

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 148 (2003)
Heft: 11

Artikel: G8 : les forces aériennes en action
Autor: Gygax, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-347193>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.03.2025

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

G8 – Les forces aériennes en action

Comme en début de cette année lors du Forum de Davos, les Forces aériennes suisses ont assuré la sécurité du Sommet du G8 à Evian. Du 1^{er} au 3 juin 2003, notre aviation militaire a surveillé et contrôlé, en collaboration l'Armée de l'air française, l'espace aérien au-dessus du secteur de la conférence. Le bilan est positif¹.

■ Div Markus Gygax

Pendant la durée du G8, aucun aéronef n'a réussi à forcer le passage dans la zone interdite d'Evian. L'engagement combiné des forces aériennes suisses et françaises pour la sécurité d'une conférence internationale prouve le bien-fondé d'une coopération opérationnelle internationale.

Les Forces aériennes suisses étaient en opération 24 heures 24 et elles ont eu à intervenir à huit reprises: trois violations de la zone à accès restreint ainsi que cinq cas de comportement non conforme sans violation de la zone. La protection aérienne était toujours maintenue. Les prestations fournies dans le domaine du transport aérien ont facilité le travail des autorités civiles et des troupes. Des accords concernant l'engagement et les procédures, signés depuis plusieurs années par les forces aériennes suisse et française, ont contribué au succès de l'opération.

Protection

La surveillance de l'espace aérien avait pour but de laisser entrer dans la zone à accès res-



treint uniquement les vols autorisés et d'empêcher toute intrusion dans la zone interdite d'Evian. La procédure était assurée selon les prescriptions internationales ICAO (*International Civil Aviation Association*), ce qui implique, entre autres, une chaîne de décision rapide entre le pilote et le responsable de la décision, passant par la centrale d'engagement et vice-versa, ainsi qu'un déroulement identique de la procédure entre les forces aériennes suisses et françaises.

Parmi les moyens d'engagement, on comptait des avions

de combat armés du type *F/A-18* (CH) et *Mirage 2000-5* (F), équipés de missiles-radar et à infrarouge, de canons et de fusée éclairantes, ainsi que des avions à hélice *PC-7* (CH) et *Tucano* (F) avec des équipages de deux hommes, le copilote étant équipé d'un appareil de photo et d'affiches de signalisation. On disposait en plus d'hélicoptères français et suisses.

Les règles de comportement lors des missions étaient identiques pour les deux forces aériennes, car il fallait que le déroulement des opérations soit clair, sûr et rapide. Sur territoi-

¹ Cet article a paru en allemand dans l'*Allgemeine Schweizerische Militärzeitschrift* du mois de septembre 2003. Merci à son rédacteur en chef, le divisionnaire Louis Geiger, d'en avoir autorisé la reprise en français. Traduction en français par Niklaus Meier, étudiant en droit.

re suisse, c'étaient des avions suisses qui devaient intervenir, sous autorité suisse, et les autorités suisses devaient donner l'autorisation de tir dans les cas extrêmes. Ce système était aussi valable pour la France. Lors d'incidents se produisant des deux côtés de la frontière, les patrouilles d'intervention devaient être mélangées. Notre chef d'Etat-major général avait signé à cet effet un «arrangement technique» avec le chef d'Etat-major de l'Armée de l'air française.

Une centrale d'engagement unique était indispensable. Un *Deployable Combined Air Operation Center (DCAOC)*, situé à Evian, a été choisi. Tous les capteurs, entre autres des radars aéroportés et des radars au sol, étaient reliés au *DCAOC*.

Afin de surveiller le lac Léman et le Bas Valais, on a positionné deux radars mobiles français et suisse en dessus de la rive Nord du lac. L'organisation nationale de l'engagement se faisait séparément dans les centrales d'engagement stationnaires des forces aériennes suisses et françaises.

