

Rapport de la Commission de gestion du Conseil national

Erreurs survenues au sein des Forces aériennes

du 16 avril 1998

1 Introduction

Le 20 octobre 1997, la Commission de la politique de sécurité du Conseil national s'est notamment penchée sur le thème «Direction des Forces aériennes». Elle a donné au commandant des Forces aériennes la possibilité de prendre position sur les articles de presse selon lesquels son style de commandement ferait l'objet de critiques au sein des Forces aériennes. Ces voix critiques reprocheraient entre autres au chef des Forces aériennes de commander de manière autoritaire et sans faire grand cas des désirs de ses subordonnés. L'activité de pilotage du chef des Forces aériennes fut également critiquée.

Outre M. Adolf Ogi, conseiller fédéral, la Commission de la politique de sécurité (CPS) a également entendu M. Juan Félix Gut, secrétaire général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS). La CPS n'a en revanche pas jugé nécessaire d'auditionner les personnes ayant eu des critiques à formuler à l'encontre du commandant des Forces aériennes, car elle a estimé que la presse s'était fait le porte-voix de ces personnes.

Quelques-uns des subordonnés du commandant des Forces aériennes se sont toutefois adressés au président des sections Autorités/Ressources de la Commission de gestion du Conseil national pour donner leur avis sur les reproches colportés par la presse.

Les sections Autorités/Ressources de la Commission de gestion ont alors cherché à comprendre pourquoi les deux erreurs de vol qu'avait commis le commandant des Forces aériennes, en soi banales avaient entraîné des critiques d'une telle sévérité.

2 Mandat et compétences de la Commission de gestion

La Commission de gestion est chargée «d'examiner et de surveiller l'activité de l'administration fédérale et des organes judiciaires» (art. 47^{er} de la loi sur les rapports entre les conseils, LREC; RS 171.11).

La commission est en «droit de demander les renseignements utiles à toutes les autorités et à tous les services de la Confédération et d'exiger, après avoir entendu le Conseil fédéral, la production de tous les documents officiels de l'administration importants pour cette appréciation» (art. 47^{quater} LREC).

3 Procédure suivie par la commission

Les sections Autorités/Ressources de la Commission de gestion du Conseil national ont procédé à l'audition des brigadiers Jürg van Wijnkoop, auditeur en chef de l'armée suisse, Christophe Keckeis, commandant de la brigade d'aviation 31, Rudolf Läubli, commandant adjoint des Ecoles d'Etat-Major et des commandants (EEMC),

Jean-Pierre Cuche, commandant de la brigade de défense contre avions 33, ainsi qu'à l'audition du colonel Werner Dörig, chef de la justice militaire des Forces aériennes. Les sections Autorités/Ressources se sont ensuite entretenues avec le conseiller fédéral Adolf Ogi et avec le commandant de corps Fernand Carrel. Soucieuses de ne pas trop étendre le champ de leurs investigations, elles n'ont par contre pas auditionné les membres du Comité directeur des Forces aériennes. Les sections disposaient toutefois de la prise de position que ces derniers avaient adressée le 17 octobre 1997 au conseiller fédéral Adolf Ogi.

Les sections Autorités/Ressources disposaient par ailleurs de diverses coupures de presse relatant des dissensions survenues au sein des Forces aériennes, du procès-verbal (annexes comprises) de la séance tenue par la Commission de la politique de sécurité du Conseil national en date du 20 octobre 1997, du procès-verbal de la séance tenue le 27 janvier 1998 par la même commission, du procès-verbal de la séance tenue le 8 janvier 1998 par la Commission de la politique de sécurité du Conseil des Etats, de divers mémos rédigés par un membre des Forces aériennes et enfin de communiqués de presse émanant du chef de l'information des Forces aériennes. La commission s'est en outre vu remettre une lettre envoyée le 30 décembre 1997 par le plus ancien membre de la Commission de la sécurité des vols, le lieutenant-colonel Etzweiler, au brigadier Andreas Bürgi, commandant de la brigade d'aérodrome 32.

L'entretien avec l'auditeur en chef de l'armée suisse a permis de donner la parole à un membre de l'armée qui ne se trouvait impliqué ni directement ni indirectement dans cette affaire et qui avait mené les investigations sur les erreurs de vol du 19 juin 1996 et du 19 novembre 1996.

La commission s'est délibérément abstenue d'auditionner les membres des Forces aériennes dont les déclarations avaient déjà été rapportées par les médias, ainsi que ceux qui, comme le commandant de l'escadre de surveillance (ES) dans des lettres adressées à ses subordonnés, ont émis des propos injurieux à l'encontre du commandant des Forces aériennes.

