

Base aérienne de Payerne

Aéronews



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

RÉALISATION DU PROJET DE POLICE AÉRIENNE PERMANENTE	3
LA PROTECTION EST GARANTIE	4 / 5
LES GENDARMES DE LA TROISIÈME DIMENSION	6
UNE RÉACTIVITÉ DE QUELQUES SECONDES	7
COURS DE RÉPÉTITION EN JANVIER	8
PLANNING DES VOLS 2016	8



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Cette nouvelle édition de notre traditionnel tous-ménages est placée sous le thème de la police aérienne. La Base aérienne de Payerne, en tant que principale base d'engagement des Forces aériennes, couvre une très grande partie de ces missions de sécurité dans l'espace aérien suisse. En 2016, Payerne est également chargé de la protection aérienne du Forum économique mondial (WEF) qui se tiendra au mois de janvier à Davos.

Nous avons la chance de vivre dans un pays où les mots démocratie et sécurité ont une haute valeur et une longue tradition. La prospérité d'un pays et le bien-être de ses habitants exigent un système de sécurité global, compétent et efficace. Il s'agit de garantir la sécurité sociale, économique ou politique, individuelle ou collective qui sont le fondement de notre liberté et de notre démocratie. En d'autres termes, il est im-

portant de garantir pour chaque citoyen la protection de la personnalité et des droits élémentaires, le droit à la propriété, l'accès à la justice, un haut niveau d'éducation et de formation. Cette sécurité nous assure aussi un Etat social performant avec des assurances sociales opérationnelles. Les Forces aériennes font partie de ce système global qui offre à tout un chacun des avantages et de la sécurité. Cette sécurité et ce bien-être ont un coût.

Dans l'idéal, nous aimerions pouvoir prédire le futur. Loin s'en faut. Les crises que nous vivons actuellement ou depuis une ou deux décennies en témoignent, elles sont toutes caractérisées par leur effet de surprise, prenant les autorités au dépourvu. L'adage dit: « gouverner c'est prévoir ». Nous devons donc imaginer l'impensable. Dès le 1er janvier 2016, les mesures de police aérienne seront notablement renforcées en Suisse. La Base aérienne de Payerne a la mission de garantir du lundi

au vendredi, entre 08h00 et 18h00, l'engagement opérationnel de deux F/A-18 armés en moins de 15 minutes. Dès le 1er janvier 2017, cette mission s'étendra du lundi au dimanche inclus.

Profitez de cette occasion pour découvrir les coulisses de la police aérienne.

Je vous souhaite une intéressante lecture et mes vœux les meilleurs pour l'année qui débute.



Col EMG B. Studemann
Cdt Base aérienne de Payerne

Le projet de police aérienne permanente a débuté le 1^{er} janvier 2016. Depuis le début de l'année, deux F/A-18 armés sont prêts à intervenir dans l'espace aérien suisse en moins de 15 minutes du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00. Il s'agit de la première étape, l'objectif pour 2020 étant de couvrir 24heures/24, 7jours/7.

Le projet de police aérienne permanente prend ses fondements en 2009 avec le dépôt de la motion « garantir la disponibilité opérationnelle du service de police aérienne en dehors des heures de travail normales » de l'ancien conseiller aux Etats Hans Hess. L'année suivante, en 2010, la motion a été acceptée par le Conseil fédéral. C'est ainsi que l'armée a été priée d'appliquer les décisions politiques. Le projet de police aérienne 24h/24 (PA24) est né avec la volonté de le mettre en place d'ici fin 2020 au plus tard.

Le projet PA24 est introduit par étapes. Une première étape a débuté le 1^{er} janvier 2016 avec deux F/A-18 armés prêt à intervenir dans l'espace aérien suisse pendant l'horaire de vol étendu du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00. Dès 2017, les

horaires resteront les mêmes tout en incluant les samedis, dimanches et jours fériés. Par la suite, les horaires seront prolongés pour arriver à un service permanent d'ici 2020. La Base aérienne de Payerne est la base principale d'engagement pour ce projet. L'objectif est de renforcer de façon notable la protection et la sécurité en vol dans l'espace aérien suisse, où transitent chaque jour plus de 3'000 vols de ligne et vols d'affaires, ainsi que des vols diplomatiques.