Pour se préparer à l'engagement avant le sommet, on a mis à l'épreuve toutes les procédures, jusqu'aux contacts avec les responsables des deux parties; les moyens étaient positionnées en état de marche aux postes d'engagement. Le dispositif était prêt le 29 mai 2003. On a adapté le degré de préparation à la situation, et les autorités françaises devaient annoncer la fin de cette phase.

Soutien

Du côté suisse, le soutien était garanti par la plus grande flotte d'hélicoptères de transports jamais mise à disposition, à savoir 30 hélicoptères. Les mandataires étaient l'administration civile (entre autres pour le transport des *VIP*), la police et la troupe. Le poste de commandement, auxquels étaient adressées toutes les demandes, faisait le tri. La procédure était conforme aux directives suisses, mais en étroite collaboration et coordination avec les partenaires français. La responsabilité pour les transports était répartie sur les territoires nationaux. Comme moyens d'engagement, on a disposé d'*Alouette 3*, de *Super Puma* et de *Cougar*, équipés de sièges standard ou de sièges *first class*, du



FLIR (système infrarouge) et *NVG* (appareils de vision nocturne).

L'ensemble du dispositif « Hélicoptères » était prêt le 29 mai 2003. Auparavant, quelques vols avaient été effectués. La fin de l'opération a été ordonnée par les autorités suisses.

La surveillance 24 heures sur 24 des petits aéroports civils s'effectuait aux bords du lac Léman jusqu'à la Gruyère et à Ecuwillens. Chaque mouvement de vol à l'intérieur de la zone restreinte était annoncé par les troupes de défense aé-

rienne au *DCAOC* d'Evian. On conseillait et soutenait les pilotes civils en étroite collaboration avec les chefs respectifs des aérodromes, de manière à ce que seuls les détenteurs d'une autorisation puissent voler, et uniquement sur les routes autorisées. La base pour cette collaboration générale était le traité international du 8 avril 2003 entre la Suisse et la France.

Bilan

La statistique des interventions lors de violations de la

zone interdite ou de transgressions de l'espace aérien suisse sans autorisation est la suivante :

- 8 interventions avec *F/A-18* ou *PC-7*,
- 3 vols avec violation de la zone restreinte,
- 5 vols sans violation de zone, mais avec comportement non conforme (par exemple entrée dans l'espace surveillé à l'extérieur de la zone sans permission),
- 0 entrée dans la zone interdite « Evian ».

Le nombre des interventions est comparable à celui du Forum de Davos 2003. L'espace aérien beaucoup plus grand, sa structure incomparablement plus complexe ainsi que les mouvements aériens plus nombreux autour du bassin lémanique font apparaître une bonne collaboration et de la compréhension pour la situation spéciale lors du G8.

La discipline des pilotes professionnels et privés a été très bonne, et grande la compréhension pour la tâche exigeante des forces aériennes suisse et française. Durant le week-end du G8, la coopération extraordinaire sur les aérodromes civils a même permis d'effectuer des vols à voile à partir de Montricher.

M. G.

Enseignements

- Aucun aéronef n'a pu forcer le passage dans la zone interdite d'Evian, dont la protection était garantie.
- L'entraînement d'engagements et de procédures entre les forces aériennes de la Suisse et de la France, qui existe depuis plusieurs années, a permis de bien passer l'épreuve de vérité.
- La haute qualité des avions *F/A-18* et *Mirage 2000-5* a contribué pour une grande partie au succès.
- Une centrale d'engagement et une direction commune permettait des décisions rapides et efficaces.
- Le soutien aérien facilitait énormément le travail des autorités et de la troupe.
- Le nombre d'heures de vols effectuées en plus lors du G8 a été compensé dans les phases de préparation (emplacement d'alarme au sol) et de démontage.

On a comptabilisé 170 heures de vol pour les *A3*, 100 heures pour les *Puma*, 155 heures pour les *F/A-18*, 150 heures pour les *PC-7*.