4 Résultats des investigations

Au cours des diverses auditions, personne n'a contesté que les Forces aériennes suisses sont une arme de haut niveau. De toute évidence, le mérite en revient en grande partie au commandant des Forces aériennes. Il semble être fort respecté pour ses compétences techniques. Il a également su imposer avec succès la réforme marquante que constitue Armée 95 au sein des Forces aériennes. Le fait qu'il entretienne d'excellentes relations avec divers représentants des forces aériennes étrangères profite incontestablement aux Forces aériennes suisses. Il entretient également de très bons rapports avec les médias et a fait tout un travail de «relations publiques» lors de l'acquisition des F/A 18. Les investigations menées par la Commission de gestion ont clairement montré qu'il avait pleinement rempli sa tâche en ce qui concerne les contacts avec l'extérieur et l'orientation stratégique au plus haut niveau.

Sur la base des résultats des auditions, la Commission de gestion s'est penchée sur les quatre types de reproches émis à l'égard du commandant des Forces aériennes:

1. Egalité de traitement entre le commandant des Forces aériennes et ses subordonnés.
2. Nécessité des missions aériennes effectuées par le commandant des Forces aériennes.

3. Eventuel rappel à l'ordre de membres des Forces aériennes ayant émis des critiques envers le commandant de corps.
4. Style de commandement du commandant des Forces aériennes.

41 Egalité de traitement entre le commandant des Forces aériennes et ses subordonnés

Le commandant des Forces aériennes passe pour un pilote passionné. Selon la réponse du Conseil fédéral à une question ordinaire qui avait été posée en date du 10 octobre 1997 par le conseiller national Alder, le commandant des Forces aériennes aurait été autorisé par le Conseil fédéral à continuer à piloter des avions de combat le 16 mars 1992, soit avant sa nomination au poste de commandant des troupes d'aviation et de défense contre avions. Cette autorisation ne revêt une forme légale correcte que depuis la révision du 5 décembre 1994 de l'ordonnance sur le service de vol militaire (OSV, RS 512.271) qui jusqu'alors fixait à 55 ans l'âge maximal pour les vols sur les avions de combat. Le commandant des Forces aériennes a atteint cet âge au moment où il est devenu commandant de corps. En 1993 et 1994, l'ordonnance précitée était encore en vigueur. Tous les pilotes des Forces aériennes la respectèrent, puisqu'en dehors du commandant des Forces aériennes, aucune personne âgée de plus de 55 ans n'a piloté de jets de combat entre 1992 et 1994. Il semblerait que même aujourd'hui l'ancienne limite d'âge de 55 ans continue à être respectée par l'ensemble des pilotes d'avions de combat.

Le fait que le commandant des Forces aériennes ait reçu une autorisation orale de la part du Conseil fédéral a suscité à l'époque un certain mécontentement parmi les autres pilotes. Il n'y a encore pas si longtemps, les pilotes de carrière qui avaient atteint l'âge qu'a aujourd'hui le commandant des Forces aériennes devaient, aux termes de l'ordonnance sur le service de vol militaire, quitter le service de vol actif sur jets de combat. Comme cela a été mentionné précédemment, cette solution a été abandonnée lors de la révision du 5 décembre 1994 de l'ordonnance sur le service de vol militaire. Les pilotes de l'aviation civile sont actuellement soumis à une limite d'âge. Il est dès lors pleinement justifié d'y soumettre les pilotes de jets de combat quand bien même ils sont en bonne condition physique et présentent les aptitudes de vol requises du point de vue médical.

La suppression de la limite d'âge dans l'ordonnance sur le service de vol militaire (surnommée «loi Carrel» dans les milieux de pilotes) serait due uniquement au fait que le commandant des Forces aériennes soit intervenu personnellement lors de la dernière phase de la révision de l'ordonnance et aurait eu pour seul but de lui permettre de continuer à effectuer des vols en monoplace sur des jets de combat. Rien ne permet de confirmer ni d'infirmer cette affirmation. La Commission de gestion déplore que le Conseil fédéral ait renoncé à la limite d'âge de 55 ans pour les pilotes de jets de combat, et ce d'autant plus que cette règle avait fait ses preuves. Le commandant des Forces aériennes a notamment justifié la suppression de cette limite d'âge en expliquant que les commandants de Forces aériennes étrangères continuaient à voler «activement» au-delà de 55 ans et que l'accomplissement de missions de vol lui permettait de rester proche des activités des Forces aériennes. Quoi qu'il en soit, le maintien du statut de pilote militaire de carrière n'est vraiment pas le seul moyen de rester proche des activités des Forces aériennes; il ressort en outre de diverses déclarations que le commandant des Forces aériennes – contrairement aux pilotes militaires de carrière qui sont incorporés à une formation – continue d'effectuer ses heures de vol individuellement sans établir le moindre contact avec les autres pilotes, ni avant, ni après le vol.