Pour la mise en place du projet de police aérienne 24h/24, quelques ajustements sont nécessaires. La formation du personnel ainsi que le recrutement de nouveaux collaborateurs sont les principaux défis pour la Base aérienne de Payerne. Jusqu'à aujourd'hui, les Forces aériennes travaillaient avec un service d'une équipe, il faudra d'ici 2020 travailler avec trois équipes afin d'être opérationnel nuit et jour. Du personnel au sol ainsi que des pilotes doivent être recrutés. Du côté des partenaires de la base aérienne, le défi est le même : skyguide, la base logistique de l'armée et la base d'aide au commandement auront besoin de s'adapter et de recruter. Quelques cents nouveaux postes se-

ront créés.

Avec ce projet de police aérienne permanente, les Forces aériennes augmentent progressivement leur capacité d'intervention en tout temps de jour comme de nuit d'ici à 2020. ■

Dans les airs en 15 minutes

A partir du moment où retentit l'alarme dans les boxes F/A-18 jusqu'au décollage du jet de combat, les pilotes et le personnel au sol ont maximum 15 minutes. Ces 15 minutes répondent à des normes européennes en vigueur et sont plus connues sous le nom de quick reaction alert (QRA) 15' dans le jargon aéronautique. Lors d'une situation particulière de surveillance aérienne accrue, comme lors du Forum économique mondial (WEF) de Davos, le temps de décollage peut passer à trois minutes. On parlera dès lors de QRA 3'. Dans ce cas précis, le pilote est assis dans l'avion, complètement équipé, prêt à partir et attend une éventuelle alerte.



La police aérienne est une des missions clés des Forces aériennes suisses.



Un jet des Forces aériennes suisses effectue un contrôle sur un avion d'Etat néerlandais.



Quelques 300 missions de contrôle et d'identification sont effectuées dans le cadre de la police aérienne, chaque année.

La protection du ciel est garantie



Durant le World Economic Forum (WEF), les vols depuis la Base aérienne de Payerne se feront plus tardifs avec des décollages et atterrissages tôt le matin et jusqu'à tard dans la nuit. Mais comment une conférence à Davos peut-elle influencer le trafic aérien dans le ciel broyad?

La réponse est simple : les avions assurant la sécurité aérienne du ciel suisse seront engagés depuis l'aérodrome payernois.

Lors de l'établissement d'une zone restreinte sur décision du Conseil Fédéral (BRB – Bundesrat Beschluss), comme c'est le cas pour le WEF, l'espace aérien concerné est alors attribué aux Forces aériennes, qui décide ensuite des différentes restrictions à appliquer. En vertu de l'ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien, il prévaudra donc une situation spéciale selon laquelle la responsabilité passe des autorités civiles aux autorités militaires, ce qui est le cas pour le WEF. «Le Conseil fédéral a décrété que l'espace aérien autour du lieu de l'événement zone avec circulation aérienne restreinte», informe le colonel EMG Ian Logan, chef de la régulation de l'aviation militaire (REMIL). Cette cellule stratégique, composée de huit personnes et basée à Payerne, coordonne la mise en place de ces zones restreintes. Rencontre avec Olivier Magnin, responsable de la sûreté et sécurité aérienne au sein cette unité.

Qu'est-ce qu'une zone avec circulation aérienne restreinte ?

Olivier Magnin: C'est une zone réglementée, une sorte de bulle aérienne, à l'intérieur de laquelle seuls les aéronefs



Olivier Magnin, Responsable sécurité et sûreté aérienne auprès de REMIL

ayant une autorisation peuvent pénétrer. Durant le WEF, l'espace aérien autour de la région de Davos est restreint sur un rayon de 25 miles nautiques (environ 46 km), y compris sur une partie de l'Italie et de l'Autriche. Pour obtenir une autorisation de vol dans ce secteur, les pilotes et les avions doivent avoir été accrédités. Les restrictions du service de vol ne s'appliquent pas qu'aux avions et aux hélicoptères. Elles concernent également tous les usagers de l'espace aérien comme les modèles réduits d'avion, les drones, les ailes delta ou les parapentes.

