



NOÉMIE ROTEN

Noémie Roten, 33 ans, est coprésidente de l'Association suisse pour la promotion de l'engagement de milice. Après avoir conduit des camions à l'armée pendant dix ans, elle officie en tant que juge suppléante dans les tribunaux militaires. Dans sa vie «normale», elle est cheffe de projet chez Pro Futuris – le nouveau «think + do tank» de la Société suisse d'utilité publique.

Repenser notre notion de la défense

La Suisse peut et doit s'engager dans un débat sécuritaire plus fondamental: de quelles menaces voulons-nous nous protéger? Comment la sécurité peut-elle être garantie de manière équitable et efficace? Quel type de système d'obligation de servir nous faut-il pour y parvenir? Ce sont les questions qui ponctuent le panorama offert par **Boas Lieberherr** et **Benno Zogg**, chercheurs au Center for Security Studies de l'EPFZ.

En substance, ce sont les mêmes questions que pose l'initiative populaire fédérale «Pour une Suisse qui s'engage – initiative service citoyen», en récolte de signatures depuis avril. Je la défends avec conviction, et lui consacre une tribune conjointement avec la conseillère aux Etats fribourgeoise **Johanna Gapany** – également membre du comité d'initiative. Par cette initiative, nous souhaitons engager un débat de fond – d'envergure nationale – sur ce qu'est la sécurité: comment et que voulons-nous défendre aujourd'hui et dans le futur? Quel rôle pour les citoyennes et les citoyens de notre pays?

Car une chose est sûre, chères lectrices et chers lecteurs, nous filons au-devant de défis inédits, sans écouter pleinement les annonces de tempête – tel l'avion suisse de **Grégoire Chambaz** et **Nicolas Siorak**, ces deux experts des enjeux systémiques globaux. Après la pandémie, la guerre en Ukraine ne fait que confirmer notre entrée dans une nouvelle ère d'instabilité. Le spectre des menaces est multidimensionnel et systémique (pandémies, guerres, bouleversement climatique, pénuries, violences sociales, isolement...). Comment dès lors adapter notre organisation collective pour nous défendre?

Explorer cette question et la sécurité au sens large, c'est l'ambition de la série de contributions au débat que j'ai concoctée pour vous cette semaine.

Le bien bel avion suisse

OPINION



GRÉGOIRE CHAMBAZ
ANCIEN RÉDACTEUR ADJOINT À LA «REVUE MILITAIRE SUISSE»

NICOLAS SIORAK
ÉCONOMISTE, CONSULTANT EXPERT SUR L'IMPACT DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Il file à plus de 4000 mètres d'altitude. Étincelant. Les moteurs rugissants. À plus de 500 km/h, les vents ne lui font que peu d'effet. À l'intérieur, un bruit sourd se laisse entendre. Les hublots filtrent l'essentiel de la lumière crue du soleil. Modernes et discrets, les sièges sont de la consistance idéale.

C'est l'avion suisse. Il n'y en a pas beaucoup comme ça. Depuis qu'il vole, il en a vu. Il a aussi beaucoup évolué. D'un petit biplace il y a deux cents ans, il est entré depuis longtemps dans la classe des avions de ligne. Ses équipements sont parmi les meilleurs. La fiabilité, la précision et l'ingéniosité de son service sont reconnues sur tout le globe. Malgré son petit nombre de passagers, ses opérations sont très rentables. Ce fait suscite l'admiration, tout comme l'historique de ses vols.

Comme tout engin volant, l'avion suisse a traversé plusieurs tempêtes. Mais, à la différence des autres aéronefs, il n'a jamais été gravement endommagé. Ses pilotes sont connus pour s'organiser différemment des autres. Serait-ce la raison de son succès? Ou serait-ce la discipline et la formation du gros de ses passagers, connus pour leurs réponses pragmatiques en cas de pépin?

