Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: - (2014)

Heft: [2]: Numéro Thématique Aviation

Artikel: Le processus d'acquisition d'avions pour l'armée suisse à travers l'histoire

Autor: Grand, Julien

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781222

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Le bombardement de Schafhouse, en 1944.

Histoire

Le processus d'acquisition d'avions pour l'armée suisse à travers l'histoire

Cap Julien Grand

Rédacteur adjoint, RMS+

Le 18 mai prochain aura lieu un fait unique au monde. La population helvétique aura le droit de se prononcer pour ou contre l'acquisition d'un avion de combat. Aucun pays au monde ne connait une procédure similaire. Cela atteste de l'émotion qui entoure chaque acquisition aéronautique, phénomène déjà centenaire. L'achat d'avion fut toujours au carrefour des intérêts politiques, économiques et militaires.

Une tension déjà palpable en 1914

Une collecte nationale fut nécessaire pour la mise en place d'une aviation militaire. Ce fonds devait permettre l'acquisition d'avions. Or précisément ces appareils ne sont pas disponibles du fait du début de la guerre. Avant le premier conflit mondial, la Suisse avait déjà raté le train en matière d'industrie aéronautique puisque, sans soutien de la part de l'Etat, presque tous les constructeurs, ingénieurs et autres pionniers de l'aéronautique étaient partis exercer leurs talents à l'étranger. Lors de la mobilisation, la plupart de ceux-ci doivent rejoindre les rangs de l'armée suisse ou tout du moins revenir au pays. Parmi eux se trouve l'ingénieur Wild qui ne tarde pas à présenter des projets d'appareil aux troupes d'aviations. De leur côté, les ateliers fédéraux, établis à Thoune, font appel à l'ingénieur Häfeli pour développer leur propre série d'appareil.

Très rapidement, les deux séries d'appareil s'opposent. Alors que les aviateurs soutiennent l'appareil de Wild, le Service technique militaire, lointain ancêtre de l'actuel armasuisse, tient à imposer les créations de l'ingénieur Häfeli. Cette opposition marquera toute l'histoire de l'aéronautique militaire helvétique. En l'occurrence, les aviateurs s'estiment les plus à même de définir leurs besoins, alors que le Service technique militaire, chargé de toutes les acquisitions de l'armée, pense qu'il s'agit là de son attribution et que la troupe n'a pas à interférer dans son pré carré. Si 43 appareils de type Wild furent acquis durant la guerre, 109 DH-3 des ateliers fédéraux seront introduits en 1916. La troupe avait réussi à refuser les DH-1 et DH-2. Il faut dire que les pilotes qui acceptaient de prendre l'air dans un DH-1 étaient rares et se comptaient sur le doigt d'une main.

Un Entre-Deux-Guerre marqué du pacifisme

A la fin de la guerre, quelques appareils sont achetés des surplus des belligérants mais l'approvisionnement en avions de combat n'est pas assuré. En 1918, le chef de l'état-major général lance un appel pour développer un avion suisse et invite même l'industrie privée à se joindre à ce mouvement. Le message du Conseil fédéral sur l'organisation des troupes de 1924 prône la mise en place de 30 escadrilles, ce qui devrait réveiller l'industrie. Or l'ambiance pacifiste de l'époque et le peu de crédits mis à disposition empêchent la réalisation de cette ambitieuse vision. Ce même climat ne permet également pas de pousser les réflexions relatives au type d'achat envisagé pour les avions des forces aériennes : développement autonome, construction sous licence ou achat sur étagère ? Devant le peu de chance d'obtenir des commandes fermes, l'industrie privée boude alors l'appel du chef de l'état-major général. Seuls subsistent donc les ateliers fédéraux qui développent, sur la base d'un programme lancé en 1921, la série d'appareil M : le M-6, avion d'observation lourd, le M-7, avion de chasse et le M-8, avion d'observation léger. Néanmoins le M-6 ne sera jamais présenté, le M-7 ne répondra pas aux attentes militaires et le M-8, prêt en 1927, est déjà dépassé. Cette première tentative de développement sera donc un cuisant échec, ne laissant plus que la construction sous licence et l'achat sur étagère comme alternatives.

Une situation internationale à nouveau tendue

Avec la nouvelle guerre mondiale qui pointe à l'horizon, le pays réagit. Une filière d'étude va se mettre en place à l'EPFZ, chargée d'instruire les futurs ingénieurs d'une industrie aéronautique autonome. Le monde politique

soutient également ce mouvement, notamment avec le Conseiller national Henry Valloton. De leur côté, les militaires, eux, soutiennent plutôt la construction sous licence, procédé qui accapare beaucoup moins de crédit. Comme en 1914, la guerre met le pays devant un fait accompli : certaines escadrilles ne sont même pas équipées d'avions. Pire encore, rapidement, le pays est encerclé par les forces de l'Axe. Livrée à elle-même, la Suisse doit développer ses avions de manière autonome, car elle ne peut acquérir d'appareils à l'étranger sans contrepartie politique gênante. Une commission pour l'acquisition d'avions, composée de scientifiques, de militaires et de représentants de l'industrie est mise en place. Sa mission est d'assurer que l'armée puisse disposer d'avions.

L'une des premières mesures mises en place sera la création, à Emmen, en 1943, de la Fabrique fédérale d'avions. Celle-ci dépend du Service technique militaire et est formée sur la base des ateliers fédéraux de Thoune, qui ne donnaient pas entière satisfaction en ce qui concernait les développements aéronautiques. L'industrie privée est également invitée à participer aux travaux, plus particulièrement la Doflug sise à Altenrhein au bord du lac de Constance et la firme Pilatus, créée justement en 1939, en Suisse centrale. La construction sous licence et les développements sur la base d'appareil existant sera la formule retenue pour la période de la Seconde Guerre mondiale avec les appareils D-3800 et D-3801 et les C-36 qui complètent les Messerschmitt acquis en Allemagne.