Que font les avions qui décollent de Payerne ?

Pendant les conférences du Forum, des F/A-18 équipés de munitions de combat survolent en permanence la région de Davos, prêts à intervenir. Le reste du temps, ces avions sont prêts à décoller si une intervention est nécessaire.

Pourquoi ces précautions ?

Le 11 septembre 2001 a démontré que le danger peut à tout moment venir de la troisième dimension (le ciel) et de tout type d'appareil. Une action, qu'elle soit le but (militant, terroriste, commercial, ...) aurait un retentissement immédiat en raison des présences médiatique et politiques liées au WEF. Une surveillance et une attention particulière sont dès lors nécessaires.

Que se passe-t-il quand un avion non autorisé entre dans la zone ?

Il est tout de suite intercepté par un appareil militaire suisse (ndlr : voir pages suivantes). Le cas est ensuite annoncé au Ministère public de la Confédération, qui se charge du dossier. D'expérience, il s'agit dans la plupart des cas d'un pilote qui n'était pas au courant des restrictions en vigueur. Selon la teneur de l'infraction, il sera contraint de payer une amende et pourrait même se faire retirer sa licence en cas de faute grave. La collaboration avec les pays voisins est très importante. Les Forces aériennes suisses disposent d'accords avec les pays limitrophes, autorisant les avions



La cellule stratégique REMIL en séance de coordination

militaires de chacun de franchir les frontières et suivre un avion suspect d'un pays à l'autre, jusqu'à ce que les Forces aériennes du pays en question prennent la relève. Cela fait partie des tâches attribuées à la régulation de l'aviation militaire (REMIL).



Voies aériennes : une journée normale sur la Suisse

Bleu : vols civils concernant la Suisse

Jaune : vols civils ne touchant pas la Suisse

Vert : vols militaires

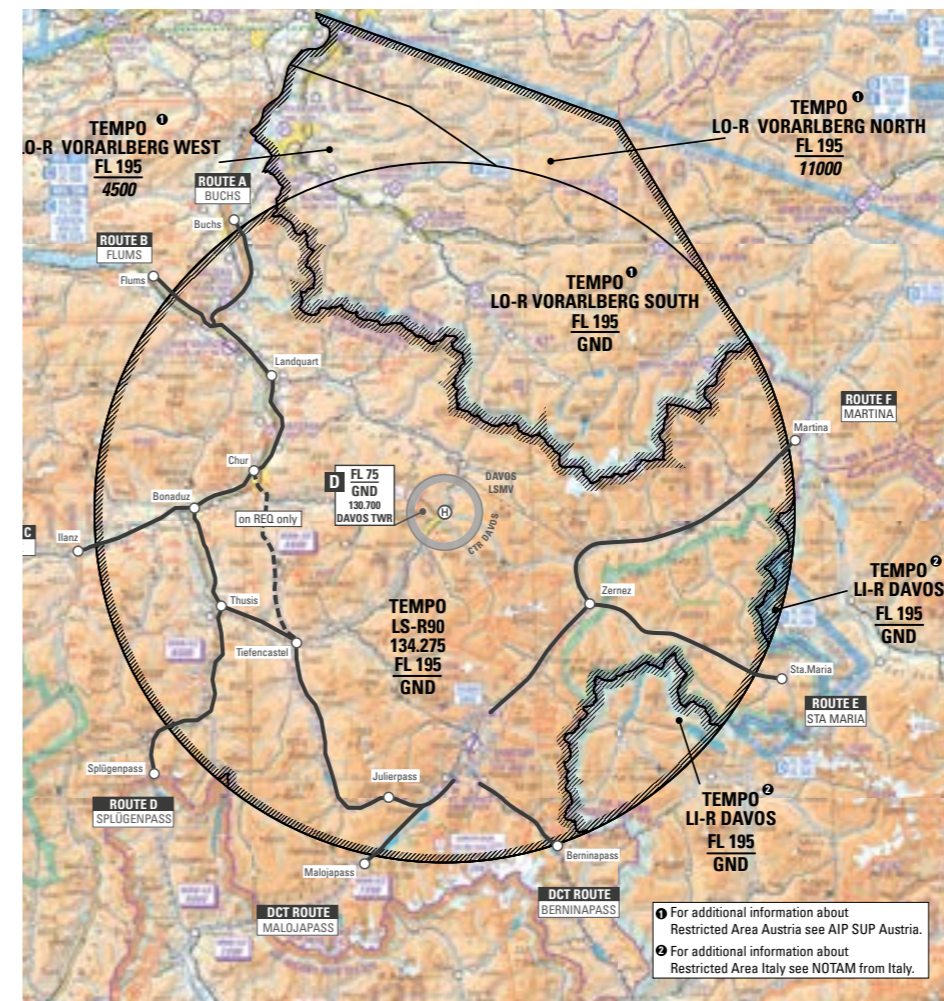
Outre le World Economic Forum qui a lieu à Davos chaque année, à quelles occasions l'espace aérien est-il restreint ?