Là où d'autres avions ont été contraints de poursuivre leur trajectoire dans l'orage, l'avion suisse a pu adapter ses plans de vol. Cela coûte parfois beaucoup, mais la sécurité de l'avion en vaut le prix, et la caisse le permet. Peut-être un autre facteur possible qui expliquerait son succès? Ou serait-ce sa petite taille, qui lui permet plus de manœuvrabilité en vol. Ou simplement la chance, ce que soit une météo favorable ou encore d'autres circonstances.

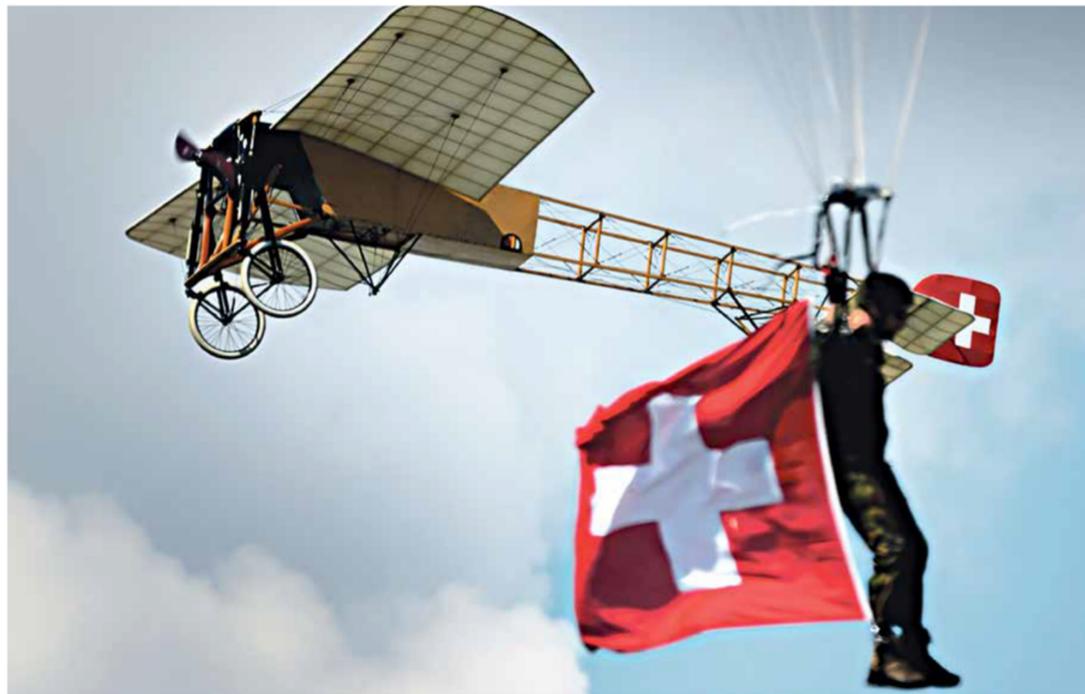
Pour une partie des occupants de l'avion, le succès de l'aéronot ne peut être lié à la chance, mais doit beaucoup à l'excellence des pilotes et du

personnel de bord, un des plus efficaces au monde. Pour d'autres, la réussite de l'avion est inséparable de la compétence des passagers et de l'organisation interne de l'avion, qui parfois propulse un de ses occupants aux manettes. Les occupants sont fiers de leur avion, même si c'est mal vu de le dire, beaucoup pensent que l'avion suisse est le meilleur au monde.

Depuis plusieurs années, on annonce des nuages noirs à l'horizon. Les plus inquiets parlent même de tempêtes à répétition et d'augmentation du prix du carburant. Certains voudraient qu'on change de trajectoire, ou qu'on réduise aussi la vitesse de croisière, mais ce ne sont pas des propositions sérieuses. L'avion a déjà traversé plusieurs tempêtes par le passé et rien ne laisse supposer qu'il ne pourra pas le refaire dans le futur.

Lors d'un vol récent, la cheffe de cabine a indiqué qu'on devra peut-être diminuer le chauffage à bord cet hiver. Cette nouvelle provoque l'interrogation. On n'a jamais, de mémoire moderne, diminué le standing de cabine. Il y a six mois, un des pilotes indiquait déjà que l'éclairage et les systèmes de divertissements pourraient ne plus fonctionner à certaines heures. Cela semblait lointain, mais maintenant, c'est imminent.

