

# PS SUISSE : PROPOSITION DU COMITÉ DIRECTEUR À L'ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S DU 27 JUIN 2020

## NON À L'ARRÊTÉ FÉDÉRAL RELATIF À L'ACQUISITION DE NOUVEAUX AVIONS DE COMBAT



Le PS rejette l'arrêté fédéral du 20 décembre 2019 relatif à l'acquisition de nouveaux avions de combat pour un montant de six milliards de francs pour les raisons suivantes :

- 1. En termes de politique financière, l'acquisition d'avions de combat est insoutenable en raison des conséquences fiscales tenaces de la crise du coronavirus.** La crise du coronavirus grève le budget de la Confédération d'un surcroît de dépenses sans précédent. Dans le même temps, la situation économique entraîne une baisse massive des recettes fiscales. Selon la loi sur les finances de la Confédération, un déficit extraordinaire doit être réduit par des excédents budgétisés dans un délai de six à huit ans. Selon des informations fournies par le conseiller fédéral Maurer, le montant lié au « besoin d'ajustement pour les années à venir dans les budgets, dans les comptes annuels atteint 10 à 15 milliards de francs ». Sans nouveaux impôts – qui nécessitent toujours une modification de la Constitution –, il manquera entre 10 et 15 milliards de francs par an au cours des six à huit prochaines années. Si nous devons finir par acheter des avions de combat, cette obligation légale de réaliser des économies aurait un impact désastreux sur l'éducation, le bien-être social, la protection du climat ainsi que sur la lutte internationale contre le coronavirus et ses conséquences. Cela n'est pas viable et serait profondément irresponsable.
- 2. Les sommes en jeu sont astronomiques.** Les 6 milliards demandés pour les avions de combat couvrent uniquement les coûts d'acquisition. Le Canada estime que les coûts seront cinq fois plus élevés sur toute la durée d'utilisation du bombardier furtif américain F-35. Idem pour la Cour fédérale des comptes allemande en ce qui concerne la durée de vie de l'Eurofighter. La fondation suisse Forum des entrepreneurs Lillienberg de tendance plutôt bourgeoise, table sur un facteur de « seulement » quatre. Les coûts de durée de vie se situent donc entre 24 et 30 milliards de francs. Le DDPS conteste ce chiffre et affirme que tout dépend du type d'avion, du nombre d'unités et du genre d'utilisation – et promeut la politique financière « menée à l'aveugle ». D'abord, acquérir. Ensuite, se laisser surprendre par des coûts induits astronomiques. 24 à 30 milliards de francs pour des avions de combat représentent entre un tiers et la moitié du montant lié au « besoin d'ajustement » évoqué par le conseiller fédéral Maurer. Il serait catastrophique, d'un point de vue financier, que ceux-ci soient maintenant engagés dans des avions de combat luxueux.
- 3. Nous ne voulons pas donner de chèque en blanc pour un nombre et un type inconnus d'avions de combat** – un chèque en blanc aux conséquences imprévisibles en matière de politique étrangère. Personne ne sait ni combien ni quel type d'avions de combat nous pourrions acquérir avec les 6 milliards de francs. Nous refusons donc de donner un chèque en blanc pour cela le 27 septembre. À chacun des quatre types d'avions de combat testés sont associées d'interdépendance de politique étrangère et des orientations militaires différentes. Le fait d'écarter maintenant cette ligne de conduite du débat démocratique est profondément anti-suisse et témoigne d'une crainte envers le peuple :
  - Sera-ce le bombardier furtif F-35, qui pourrait voler sans être détecté depuis la Suisse jusqu'à Moscou et Lisbonne pour y larguer des bombes ? Et dans lequel les services secrets américains sont toujours assis comme passager clandestin dans le cockpit du fait de la liaison de données ? S'agira-t-il de la version F-35 de l'US Navy et de l'US Marine Corps, un avion qui est assez lent et ne peut voler à une vitesse supersonique que pendant des périodes extrêmement courtes, sous peine d'être exposé à des dommages dans sa structure fondamentale et à une perte de sa capacité de furtivité ?