L'espace aérien peut être réglementé lors de manifestations d'une portée internationale, comme l'Euro08, le Sommet de la Francophonie en 2010, la Conférence de paix sur la Syrie qui s'est tenue à Mon-

treux en janvier 2014 ou le Conseil ministériel de l'OSCE à Bâle en décembre 2014. Il l'est également après un accident d'aviation ou un accident grave – une catastrophe ferroviaire par exemple – afin de faciliter l'accès aux secours par les airs. Les démonstrations de la Patrouille Suisse et du PC-7 TEAM nécessitent aussi des restrictions, même limitées à quelques dizaines de minutes.

Certains pays ferment complètement leur espace aérien lors d'événements de grande envergure. La Suisse étant une zone de transit très importante avec plus de 3000 avions qui la survolent chaque jour, il est important que l'espace aérien puisse rester accessible.

Les Forces aériennes limitent ainsi l'impact sur l'aviation civile tout en garantissant un niveau de sûreté adéquat.



Zone restreinte – R-Area

Une zone restreinte « Restricted-Area » est un espace aérien de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un Etat, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

Conformément à la loi sur l'aviation, il incombe à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) d'établir la structure de l'espace aérien et les classes d'espace aérien. L'OFAC peut, dans le cadre de l'aménagement de l'espace aérien, établir des zones restreintes et des zones dangereuses (D-Area) afin de garantir la sécurité aérienne. La mise en place de telles zones se fait conjointement avec les Forces aériennes. Le DETEC et le DDPS collaborent étroitement dans l'élaboration de mesures relatives à l'espace aérien.

Du côté de la Défense, c'est la régulation de l'aviation militaire (REMIL), entité des Forces aériennes, qui est responsable de mettre en place, de coordonner et de garantir que le concept de sûreté pour le ciel soit appliqué de manière optimale selon l'analyse des risques établis, et ce tout en pénalisant le moins possible les opérations civiles dans l'espace aérien.

Les gendarmes de la troisième dimension



La mission qui incombe aux Forces aériennes suisses durant le WEF est similaire à ce qui est pratiqué tout le reste de l'année. La principale différence est qu'il y a une zone fixe restreinte durant plusieurs jours : de ce fait, les avions armés sont engagés en vol non-stop le temps des conférences. La journée, ils sont capables d'intervenir en quelques secondes et la nuit, grâce à une procédure spéciale nommée Quick Reaction Alert, leur temps d'intervention est d'au maximum quinze minutes alors même qu'ils sont en garde, au sol à même le tarmac.