Chez les pilotes et le personnel de bord, on a connaissance d'autres difficultés que les passagers ignorent. Une partie des systèmes d'alerte et des procédures en cas d'urgence ne sont plus maintenus depuis très longtemps. Si la majorité des pilotes voient les problèmes, tous estiment que ce n'est pas de leur domaine de compétence de les résoudre. Par le passé, certains navigateurs ont voulu prévenir la cabine, mais ils ont séchement été remis à leur place. Seuls les pilotes peuvent informer la cabine. Conséquence: les passagers ne sont pratiquement jamais infor-



Une démonstration de l'armée suisse à Payerne le 6 septembre 2014 pour fêter le 50e anniversaire de la Patrouille suisse. (LAURENT GILLERON/KEYSTONE)

més des problèmes, alors qu'ils pourraient parfois aider.

Du côté des passagers, l'anxiété monte chez les plus jeunes – qui ont peur que les tempêtes puissent faire se crasher l'avion – et les moins jeunes – qui se demandent ce qu'on devra jeter de l'avion si la vitesse venait à trop baisser. Comme les nuages noirs semblent encore loin, la plupart des passagers ne se sentent pas concernés. Il y a ceux qui rejettent la possibilité même de tempêtes, ceux qui ne seront plus dans l'avion (ou elles ne plus y être) au moment où elles arriveront, et ceux qui ont ou pensent s'acheter des parachutes.

Pour l'instant, la majorité des passagers veut que l'avion poursuive sa trajectoire. Un léger changement de cap serait acceptable, mais pas d'altitude, de vitesse, de climatisation ou de service à bord. On peut repeindre l'avion en vert si ça aide, tant que, pratiquement, rien d'autre ne change. Mais l'absence de chauffage cet hiver pourrait changer la donne.

Dans l'avion suisse, les conditions de vol sont théoriquement les mêmes pour les passagers de pre-

“CHEZ LES PILOTES ET LE PERSONNEL DE BORD, ON A CONNAISSANCE D'AUTRES DIFFICULTÉS QUE LES PASSAGERS IGNORENT”

mière classe et ceux de la classe économique. Cependant, on murmure que tous ne seront pas traités à la même enseigne si le chauffage de cabine venait à être limité cet hiver, notamment parce que

les classes business et plus ont des sièges chauffants. Pour une partie des passagers en classe éco, le tout paraît impossible, soit parce qu'ils sont rivés sur le système de divertissement de cabine, soit parce qu'ils ont pour l'instant toujours fait confiance au personnel de bord.

Chez les chargés de sécurité à bord, on ne sait pas et on ne s'intéresse pas à ce qui pourrait se passer si les inégalités de traitement venaient à se généraliser. Sur d'autres fronts, à part le contrôle des bagages et un petit peu l'antiterrorisme, cela ne les regarde pas. Ni les passagers ni les pilotes ne leur ont demandé de s'y intéresser. Quelques voix proposent de réfléchir malgré tout aux implications possibles des orages pour la sécurité de l'avion, d'autant plus si ceux-ci évoluent notamment en fréquence et en intensité. Il demeure que le système veut qu'on respecte d'abord la procédure et la hiérarchie. On a toujours fait comme ça, et on ne va pas changer pour ces trouble-fêtes.

À bord de l'avion, le calme règne. Tout le personnel de bord suit à

la lettre les procédures indiquées. Dans le cockpit, des diodes d'alerte sont au rouge et le radar indique des orages à l'horizon. Mais ce n'est dans aucun cahier des charges du personnel de bord de s'intéresser à ces alertes ou d'en informer les passagers. Quoi qu'il en soit, l'important est que les passagers soient satisfaits du service à bord, même si certains montrent des signes d'inquiétude. Pour l'instant, les questionnaires de satisfaction reviennent pour la plupart positifs, alors pourquoi s'inquiéter?