- Ou sera-ce le F/A-18 Super Hornet – également en provenance des États-Unis –, qui diffère du F/A-18 Hornet, dont la Suisse dispose déjà, avant tout par le fait que le Super Hornet est beaucoup plus grand et beaucoup plus lourd et que ses coûts de fonctionnement sont beaucoup plus élevés ?
- Ou s'agira-t-il de l'Eurofighter, un avion dont le développement a commencé il y a près de 40 ans, pendant la guerre froide, et a entraîné des surcoûts exorbitants, mais un avion qui appartient à la même génération que le F/A-18 Hornet, dont la Suisse dispose déjà ? L'Eurofighter que le Ministère allemand de la défense rejette en tant que jet succédant au Tornado, même si l'industrie allemande gagnerait beaucoup d'argent avec l'Eurofighter ?
- Ou sera-ce le Rafale français, qui a été conçu avant tout comme un avion porteur de bombes atomiques, qui monte et vole donc moins vite que l'Eurofighter et est presque aussi vieux que le F/A-18 Hornet, que la Suisse possède déjà ? Et cela alors même que, pendant deux décennies, il n'a jamais trouvé preneur sur les marchés d'exportation, qu'il n'a fait une percée en Égypte, en Inde et au Qatar qu'à partir de 2015 et qu'aucun État européen ne l'a encore acheté ?

Au lieu de rendre possible un débat démocratique sur ces questions, le Conseil fédéral veut que la population votante achète les yeux fermés. Cela, nous le refusons.

4. **Il n'y a pas de scénarios plausibles pour les avions de combat de luxe.** La Suisse se trouve au milieu d'un cercle extrêmement large d'États de droit démocratiques stables qui coopèrent étroitement à de nombreux égards. Dans un tel contexte, qui voudrait s'attaquer militairement à la Suisse ? Qui, avec son attaque, atteindra la frontière suisse sans être au préalable stoppé par l'OTAN ? Même le Conseil fédéral qualifie de hautement improbable une attaque militaire concentrée visant la Suisse. Pourtant, il évalue quatre avions de combat de luxe, qui sont parmi les plus modernes et les plus chers disponibles aujourd'hui. Ils sont achetés à des États qui les utilisent principalement à des fins offensives pour l'attaque. Pourquoi la Suisse devrait-elle acquérir la capacité de larguer des bombes à mille kilomètres au-delà de sa frontière nationale – si possible avec une capacité de furtivité ? Pour des avions de combat de luxe aussi lourds, grands et coûteux que ceux qui sont actuellement à l'étude, il y a tout simplement un manque de scénarios opérationnels pertinents.
5. **La promesse de sécurité n'a aucun fondement.** De tels avions de combat ont besoin d'un abri souterrain ainsi que de pistes de décollage et d'atterrissage. Dans le cas (de toute façon très improbable) d'une attaque concentrée sur la Suisse, ceux-ci seraient détruits en quelques heures au moyen de missiles guidés. De plus, aucune force aérienne intelligente ne peut repousser une attaque aérienne en utilisant des avions de combat ultraperformants. Ce serait beaucoup trop risqué. Israël, par exemple, utilise à cette fin presque exclusivement des missiles. Ceux-ci sont disponibles en permanence et beaucoup moins chers. Les avions de combat lourds et luxueux sont également inadaptés à la protection contre les actions terroristes menées avec des drones de toute sorte, des avions légers volant à très basse altitude et très lentement, remplis d'explosifs, ou des missiles de croisière volant à très basse altitude et très vite. Ils n'apportent pas de réponse adaptée à toutes ces menaces, qui planent à coup sûr au-dessus de la Genève internationale ! Le bouclier de l'espace aérien promis est pavé d'illusions – sans aucune trace de sécurité dans l'espace aérien.
6. **Il existe d'autres options – qui sont peu coûteuses, mais qui n'ont jamais été étudiées en profondeur.** Le PS a présenté un concept alternatif. La charge principale de la sécurité de l'espace aérien doit reposer sur quatre piliers : un avion de combat léger, un meilleur radar, un meilleur système de conduite et contrôle et une meilleure défense sol-air. Leur disponibilité est bien supérieure à celle des avions de combat ultraperformants, qui se trouvent le plus souvent dans les hangars pour la maintenance sophistiquée. Pour la police de l'air, un avion de combat léger est suffisant dans presque tous les scénarios. Celui-ci est quatre à six fois moins cher à l'achat et 15 à 20 fois moins cher à l'utilisation. Cela préserve les actuels F/A-18 Hornet et prolonge leur durée de vie bien au-delà de 2030. Ils restent disponibles pour des scénarios plus corsés. Cela permet d'économiser beaucoup d'argent pour l'acquisition et l'utilisation, de protéger l'environnement et le climat et de faire moins de bruit : en clair, de jouir d'une double sécurité à moitié prix.