Au vu de ces considérations, la Commission de gestion recommande au Conseil fédéral de réintroduire la limite d'âge de 55 ans pour le pilotage de jets de combat.

Le 19 juin 1996 et le 19 novembre 1996, le commandant des Forces aériennes a commis des erreurs de pilotage. La suite donnée à ces deux erreurs a suscité un certain mécontentement dans les milieux de pilotes qui criaient à l'inégalité de traitement.

Lors de l'erreur du 19 juin 1996, le commandant des Forces aériennes avait pris trop tôt la hauteur du vol d'approche (5000 pieds) en vue de l'atterrissage. Cette erreur a été réglée de manière interne puisque le commandant des Forces aériennes s'est vu dispenser un «enseignement aéronautique»¹ par le commandant de la brigade d'aviation 31. Pour régler l'erreur du 19 novembre 1996, qui a également été reconnue comme une violation des prescriptions relatives au service de vol, le commandant des Forces aériennes a dû suivre un «enseignement aéronautique» auprès du même officier. Le commandant des Forces aériennes n'a alors pas jugé utile de signaler à son supérieur, le conseiller fédéral Adolf Ogi, qu'il avait causé deux erreurs.

Un pilote de l'escadre de surveillance a été directement impliqué dans l'erreur du 19 juin 1996 en tant que moniteur de vol. Cet officier est intervenu le 5 février 1997 lors d'une séance de la Commission de la sécurité des vols, dont il est membre, pour savoir comment avait été traitée l'erreur de novembre 1996. La commission a estimé que l'erreur n'était pas suffisamment grave pour justifier l'intervention d'un juge d'instruction militaire. Une majorité de la commission a en revanche déploré que la question de savoir s'il y avait ou non lieu de prendre des mesures disciplinaires n'ait pas été soulevée. Le pouvoir disciplinaire d'un commandant de troupe englobe toujours le droit de punir. Le supérieur du commandant des Forces aériennes étant le conseiller fédéral Adolf Ogi, la commission a estimé qu'il fallait signaler l'erreur au chef de département et qu'il appartiendrait ensuite à ce dernier de décider s'il y avait lieu de prendre des mesures disciplinaires. Le chef de la justice militaire des Forces aériennes a déclaré devant la commission qu'un enseignement aéronautique ne suffisait pas à classer l'erreur, que la procédure suivie était incorrecte et qu'elle violait notamment le principe de l'égalité de traitement entre les membres des Forces aériennes. Le chef de la justice militaire des Forces aériennes a alors été chargé par la commission de prendre contact avec le commandant des Forces aériennes. Quelques jours après le 5 février 1997, ce dernier a enfin informé le conseiller fédéral Adolf Ogi de l'erreur du 19 novembre 1996 et lui a suggéré d'ouvrir une enquête disciplinaire contre lui. Le 19 février 1997, le chef de département a chargé l'auditeur en chef de l'armée d'enquêter sur cette erreur. Dans le cadre de cette enquête, l'auditeur en chef a appris qu'une erreur de vol impliquant le commandant des Forces aériennes avait déjà eu lieu le 19 juin 1996. Le 19 mars 1997, l'auditeur en chef a par conséquent demandé à ce que l'enquête soit étendue aux deux erreurs. Le chef de département a accepté cette requête. Le commandant des Forces aériennes, qui avait déjà déclaré aux médias que l'enquête portait uniquement sur l'erreur de novembre 1996, a, semble-t-il, réagi avec indignation à l'extension de la procédure aux deux erreurs.