L'avion suisse, un bel avion. Étincelant. Les moteurs rugissants. Jamais endommagé jusqu'à présent. À 4000 mètres d'altitude, les vents lui font peu d'effet. Pour encore combien de temps? =

Grégoire Chambaz, ancien rédacteur adjoint pour la «Revue militaire suisse», géographe de formation et spécialiste des impacts du changement climatique sur les chaînes d'approvisionnement. Il a travaillé pour de multiples industries et institutions en Europe et en Asie.

Nicolas Siorak, économiste, expert reviewer auprès du GIEC et spécialiste des impacts du changement climatique sur les chaînes d'approvisionnement. Il a travaillé pour de multiples industries et institutions en Europe et en Asie.

La sécurité est notre affaire

OPINION



NOÉMIE ROTEN
COPRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION SUISSE POUR LA PROMOTION DE L'ENGAGEMENT DE MILICE

JOHANNA GAPANY
CONSEILLÈRE AUX ÉTATS PLR DE FRIBOURG, MEMBRE DU COMITÉ D'INITIATIVE POUR UN SERVICE CITOYEN

Faire ou ne pas faire l'armée, telle est la question. Et si elle devenait plutôt: servir ou ne pas servir son pays? Aujourd'hui, les chiffres parlent d'eux-mêmes: un tiers des jeunes s'engage. De là à dire que les deux tiers restants ne font rien pour le pays, il semble n'y avoir qu'un pas. Et pourtant, c'est faux. Nous vivons dans un pays construit et habité par l'esprit de milice et celles et ceux qui renoncent à l'armée ne renoncent certainement pas à d'autres formes d'engagement au service de leur pays, comme les pompiers ou la politique de milice.

Jusqu'à présent, la réforme de l'obligation de servir n'a été abordée que sous l'angle de l'armée. Désormais, il est nécessaire d'aborder le changement sous l'angle des besoins. D'une part en tenant compte des nouveaux risques, des risques hybrides qui changent constamment et qui confirment à quel point il est important qu'un peuple puisse se mobiliser. Et à un tout autre niveau – en rappelant des méthodes traditionnelles –, l'invasion de l'Ukraine nous le confirme malheureusement: l'existence d'un peuple tient parfois à sa seule capacité à se mobiliser et à se défendre.

Autre chantier de la réforme: l'intégration des femmes qui nécessite des adaptations, tant au niveau des uniformes que des infrastructures et du planning, puisque la conciliation du service avec la vie familiale doit être possible – tant pour les hommes que pour les femmes.

La question de la nécessité d'avoir une armée fonctionnelle a déjà été maintes fois posée et l'actualité nous confirme qu'il serait faux de s'en départir. La population aussi l'a déjà confirmée. En 2013, l'Initiative du Groupe pour une Suisse sans armée (GSSA) pour «l'abrogation du service militaire obligatoire» était rejetée par 73,2% du corps électoral et par l'intégralité (1) des cantons (ce qui est un fait plutôt rare). Le peuple

“PASSER D'UNE OBLIGATION DE SERVIR PUREMENT MILITAIRE ET MASCULINE À UN SERVICE DE MILICE POLYVALENT POUR TOUTES ET TOUS”

suisse tient à son armée. Il tient à l'obligation de servir.

La volonté de réformer l'armée est palpable. Pourtant les réformes patinent et ont trop peu d'effets. Encore aujourd'hui, les trop nombreuses interventions parlementaires, les rapports et les groupes d'experts mènent à une réflexion circulaire qui consiste à se demander comment garantir les effectifs de l'armée et de la protection civile en se basant sur des besoins sécuritaires figés et non pas sur les menaces actuelles et futures. Il est alors nécessaire que la population donne le ton, d'où le lancement d'une initiative pour et par la société civile pour donner à chacune et à chacun la possibilité de s'engager.

