

Conseil national

09.3393

Interpellation Allemann

Des Forces aériennes surdimensionnées au détriment du reste de l'armée ?

Texte de l'interpellation du 29 avril 2009

L'acquisition et l'utilisation d'avions de combat modernes coûtent extrêmement cher et nécessitent des ressources humaines et financières considérables, qui font défaut pour d'autres projets. La question de savoir s'il est vraiment urgent d'acquérir de nouveaux avions de combat, compte tenu des restrictions financières générales et des difficultés à assurer la relève des pilotes militaires qualifiés, n'a pas encore été tranchée. Dans d'autres pays aussi, l'évolution inflationniste des coûts engendrés par les Forces aériennes déséquilibre les budgets d'investissement et d'exploitation consacrés au développement des forces armées, tout en mettant en péril la mise en œuvre de la stratégie globale en termes de politique de sécurité. C'est la raison pour laquelle je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelle est l'influence des besoins en ressources humaines et financières découlant du remplacement partiel de la flotte des Tiger sur la planification des ressources de l'armée? Ce remplacement partiel accroît-il la concurrence entre les Forces aériennes et les autres parties de l'armée?
2. Quels seront les besoins des Forces aériennes en ressources humaines et financières dans les dix années à venir? Quel est le rapport entre ces besoins précis et l'ensemble des besoins de l'armée? Les investissements planifiés et les frais d'exploitation des Forces aériennes vont-ils provoquer une diminution des capacités dans d'autres domaines de l'armée?
3. Quels coûts de cycle de vie escomptait-on, par avion de combat, pour les Tiger ? Et quels coûts de cycle de vie le Conseil fédéral escompte-t-il, par avion de combat, pour les actuels Hornet et pour les avions qui remplaceront une partie de la flotte des Tiger?
4. Jusqu'à présent, les Forces aériennes ont-elles toujours réussi à faire intervenir au bon endroit le nombre de collaborateurs nécessaire disposant des compétences techniques et sociales idoines? Quelle a été l'évolution de l'effectif réel par rapport à l'effectif réglementaire, notamment pour les pilotes militaires, le personnel d'entretien des Forces aériennes (y compris les techniciens sur hélicoptères) et les autres spécialistes?
5. Les Forces aériennes tablaient jusqu'à présent sur l'acquisition de 33 avions pour remplacer une partie des Tiger. A quels besoins en ressources humaines et financières dévolues à l'exploitation ce chiffre correspond-il?
6. Jusqu'à présent, les Forces aériennes ont justifié le besoin de 33 nouveaux avions de combat avant tout par la nécessité d'effectuer des engagements de police aérienne relativement longs. Cela n'est ni plausible ni finançable. Quand le Conseil fédéral adaptera-t-il ses planifications aux réalités? En ce qui concerne les Forces aériennes, quelle capacité à durer prévoit-il pour le service de police aérienne et pour la défense aérienne?

Cosignataires

Chopard-Acklin, Fässler, Fehr Hans-Jürg, Jositsch, Lumengo, Nordmann, Widmer (7)

Sans développement

Réponse du Conseil fédéral

Ces questions revêtent une grande importance aux yeux du Conseil fédéral et du département compétent (le DDPS). Compte tenu de la situation actuelle, il n'est pas encore possible de leur apporter de réponses exhaustives. Les réponses aux questions en rapport avec le type d'avion à acquérir ne seront pertinentes qu'au moment du choix de l'avion. Il est prévu que ce choix se fasse au début de 2010, en se fondant sur le rapport d'évaluation qui doit être établi d'ici au mois de décembre 2009. Les questions concernant les missions des Forces aériennes (FA) dans le contexte global de la politique de sécurité doivent être abordées dans le rapport sur la politique de sécurité. Ce rapport ne doit pas seulement réévaluer les mandats et les missions de l'armée; il doit aussi contribuer à les pondérer en tenant compte des ressources financières et du personnel. Le Conseil fédéral approuvera vraisemblablement en décembre 2009 le rapport sur la politique de sécurité.