Selon plusieurs communiqués officiels du DDPS, l'auditeur en chef de l'armée a conclu ainsi son rapport d'enquête: «Force est donc de constater que, dans les deux

¹ Un «enseignement aéronautique» est une mesure extérieure au droit disciplinaire. C'est un simple entretien avec p. ex. le moniteur de vol ou le chef du service de vol et peut entraîner une inscription au livret des performances de vol.

cas, le commandant des Forces aériennes n'a au fond pas été traité différemment des autres pilotes». Cette affirmation de l'auditeur en chef correspond à la réalité. C'est toutefois seulement à partir du moment où le conseiller fédéral Adolf Ogi a été informé par le commandant des Forces aériennes et a étendu l'enquête aux deux erreurs que la procédure habituelle a été appliquée et que le principe de l'égalité de traitement a été respecté. Le fait d'avoir classé les deux affaires par le biais d'un simple enseignement aéronautique constitue la seule inégalité de traitement et la seule illustration des différences d'interprétation de la «philosophie du sans faute». Comme le commandant des Forces aériennes n'a pas d'autre supérieur militaire que le chef du DDPS et comme le conseiller fédéral Adolf Ogi n'a été informé de l'erreur du 19 novembre 1996 qu'après que la Commission de la sécurité des vols n'en a débattu, l'opportunité d'une mesure disciplinaire n'a, au départ, pas pu être examinée. Si un autre pilote avait été à l'origine de cette erreur, son supérieur militaire se serait demandé s'il y eût lieu de prononcer une mesure disciplinaire à son encontre. L'opportunité d'une mesure disciplinaire n'a été examinée et le principe de l'égalité de traitement n'a été respecté qu'après la communication de l'erreur au chef de département.

D'après un communiqué publié le 9 juin 1997 par le secrétaire général du DDPS, le commandant des Forces aériennes a, suite aux deux erreurs de vol causées, reçu une réprimande verbale. En d'autres termes, le conseiller fédéral Adolf Ogi a renoncé à prononcer une mesure disciplinaire. Au même moment, on annonçait que le commandant des Forces aériennes avait renoncé de lui-même à piloter seul des jets de combat. Cette information ne correspond pas vraiment à la réalité: en fait, le commandant des Forces aériennes a pris cette décision, d'entente avec le conseiller fédéral Adolf Ogi, après avoir eu connaissance du rapport élaboré par l'auditeur en chef de l'armée. Ce rapport précisait qu'il fallait immédiatement faire comprendre au commandant des Forces aériennes qu'il devait renoncer à piloter seul des jets de combat et qu'il fallait, pour servir les intérêts supérieurs du DDPS, courir le risque de le voir démissionner de ses fonctions de commandant de corps. La renonciation «volontaire» du commandant des Forces aériennes à piloter seul des jets de combat apparaît soudain sous un autre jour. Le commandant des Forces aériennes conserve le droit de voler, comme copilote, dans des jets de combat biplaces. Le fait qu'à ce jour il n'ait encore jamais fait usage de ce droit va à l'encontre de l'argument selon lequel un commandant des Forces aériennes qui a une activité de vol peut donner un avis plus autorisé sur les questions techniques.

42 Nécessité des missions aériennes effectuées par le commandant des Forces aériennes

Une question reste ouverte: le commandant des Forces aériennes a-t-il décidé de renoncer à piloter seul des jets de combat suite aux enquêtes dont il fut l'objet ou suite à l'intervention du conseiller fédéral Adolf Ogi? Il ressort des investigations menées par la Commission de gestion que le commandant des Forces aériennes s'en tient à sa décision. Il effectue régulièrement des vols sur des avions PC-7 et réduit au minimum ses activités à bord d'avions biplaces.

Le commandant des Forces aériennes remplit, de toute évidence, l'ensemble des conditions requises pour voler sur des avions PC-7. Avant d'accomplir un vol, un pilote des Forces aériennes suisses doit toutefois toujours se demander s'il est nécessaire à l'accomplissement de ses tâches militaires. Les vols dits «de plaisance» sont considérés comme un gaspillage du matériel de l'armée et entraînent des sanctions

disciplinaires, voire pénales. La Commission de gestion n'a cependant pas approfondi cette question.

En cours de mission, tout pilote est susceptible de commettre une erreur. Ce genre d'erreurs sont pratiquement inévitables, car elles sont inhérentes à toute activité de vol normale. Les milieux de pilotes et la population prêtent évidemment une attention toute particulière aux erreurs commises par le commandant des Forces aériennes. Les erreurs de vol de juin et de novembre 1996 sont la parfaite illustration de ce phénomène. La Commission de gestion estime qu'il est inutile et, selon toute vraisemblance, même dangereux que le commandant des Forces aériennes se mette volontairement «en vitrine». Elle s'est en outre demandé quelles pourraient être les conséquences d'une nouvelle erreur de pilotage. Il existe suffisamment de risques inhérents à l'armée – et donc inévitables – pour que l'on tente par tous les moyens de supprimer les risques supplémentaires. Le fait que le commandant des Forces aériennes a définitivement renoncé à piloter des jets de combat ne règle pas définitivement le problème, puisque l'erreur du 19 novembre 1996 est survenue lors d'un vol d'exercice sur PC-7.