L'initiative en question, c'est celle «pour une Suisse qui s'engage» – l'Initiative Service citoyen. Elle part du principe que l'obligation de servir est un espace d'engagement important pour la mise en œuvre de déci-

sions communes. La gestion des crises, la préservation de nos valeurs et de ce que l'on construit chaque jour, sans oublier la construction durable de l'espace de vie exigent des réponses communes. Le service citoyen démocratise l'engagement: chacun et chacune est appelé à accomplir un engagement au bénéfice de la collectivité et de l'environnement, faisant partie des droits et obligations civiques normales – qu'il s'agisse du service militaire, du service civil ou d'un autre engagement de milice de terrain. La Suisse passe ainsi d'une obligation de servir purement militaire et masculine à un service de milice polyvalent pour toutes et tous au bénéfice de la collectivité et de l'environnement.

Là où le Conseil fédéral propose d'étendre l'obligation de servir, nous proposons d'en revoir le fonctionnement dans son intégralité. L'arrivée des femmes est une belle opportunité pour renforcer encore l'esprit de milice et faire profiter à toutes celles et ceux qui donnent un peu de leur temps pour notre pays. Le gain peut être de l'expérience, des connaissances, la constitution d'un réseau, l'apprentissage d'une autre langue nationale, la découverte d'autres régions de notre pays... En bref, l'initiative ne veut pas que les femmes (ou les personnes aujourd'hui déclarées inaptes au service) intègrent simplement le système masculin existant, mais elle modifie fondamentalement la façon d'aborder l'engagement citoyen.

Le service citoyen, c'est élargir notre notion de défense et tout axer sur l'engagement, les compétences des citoyens et des citoyennes et leur capacité à apporter quelque chose à la société. Le service citoyen, c'est plus qu'une réforme, c'est une promesse aux générations futures. C'est garantir qu'à l'avenir ce devoir soit assumé avec fierté, non pas par un tiers de la population mais par une majorité. Car la sécurité c'est notre affaire, à toutes et à tous. =

Les nouveaux défis de l'obligation de servir

OPINION



BOAS LIEBERHERR ET BENNO ZOGG
CHERCHEURS AU CENTER FOR SECURITY STUDIES, EPFZ

Plus de 8000 Suisses ont commencé leur école de recrues en juillet 2022. Ils ne le font pas de leur plein gré, mais en raison de l'obligation de service militaire pour les hommes (s'ajoutent aussi quelques femmes volontaires). Il faut pouvoir justifier cette contrainte. La guerre en Ukraine pose de nouveaux défis de sécurité en Europe.

Cela exige des modèles performants et efficaces en matière de politique de sécurité et de défense. En conséquence, il faudrait réguliè-

rement remettre en question le système d'obligation de servir en Suisse. Remplit-il son objectif principal, à savoir assurer la sécurité, et est-il aussi juste et efficace que possible? La dernière fois que la Suisse a réaffirmé le principe de l'obligation de servir, c'était lors d'une votation en 2013. Mais depuis un ou deux ans, les propositions et les idées concernant les réformes restaient les mêmes. En outre, certains postes exigent des profils plus spécifiques, par exemple dans le domaine informatique.

Le DDPS est revenu sur cette problématique des effectifs à court et à long terme dans deux rapports. Dans

de considérations politiques au niveau de l'Etat et de la société, selon lesquelles cette dernière souffrirait d'un déficit de solidarité et de cohésion. L'accent est mis sur le fait qu'actuellement l'obligation de servir ne concerne que les hommes et semble plutôt rigide, et sur la question du sens que le service peut, ou devrait avoir. D'autre part, certaines propositions de réforme sont nées de défis concrets en matière de politique de sécurité. La protection civile souffre actuellement d'une carence en effectifs. Selon les prévisions du DDPS, l'armée pourrait également connaître des pénuries de personnel dans les dix prochaines années si les paramètres restaient les mêmes. En outre, certains postes exigent des profils plus spécifiques, par exemple dans le domaine informatique.

