité et de prises de position;
- de présentations, d'interviews et d'exposés.

La Société a ainsi aidé à

- lutter contre les initiatives populaires hostiles à l'armée (1987, 1989, 1993, 1997, 2000, 2001),
- fournir des contributions de spécialistes sur le thème de la politique de sécurité et d'une armée équipée et formée de manière crédible.

Notre vision de l'avenir

Par notre travail, nous voulons contribuer

- à promouvoir un large consensus au sein de la population sur la valeur de l'autonomie militaire de la Suisse
- à préserver l'intégration sociale, économique et politique de notre armée de milice.

Notre financement

Le financement de la Société repose sur les cotisations des membres et les contributions de tiers, ainsi que sur des dons et des legs. Nous vous remercions par avance de votre soutien.

Pour nous contacter

VSWW

Case postale 65, 8024 Zurich, Internet: www.Chinfo.ch/vsww

CCP 80-500-4

Téléphone: 01-266 67 67 ou Fax: 01-266 67 00