La Commission de gestion du Conseil national recommande au Conseil fédéral d'examiner si les commandants des Forces aériennes ne devraient pas, à l'avenir, renoncer définitivement à piloter des avions militaires.

43 Eventuel rappel à l'ordre de membres des Forces aériennes ayant émis des critiques envers le commandant de corps

Dans le contexte des deux erreurs de vol causées par le commandant des Forces aériennes, les médias ont également rapporté que le commandant de la brigade d'aviation 31 qui adoptait, par principe, une attitude critique, et un pilote de l'escadre de surveillance qui était intervenu dans ces deux affaires, avaient été rappelés à l'ordre.

Après examen, la Commission de gestion est parvenue aux conclusions suivantes:

431 Le commandant de la brigade d'aviation 31

Au sein des Forces aériennes, le poste de commandant de la brigade d'aviation 31 passe pour un poste de commandement idéal. Le commandant de la brigade d'aviation 31, qui était en poste lors des deux erreurs de vol, exerça ses fonctions jusqu'à fin 1997. A la fin de l'année 1997, le chef d'état-major des Forces aériennes prit sa retraite. Son poste ayant été repris par le commandant de la brigade d'aviation 31 de l'époque, il fallut nommer un nouveau commandant de la brigade d'aviation 31 qui, pour l'occasion, fut promu au grade de brigadier. Dans sa prise de position sur l'article paru dans la «Weltwoche» du 2 octobre 1997, le chef de l'information des Forces aériennes explique que le transfert du commandant de la brigade d'aviation 31 s'inscrit dans une planification du personnel à long terme; il précise que ce transfert avait déjà été décidé avant que ne surviennent les deux erreurs de vol causées par le commandant des Forces aériennes. Il ajoute qu'en devenant chef d'état-major des Forces aériennes le commandant de la brigade d'aviation 31 est devenu membre du Comité directeur, c.-à-d. de l'organe suprême des Forces aériennes, ce qui prouve bien qu'il a fait l'objet d'une promotion et non d'un déclassement.

L'intéressé dit avoir été surpris par le moment auquel est intervenu son transfert de la brigade d'aviation 31 à l'état-major des Forces aériennes. A l'époque, il était persuadé qu'il ne changerait d'affectation qu'après avoir assumé le commandement de la brigade pendant deux années supplémentaires. Les investigations menées par la Commission de gestion ont démontré que le chef de l'information des Forces aériennes déforme la réalité en présentant comme une promotion le transfert du commandant de la brigade d'aviation 31. En effet, l'ensemble des personnes interrogées – et donc la plupart des pilotes – ne considèrent pas un tel transfert comme une promotion, mais plutôt comme le contraire.

Afin de justifier cette mutation, le commandant des Forces aériennes a déclaré à l'intéressé qu'il cherchait avant tout à abaisser la moyenne d'âge des généraux. Il lui a expliqué que le poste de commandant des Forces aériennes devrait être repourvu dans deux ans et qu'en élargissant la base et en remettant à des pilotes le grade d'officier général des Forces aériennes, il préparait en fait sa propre succession. Il a ajouté que le chef d'état-major des Forces aériennes qui venait de prendre sa retraite était un pilote, qu'un autre officier général qui était un pilote prendrait prochainement sa retraite et que les autres généraux des Forces aériennes n'étaient pas des pilotes. Il lui a dit espérer que cette mutation permettrait la création d'une large base d'officiers généraux qui facilitera la répartition des tâches lors des changements de postes qui auront lieu deux ans plus tard.

La Commission de gestion n'a pas pu se prononcer sur le bien-fondé de ces affirmations. Elle a pour le moins constaté que, dans un document interne intitulé «Planungsdaten hohe Stellen von Armee und EMD» du 13 août 1996, la promotion du brigadier Keckeis au poste de chef d'Etat-Major des Forces aériennes était prévue pour le 1^{er} janvier 1998.