Le DDPS est revenu sur cette problématique des effectifs à court et à long terme dans deux rapports. Dans un premier temps, ceux-ci suggèrent un rapprochement de la protection civile et du service civil. Concrètement, des personnes effectuant un service civil pourraient à l'avenir être convoquées pour des tâches de protection civile. À plus long terme, des réformes fondamentales du système d'obligation de servir sont à l'étude. Trois options ont été examinées. Obligation de servir dans la sécurité: protection civile et service civil fusionneraient en un service de protection contre les catastrophes. Obligation de servir axée sur les besoins: dans ce cas, les femmes seraient désormais également astreintes au service. Cela créerait un pool de recrutement deux fois plus important qu'aujourd'hui. On n'y recruterait que les personnes dont l'armée et la protection civile ont effectivement besoin. La Norvège pratique un modèle similaire. Obligation d'un service citoyen:

tous les Suisses devraient accomplir un service et l'éventail des missions serait élargi.

Le Conseil fédéral entend étudier de manière approfondie les deux premières variantes. Il a abandonné l'option d'un service citoyen obligatoire, pas suffisamment axé selon lui sur la sécurité et inefficace; la proposition n'est toutefois pas enterrée. L'association ServiceCitoyen.ch recueille des signatures pour une initiative en ce sens. Les initiateurs considèrent ce service citoyen comme une réponse à la crise du système de milice et aux clivages sociaux qui s'accroissent. Pour eux, la sécurité doit être appréhendée de manière large, la liberté de choix doit être la plus grande possible et le service doit être porteur de sens.

Les trois modèles suscitent des points de friction. Dans le cas de l'obligation de servir dans la sécurité, deux services aux logiques différentes sont fusionnés. Le nombre de jours de service à

“PLUS LES PERSONNES ASTREINTES PEUVENT ÊTRE UTILEMENT MOBILISÉES, PLUS ELLES ENTRENT EN CONCURRENCE AVEC LE MARCHÉ DU TRAVAIL”

effectuer dans le cadre de la protection contre les catastrophes pourrait potentiellement être quadruplé – il faudrait en évaluer le besoin. Les coûts du système augmentent.

L'obligation de servir axée sur les besoins tente quelque chose qui semble logique: tout d'abord on détermine les besoins en termes de sécurité nationale, puis on n'enrôle que les personnes qui y sont nécessaires – et uniquement celles-ci, femmes ou hommes. Mais la question se pose de savoir comment établir un équilibre entre les personnes qui font un service et celles qui n'en font pas. Pour ce faire, on peut choisir entre des incitations positives ou négatives. L'idée que les femmes pourraient à l'avenir devoir s'acquitter d'une taxe d'exemption si elles ne faisaient pas de service est très controversée.

L'obligation d'un service citoyen soulève aussi des questions juridiques, d'efficacité et de coût. Il n'est pas certain qu'en dehors des tâches d'ordre

purement sécuritaire l'on puisse trouver suffisamment de postes pour caser le surplus de personnes qui seraient astreintes au service. Par exemple, le manque de personnel hautement qualifié dans le secteur de la santé ne peut pas forcément être comblé par des personnes astreintes peu qualifiées. Et plus les personnes astreintes peuvent être utilement mobilisées, plus elles entrent en concurrence avec le marché du travail ordinaire. De nombreuses tâches envisagées dans le cadre d'un service citoyen sont certes souhaitables, par exemple dans le domaine de l'environnement et du social, mais sont-elles essentielles en termes de sécurité au point de justifier une obligation de service? La contrainte peut-elle et doit-elle favoriser la cohésion sociale et le civisme?

Le développement du système de l'obligation de servir soulève donc des questions de fond. Le risque est que les débats suivent les lignes idéologiques

habituelles et que les questions de détail prennent le dessus. De plus, comme dans de nombreux débats sur la politique de défense, la perspective intérieure risque de s'imposer seule, sans prise en compte de la situation extérieure en matière de menaces, de l'évolution rapide dans le domaine technologique et de l'importance de la coopération en matière de politique de sécurité. Le «statu quo plus» – une journée d'orientation obligatoire pour les femmes – que le Conseil fédéral considère comme «souhaitable dans tous les cas» et qu'il continue également à examiner serait un compromis minimal typiquement suisse.

Mais la Suisse peut et doit s'engager dans un débat sécuritaire plus fondamental: quel type de système d'obligation de servir voulons-nous? De quelles menaces voulons-nous nous protéger? Et comment la sécurité peut-elle être garantie de manière équitable et efficace? =