Cette année, la Base de Payerne a été désignée base principale d'engagement de la police aérienne pour le WEF. Le lieutenant-colonel Melchior « Schürli » Schürman, commandant de l'escadre aviation 11 en charge de cette mission, détaille les conséquences de cet engagement spé-

cial : « Certaines des prestations nécessaires sont déjà entièrement fournies 24h sur 24h, comme la surveillance de la base aérienne ». Il continue : « Nous avons toujours deux avions en l'air. Une fois leur patrouille terminée, ils doivent être rétablis – contrôle du carburant, de la munition ou de l'électronique. Leurs pilotes doivent aussi faire leur rapport d'activités et se reposer entre deux vols. De ce fait, pour garantir le succès de la mission et permettre le tournus nécessaire, nous devons disposer d'un minimum de huit machines et d'une vingtaine de pilotes durant la permanence du WEF ». En plus des pilotes et des mécaniciens qui s'occupent des aéronefs, il faut assurer le service de navigation aérienne, l'aide au commandement et la logistique, comme par exemple le déneigement continu de la piste.

Que se passe-t-il quand un avion non autorisé entre dans la zone restreinte ?

« Il est tout de suite intercepté par un F/A-18 » répond du tac au tac le lieutenant-colonel. Il détaille : « Un de nos chasseurs établit un contact visuel « cockpit à cockpit » avec l'engin interdit pendant que son équipier reste en retrait tout en gardant les deux appareils en vue. Nous communiquons alors avec le « trouble-fête » et lui ordonnons les instructions adéquates pour

qu'il sorte du périmètre restreint ». Généralement, la vue d'une patrouille de F/A-18 volant à ses côtés suffit à « réveiller » un pilote étourdi qui aurait mal suivi ses plans de vols. Si la communication radio ne peut pas être établie, via des signes spécifiques à l'aéronautique et communs à tous les pilotes militaires et civils (inclinaisons de l'avion, battements d'ailes, ...), les forces Aériennes peuvent guider l'engin non-autorisé dans une zone aérienne adéquate ou le forcer à atterrir sur un aéroport où la police, le cas échéant, peut prendre en charge le pilote.

« D'expérience, il s'agit dans la plupart des cas d'un pilote qui n'était pas au courant des restrictions liées à cette manifestation. Nous n'avons heureusement encore jamais dû faire usage de nos munitions », conclut soulagé le commandant d'escadre.

Au-delà de l'aspect grandiose du World Economic Forum, il faut souligner le fait que cela fait déjà 12 ans que nos équipages effectuent la police aérienne de la manifestation et qu'ils s'entraînent de manière continue au fil de l'année. Il s'agit donc d'une mission en terrain connu, qui est accueillie de manière sereine par les professionnels.

- Des missions d'intervention : Il arrive régulièrement qu'un engin ne réponde plus sur la fréquence radio usuelle. Il peut s'agir d'une erreur d'attention de l'équipage (connecté à une mauvaise fréquence) ou d'une panne technique. Nos chasseurs se rendent donc « sur place » pour aider l'aéronef muet et si nécessaire le ramener à bon port. Ils interviennent aussi lors de la violation des règles du trafic aérien ou la violation de la souveraineté de l'espace aérien.

Les Forces Aériennes effectuent environ 340 interventions de ce type par année dans le ciel helvétique.

Tout au long de l'année, les Forces aériennes sont chargées de contrôler et protéger l'espace aérien suisse, de la même manière que les gendarmes garantissent la sécurité sur nos routes.

Depuis 2005, la surveillance de l'espace aérien est assurée en permanence par un système de radar (qui répond au nom de « Florako ») et une centrale d'engagement occupée 24 heures sur 24, 365 jours par an. Si les radars civils captent les signaux émis par les avions eux-mêmes, les installations militaires disposent de radars dits « primaires », c'est-à-dire qui détectent les mouvements de tous les engins volants, même si ceux-ci n'émettent aucun écho.

Il s'agit d'un sonar depuis lequel est émis un signal et dont la réponse donnée en retour est analysée et interprétée. Ainsi, de manière électronique, le contrôle du ciel suisse est garanti.

L'activité de police aérienne se traduit essentiellement par :

- Des contrôles : Chaque avion circulant dans l'espace aérien suisse doit s'annoncer et signaler son chemin. Le rôle de contrôleur permet aux Forces aériennes suisse de vérifier « de visu » que le bon avion circule sur la bonne voie aérienne, par rapport aux plans de vols et aux instructions.