Il est établi que deux jours après l'erreur de vol du 19 novembre 1996 mettant en cause le commandant des Forces aériennes, le commandant de la brigade d'aviation 31 de l'époque a fait suivre à celui-ci un enseignement aéronautique. C'est au cours de cette discussion que le commandant des Forces aériennes a annoncé au commandant de la brigade d'aviation 31 que celui-ci devrait quitter ses fonctions de commandant de brigade d'aviation fin 1997 pour être promu au poste de chef d'état-major. Le commandant de la brigade d'aviation 31 a déclaré devant les sections Autorités/Ressources de la Commission de gestion du Conseil national que cette nouvelle lui avait causé un véritable choc. Durant les mois qui suivirent, la mutation en question a été évoquée à plusieurs reprises. Elle a finalement été approuvée par le Conseil fédéral au milieu de l'année 1997.

Les subordonnés du brigadier comme les personnes extérieures à toute cette affaire estiment que le commandant des Forces aériennes a commis une maladresse en évoquant pour la première fois cette mutation le jour où il reçut un enseignement aéronautique du brigadier dont il était le supérieur hiérarchique.

La Commission de gestion estime que le comportement du commandant des Forces aériennes dénote un manque certain de psychologie.

432 Le pilote de l'escadre de surveillance

Un pilote de l'escadre de surveillance exerçant la fonction de moniteur de vol a été impliqué, sans aucune faute de sa part, dans l'erreur du 19 juin 1996. A cette époque, ce pilote était également membre de la Commission de la sécurité des vols (CSV),

✦ un organe consultatif à la disposition du commandant des Forces aériennes. Les délibérations au sein de la CSV se déroulent de manière confidentielle ce qui permet à chacun de ses membres, indépendamment de sa position hiérarchique, de s'exprimer sur tous les problèmes ayant trait à la sécurité des vols.

Lors de la séance que la Commission de la sécurité des vols a tenue le 5 février 1997, le pilote en question a demandé comment il convenait de traiter l'erreur de vol provoqué par le commandant des Forces aériennes en novembre 1996, ce qui a déclenché une vive discussion parmi les membres de la commission. On a alors demandé au chef de la justice militaire des Forces aériennes d'amener le commandant des Forces aériennes à informer son supérieur militaire, le conseiller fédéral Adolf Ogi, de l'erreur survenue.

Un groupe de travail intitulé «Commandement et culture» vit le jour suite au séminaire consacré à la culture dans les Forces aériennes qui eut lieu à Sion du 8 au 10 juillet 1997. Le 12 août 1997, le Comité directeur des Forces aériennes a décidé de nommer adjoint au chef de projet de ce groupe de travail le pilote susmentionné quand bien même cela entraînait son détachement à Berne pour un semestre. Selon la version officielle, le Comité directeur des Forces aériennes a tenu à confier les rênes de ce groupe de travail à un pilote qui avait su attirer l'attention de ses supérieurs par son esprit critique et par ses idées d'avant-garde. Selon la version officielle, le Comité directeur des Forces a donc voulu tirer parti de toute cette créativité. Mais si l'on consulte la planification à long terme des cours de formation pour le pilotage des F/A-18, on constate que le pilote susmentionné était prévu pour le printemps 1998. Sa nomination au poste de chef de projet du groupe de travail «Commandement et culture» l'a empêché de suivre ce cours au moment prévu. Bien qu'il ait été entre-temps inscrit au deuxième cours de 1998, cet état de fait laisse songeur.

On peut se demander si la nomination inattendue du pilote susmentionné au poste d'adjoint au chef de projet est uniquement due à son état d'esprit critique, mais toujours positif. En tout cas, plusieurs pilotes pensent que sa nomination est, de toute évidence, une mise au pas due à l'intervention qu'il fit au sein de la Commission de la sécurité des vols. La Commission de gestion constate par conséquent que cette décision de mutation, prise peu après les deux erreurs mettant en cause le commandant des Forces aériennes, a plus contribué à faire naître de nouvelles rumeurs et à faire apparaître de nouvelles manifestations de mécontentement qu'elle n'a réussi à apaiser l'agitation régnant au sein du corps des pilotes.

433 Modifications intervenues au sein de la Commission de la sécurité des vols

Peu après que les deux erreurs eurent été évoquées en son sein, la Commission de la sécurité des vols (CSV) a vu sa composition modifiée et le nombre de ses membres réduit. A l'heure actuelle, les noms des nouveaux membres de la Commission de la sécurité des vols sont déjà connus. Il est en outre certain que le pilote précité ne sera plus membre de la CSV, puisque le commandant de l'escadre de surveillance et le représentant des pilotes militaires de carrière ne seront désormais plus représentés au sein de cette commission. En revanche, le commandant de la brigade d'aviation 31 y siègera dorénavant.