Il répond aux questions comme suit:

1. En Suisse, les avions de combat sont certes exploités par les FA, mais ils le sont au profit de l'armée tout entière. Il n'est donc pas question de concurrence dans l'acquisition des avions destinés à remplacer partiellement la flotte des Tiger (projet TTE). Il s'agit d'un investissement permettant de maintenir les capacités nécessaires de ce système global qu'est l'armée. C'est pourquoi la planification actuelle prévoit 2,2 milliards de francs pour le programme d'armement 2011.
2. Pour les programmes d'armement des dix dernières années (de 1999 à 2008) des crédits d'engagement (CE) d'un montant total de 8,723 milliards de francs ont été approuvés. Sur ce montant, 2,8 milliards de francs ont été consacrés aux FA, soit 32,1 %, 49 % allant aux Forces terrestres (FT), le reste étant réparti entre la Base logistique de l'armée (BLA), la Base d'aide au commandement (BAC), la Formation supérieure des cadres de l'armée (FSCA), etc. Conformément au MASTERPLAN 2009, des CE pour un montant total de 7,210 milliards sont prévus dans les programmes d'armement de 2009 à 2016 (incl. des projets d'options). Ces crédits se répartissent comme suit: FA 43 %, FT 16,9 %, BAC 24,3 %, BLA 14,3 %, le reste allant aux autres domaines.
Quant aux charges de personnel, 18 % concernent les FA, 29 % les FT, le reste se répartissant entre la BLA, la BAC et les autres domaines. On peut en déduire que cette répartition restera passablement constante ces prochaines années.
3. Les coûts de cycle de vie du projet TTE ne sont pas encore connus. Ils seront communiqués lors de la phase d'évaluation et documentés dans le rapport qui en découlera. Outre les coûts d'acquisition du système, le rapport prendra aussi en compte les charges d'exploitation des FA et les coûts de la maintenance industrielle. Restent encore à définir les coûts relatifs au développement du système et les frais liés à la liquidation. Les coûts de cycle de vie sont en rapport avec la durée d'utilisation du système et le moment optimal de son amortissement relève de considérations propres à l'économie d'entreprise.

Données empiriques pour les systèmes Tiger et F/A-18 (données en millions de francs):

Système	Crédits d'engagement approuvés (CE)	Conservation de la valeur (CE)	Maintenance annuellement env.
F-5 Tiger	1976 pour 72 avions:1'170 1981 pour 38 avions: 770	108	pour 54 avions: 35
F/A-18	1992 pour 34 avions:3'495*	1'100 (PA 01, 03, 06, 08)	65

* Sur le CE pour le F/A-18, près de 3,2 milliards de francs ont été engagés.

4. Jusqu'à présent, les Forces aériennes ont généralement réussi à assurer une occupation de qualité des postes-clés dans le cadre de l'attribution des postes et des crédits destinés au personnel. Pour qu'à l'avenir, cette réussite s'opère aussi sur le plan quantitatif, cela ne tient pas tant à la décision qui sera prise à propos du projet TTE, mais plutôt au fait que des réductions supplémentaires dans le budget du personnel et les contingents de postes devront, ou non, être absorbées. L'augmentation éventuelle des besoins en personnel liée au projet TTE sera déterminée après la présentation des offres définitives des constructeurs et il en sera fait état dans le message.
5. Pour une flotte estimée à 22 avions – ce nombre correspond à une estimation grossière faite actuellement, mais peut encore changer selon le type d'avion choisi – on table actuellement sur un besoin supplémentaire qui se chiffre par une quarantaine de pilotes militaires de carrière et quelque 45 spécialistes du système pour le personnel au sol. Le besoin effectif dépend du choix de l'avion ainsi que des compétences nécessaires, et il est analysé en détail dans le cadre d'un groupe de travail.
6. En cas de menace concrète, aiguë et persistante, il peut être nécessaire, pour la sécurité du pays et de la population, d'assurer, durant des semaines, une présence permanente d'avions de combat dans les airs pour surveiller l'espace aérien et inspecter des secteurs que les stations radar au sol ne peuvent contrôler en raison de la topographie du terrain. A eux seuls, 33 F/A-18 pourraient assurer une permanence de deux patrouilles (2x2 avions) pendant près de deux semaines. Cependant, la capacité à assurer un tel service plus longtemps peut s'avérer absolument nécessaire et l'acquisition d'avions de remplacement - nécessaires, entre autres, pour remplir ce genre de mission - semble également, du point de vue actuel, financièrement viable.