Une réactivité de quelques secondes

En cas d'urgence et dans une zone aérienne restreinte, les Forces aériennes ont la possibilité, en dernier recours, d'abattre un avion menaçant. Cette compétence revient au conseiller fédéral Guy Parmelin ou au commandant des Forces aériennes. Lors de la prise de décision, des officiers de liaison les conseillent.

Pendant toute la durée du WEF, le lieutenant-colonel Jürg « Studi » Studer ne quitte quasiment pas le commandant des Forces aériennes. En tant qu'officier de liaison des Forces aériennes, il transporte toujours avec lui un système de communication complexe, dans une mallette. Son contenu ne peut pas être détaillé mais celle-ci est munie sur sa partie supérieure d'une petite lampe et d'un haut-parleur.

L'officier de liaison des Forces aériennes est un pilote expérimenté. « Dès qu'un aéronef suspect s'approche de la zone entourant Davos, la mallette se met à sonner. Je reçois des informations que je dois transmettre au commandant dans les secondes qui suivent », explique-t-il. Il s'agit pour lui de « traduire » les informations techniques reçues du ciel. Son rôle est celui d'un conseiller. Il vulgarise la situation d'urgence rapportée par les pilotes à l'autorité décisionnelle dans le but de comprendre ce qui se passe dans le ciel et appréhender la menace. Le Commandant doit être capable de décider en sachant combien de temps il reste à disposition et agir en tenant compte des conséquences. Cela nécessite une grande expérience de la police aérienne, une capacité d'analyse et de compréhension de la situation globale ainsi qu'un soupçon de pédagogie pour vulgariser le jargon technique des cavaliers ailés aux stratèges qui se trouvent au sol. Enfin, il est primordial d'avoir une bonne dose de confiance entre l'officier opérationnel et le décideur stratégique.

De cette manière, un chemin de communication « en direct » est établi entre le décideur et le pilote dans son cockpit. Cette procédure est doublée afin de parer à toute



éventualité. En effet, un système identique est en main d'un second officier de liaison des Forces aériennes, qui suit comme son ombre le chef du Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), le Conseiller fédéral Guy Parmelin. Selon les bases légales, la décision d'abattre un avion revient au chef du DDPS. « S'il ne peut pas être atteignable car il se trouve en hélicoptère ou dans une zone où le réseau est inaccessible, le chef du DDPS a besoin d'un suppléant. Dans ce cas, la compétence décisionnelle revient au commandant des Forces aériennes », précise Jürg Studer. Le lieutenant-colonel et le commandant de corps Aldo C. Schellenberg

doivent donc se tenir prêts en tout temps. Durant le WEF, ils séjournent dans des chambres voisines à l'hôtel. Le lieutenant-colonel insiste : « Lorsque le commandant doit assister à une séance, je l'attends devant la porte de la salle de réunion ». Ainsi si une décision doit être prise, il peut l'informer en l'espace de quelques secondes seulement. Ensuite il faut agir rapidement et de façon structurée. « Nous sommes prêts à l'engagement, cependant j'espère que nous n'aurons jamais à faire face à une décision qui nous oblige à faire usage des armes », conclut-t-il. ■

Cours de répétition en janvier



Le mandat du Conseil fédéral de surveillance et de protection de l'espace aérien est confié aux Forces aériennes, lesquelles, pendant le WEF, l'ont attribué pour 2016 à la Base aérienne 11, soit l'unité de milice de Payerne. Dès le lundi 11 janvier 2016, environ 800 militaires entreront en service, sous les ordres du lieutenant-colonel Stefan Hofer.