On peut se demander si cette modification de la composition de la commission a été décidée à la suite des événements susmentionnés. Dans ce contexte, les déclarations

qu'a faites le plus ancien membre de la CSV, le lieutenant-colonel Andreas Etzweiler, sur l'évolution de la CSV ne manquent pas d'intérêt:

«A l'origine, la CSV a été créée afin de servir d'organe consultatif au commandant des Forces aériennes. Sa tâche consistait à analyser tous les accidents et les erreurs survenues lors du service de vol et de saut, et de conseiller le commandant des Forces aériennes sur les questions de sécurité aérienne. On espérait ainsi éviter que des erreurs semblables ne se reproduisent.

Au cours de ces dernières années, la CSV a eu toujours plus de mal à remplir son mandat efficacement. Cette évolution est due au fait que le commandant des Forces aériennes a présidé lui-même la commission pendant deux ans². Depuis, la CSV s'est limitée à examiner des problèmes de commandement et des questions de détail qui, en réalité, ne sont pas du ressort d'une commission mais qui devraient être traitées par la voie hiérarchique et par des services spécialisés. Nous avons consacré de moins en moins de temps à l'examen de questions essentielles, notamment de la manière dont les événements s'enchaînent et sur les principales mesures de sécurité susceptibles d'enrayer ce phénomène.» (Lettre du 30 déc. 1997).

En outre, le lieutenant-colonel Andreas Etzweiler prétend que, lorsque des accidents se produisaient, il arrivait parfois que la CSV soit tenue à l'écart. Il explique que de tels procédés empêchent le bon fonctionnement de la prévention des accidents et sont l'une des causes «du débat public dont fait l'objet le commandant des Forces aériennes».

D'après les renseignements que les sections Autorités et Ressources de la Commission de gestion du Conseil national ont recueillis auprès du commandant des Forces aériennes, la question de l'efficacité de la CSV fait depuis longtemps, c'est-à-dire au moins depuis 1995, l'objet d'investigations. Au printemps 1997, la Direction des Forces aériennes décida de se pencher sur les problèmes structurels posés par la sécurité aérienne. En automne 1997, un séminaire fut consacré à cette thématique: le 4 novembre 1997, toutes les personnes qui participaient à ce séminaire (31) ont approuvé un «nouveau concept de sécurité aérienne».

Les renseignements fournis par le commandant des Forces aériennes amènent la Commission de gestion à penser que l'on ne peut pas mettre en relation la discussion qui fut menée au sein de la CSV sur les erreurs de vol commises par le commandant des Forces aériennes et la décision de modifier la composition de cette commission. La Commission de gestion constate cependant que ces erreurs de vol et, en définitive, le fait que le commandant des Forces aériennes se soit exposé au risque de les commettre, ont provoqué des malentendus et créé des doutes sur les motifs ayant réellement conduit à réformer la CSV.

44 Style de commandement du commandant des Forces aériennes

Les sections Autorités/Ressources de la Commission de gestion ont décidé de ne pas poursuivre leurs recherches sur le style de commandement du commandant des Forces aériennes. Il est vrai que les auditions menées par ces deux sections ont permis de constater que certains officiers supérieurs ont émis à l'encontre du comman-

² Le Commandant des Forces aériennes a cessé de présider la Commission de la sécurité des vols au 1^{er} janvier 1996.

dant des réserves qui concernaient plus particulièrement son style de commandement et son comportement envers la troupe. Ces officiers ont reproché au commandant des Forces aériennes d'être un individualiste toujours à l'écart de ses troupes. Le fait que ses décisions ne soient presque jamais prises en commun semble poser quelques problèmes au corps des pilotes et plus particulièrement aux pilotes professionnels. En outre, dans le cadre de son enquête, le brigadier Jürg Van Wijnkoop a également constaté que la personnalité du commandant des Forces aériennes créait un certain malaise, ce qu'il a signalé au chef du département. Mais ce genre de critiques est presque inévitable dans une structure hiérarchique. En outre, elle se heurte à l'opinion des membres du Comité directeur des Forces aériennes qui, dans la prise de position qu'ils ont envoyée le 17 octobre 1997 à M. le conseiller fédéral Adolf Ogi, ont affirmé qu'au sein du comité les processus de décision se déroulent d'une façon ouverte et professionnelle et qu'il n'existe aucune crise de commandement.

La commission s'est demandé s'il y avait lieu d'entendre d'autres personnes, en particulier des membres du directoire, directement subordonnés au chef des Forces aériennes. Elle a renoncé à le faire, estimant qu'il n'était pas de son ressort, mais de celui de l'autorité de surveillance, de contrôler le climat qui règne dans un secteur de l'administration fédérale. La commission a cependant pu constater que l'attitude du commandant des Forces aériennes s'était modifiée de façon positive à la suite des deux affaires révélées par les médias au printemps et en automne 1997.

Néanmoins, la Commission de gestion recommande au Conseil fédéral d'examiner si les critiques émises par des officiers de haut rang tiennent au style de commandement du commandant actuel ou si elles ne relèvent pas davantage de l'organisation du commandement des Forces aériennes ou de la mise en place de la réforme «Armée 95».

5 Conclusions

La Commission de gestion du Conseil national a eu connaissance de la lettre que le Comité directeur des Forces aériennes a adressée au conseiller fédéral Adolf Ogi le 17 octobre 1997, et dans laquelle il est dit que le commandement ne présente aucun signe de «crise» et que les mécanismes de décision fonctionnent selon les principes de l'ouverture, de la coopération et du pragmatisme. Les constatations que l'auditeur en chef de l'armée a été amené à faire dans le cadre de l'enquête qu'il a menée sur les deux erreurs de vol et les auditions auxquelles a procédé la commission contredisent, en tout cas partiellement, le témoignage des membres du Comité directeur.

La Commission de gestion abonde dans le sens du Conseil fédéral lorsqu'en réponse à la question ordinaire que le conseiller national Alder a posée le 10 octobre 1997, il affirme que, sous la conduite du commandant de corps Fernand Carrel et grâce aux efforts déployés et aux expériences accumulées par celui-ci, nos Forces aériennes sont devenues une arme qui suscite l'admiration des pays voisins, et qui serait performante en cas de conflit aérien. La Commission de gestion ne peut en revanche pas se rallier au Conseil fédéral lorsqu'en réponse à la même question il explique qu'aucune mesure ne s'impose ni dans le domaine du personnel, ni dans celui de l'organisation. D'après le Conseil fédéral, le commandant des Forces aériennes aborde avec soin et circonspection les problèmes auxquels il est confronté et il renseigne en permanence le chef du DDPS sur les activités menées au sein des Forces aériennes. Les investigations menées par la commission n'ont permis de confirmer qu'une partie de ces affirmations.

6 Recommandations

La Commission de gestion du Conseil national recommande au Conseil fédéral d'examiner les points suivants, respectivement de prendre les mesures énoncées ci-dessous:

1. Le Conseil fédéral réintroduit la limite d'âge de 55 ans pour le pilotage de jets de combat.
2. Le Conseil fédéral examine si les commandants des Forces aériennes ne devraient pas renoncer définitivement à piloter des aéronefs militaires.
3. Le Conseil fédéral procède à un examen de la culture de conduite au sein des Forces aériennes. Il établit si les critiques émises par des officiers de haut rang tiennent au style de commandement du commandant actuel ou si elles ne relèvent pas davantage de l'organisation du commandement des Forces aériennes ou de la mise en place de la réforme «Armée 95».

7 Suite de la procédure

La Commission de gestion du Conseil national prie le Conseil fédéral de bien vouloir lui faire savoir d'ici au 29 mai 1998 quelles mesures il a prises sur la base de ses recommandations.

Pour les sections Autorités/Ressources

Fulvio Pelli, conseiller national

Le président de la Commission de gestion

Alexander Tschäppät, conseiller national

La secrétaire des Commissions de gestion

Mariangela Wallimann-Bornatico

40169

Liste des personnes entendues

Ogi Adolf	conseiller fédéral	Chef du DDPS
Carrel Fernand	commandant de corps	commandant des Forces aériennes
Cuche Jean-Pierre	brigadier	commandant de la brigade de défense contre avions 33
Dörig Werner	colonel	chef de la justice militaire des Forces aériennes
Keckeis Christophe	brigadier	commandant de la brigade d'aviation 31
Läubli Rudolf	brigadier	commandant adjoint, commandement des Ecoles d'état- major et de commandants (EEMC)
van Wijnkoop Jürg	brigadier	auditeur en chef de l'armée (jusqu'au 31 déc. 1997)

40169

Rapport de la Commission de gestion du Conseil national Erreurs survenues au sein des Forces aériennes du 16 avril 1998

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1998
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.09.1998
Date	
Data	
Seite	3772-3783
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 557

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.