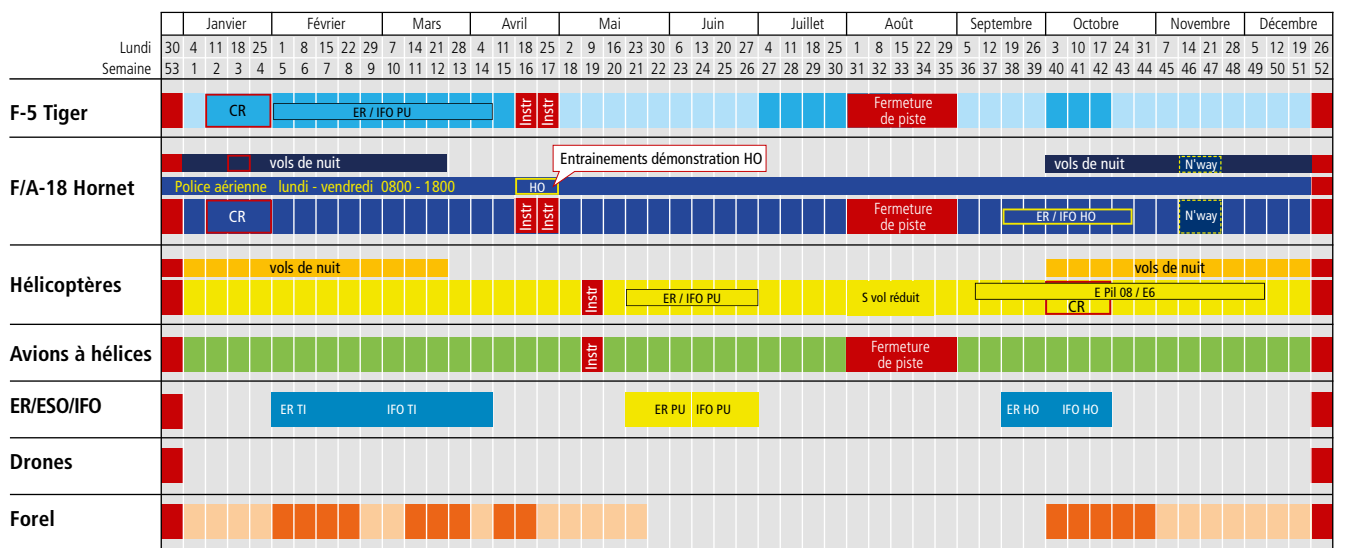
La première semaine de ce cours de répétition sera dévolue à l'instruction générale et technique, permettant ainsi à cette troupe d'être apte à garantir les engagements de police aérienne qui suivront.

Du lundi 18 au lundi 25 janvier 2016, deux avions de chasse F/A-18, équipés de munitions de combat, surveilleront la région de Davos en permanence afin de faire respecter l'interdiction de vol dans le secteur du WEF et de pouvoir intervenir immédiatement en cas de nécessité. Cela impliquera deux décollages des avions de chasse par heure à Payerne durant toute la période du WEF, y compris les nuits et le weekend. Dès la fin des conférences, deux F/A-18 seront tenus en état d'alerte, prêts à décoller immédiatement si la situation l'exige.

Les conséquences directes pour la population avoisinante seront la fermeture 24/24h des deux routes traversantes durant ces 8 jours, ainsi que des horaires de vols étendus adaptés au programme des Conférences du WEF, avec les nuisances sonores qui les accompagnent.

Le commandant de la Base aérienne remercie d'ores et déjà les riverains de leur compréhension. La Base aérienne s'efforcera de limiter les nuisances au strict minimum nécessaire pour la garantie de la sécurité aérienne de Davos.

PLANNING DES VOLS 2016



■ Pas d'activités avec jets de combat ■ Tirs avions planifiés à Forel ■ Place de tir de Forel ouverte ■ Vols drones planifiés ■ Vols drones possibles ■ CR = cours de répétition



Impressum

Concept et édition: Service Communication des Forces aériennes en collaboration avec la Base aérienne de Payerne

Layout: Centre des médias électroniques (ZEM) du DDPS

Impression: CIB SA Centre d'Impression de la Broye SA, Estavayer-le-Lac

Numéro: 2016/1 (janvier)

Tirage: 32 000 exemplaires, distribués gratuitement aux autorités et à la population de la région.

Base aérienne de Payerne

Aérodrome militaire, 1530 Payerne

Centrale: 058 466 21 11

Fax: 058 466 22 80

base-aerienne-Payerne.LW@vtg.admin.ch
www.forcesaeriennes.ch