L'ère de la réaction

La fin du Second Conflit mondial débouche sur l'entrée en jeu d'avions à réaction. L'encerclement de la Suisse durant la guerre et les tensions qui pointent en Europe avec le bloc communiste, relancent l'idée de constructions autonomes afin de réduire la dépendance à l'étranger. Un facteur induit encore cette vision ; celle que les vallées encaissées de Suisse, où se trouvent les aérodromes du Réduit alpin, nécessitent des appareils aux besoins particuliers que les appareils développés à l'étranger ne peuvent remplir.
Ainsi le pays se lance dans un développement indigène, avec deux principaux concurrents, le N-20 de la régie fédérale d'Emmen et le P-16, de la firme Doflug, rebaptisée FFA, à Altenrhein. Le N-20 se veut un avion révolutionnaire mais tout développement technologique a un coût que le gouvernement n'est pas prêt de supporter. En 1953, ce premier programme est donc annulé, pour se concentrer sur le P-16. La régie fédérale doit collaborer à ce projet alors que le ressentiment lié à l'annulation du N-20 demeure fort. Les deux firmes ne tardent pas à s'accuser mutuellement des différents retards que connait le projet, alors que les troupes d'aviation s'impatientent de ne jamais recevoir l'avion promis.

Un nouvel acteur va encore s'immiscer dans ce jeu, à savoir les constructeurs et pays étrangers. En effet, dès 1955, les armées occidentales sont à nouveau équipées

Avec environ 270 appareils construits, la série des *Morane* D-38 est la plus nombreuse dans l'histoire des Forces aériennes suisses.

L'achat du *Vampire,* en 1946, fait entrer les pilotes suisses dans l'ère de la réaction.

et les appareils développés sont alors disponibles à l'exportation. C'est le cas notamment des Anglais qui emmènent avec eux un *Hunter* biplace dans lequel volera le Conseiller fédéral Chaudet en 1957. Il sera ainsi, lors de la présentation des avions testés pour achat, le premier président d'un état au monde à dépasser le mur du son ! Quelques semaines plus tard, la Suisse commande une tranche de 100 *Hunter*. De son côté, la FFA poursuit le développement du P-16 dont 100 exemplaires sont commandés en 1958. Or un accident avec un prototype se produit et la commande est annulée. La presse se déchaîne contre la firme et surtout le Service technique militaire, en charge du projet. Les troupes d'aviation voient là l'occasion de prendre enfin la direction des acquisitions mais c'est sans compter sur les services de l'état-major général qui tirent leur épingle du jeu en créant le Groupe de travail pour l'acquisition d'avions en remplacement de la Commission de la Seconde Guerre mondiale, définitivement remerciée.

Alors que celle-ci poursuivait le but du développement d'avions en Suisse, celle-là se contente volontiers des constructions sous licence ou achat sur étagère. La piste d'un avion à hautes performances est poursuivie et la course s'engage bientôt entre le *Mirage* français et le *Draken* suédois. Si les militaires préfèrent l'appareil français, le Conseil fédéral tente d'inverser le choix sur l'avion suédois, sur fond de négociations pour l'AELE. Un air de déjà vu ? Qu'à cela ne tienne, ce choix débouche sur l'affaire *Mirage*, scandale sans précédent dans l'histoire politique du pays. A ce moment-là la construction sous licence semble donc définitivement la solution pour équiper notre aviation.

L'arrivée des commandes compensatoires

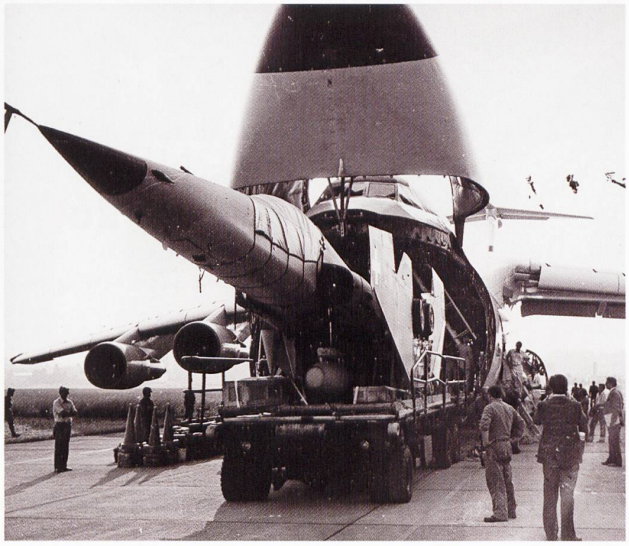
Mais l'achat du *Tiger* F-5, à la fin des années 1970, augure d'une nouveauté en matière d'acquisition d'avions de combat. Une construction sous licence engendrerait des coûts de 100 millions de francs supplémentaires. On opte alors pour faire construire les pièces en partie chez Northrop ou en Suisse et de les faire assembler à la Fabrique fédérale d'avions d'Emmen. Le tout est soumis à une série de commandes compensatoires à l'industrie suisse. Ce mode opératoire trouve d'ailleurs de nombreux supporters dans le monde économique puisque cela permet d'avoir des commandes tout en évitant les longs et couteux processus de recherche et développement. De plus, cela permet d'ouvrir de nouveaux marchés auxquels l'industrie n'aurait pu que difficilement accéder. La deuxième série de *Tiger* accentuera encore cette tendance.

Lors de l'acquisition du *Hornet*, la facette des commandes compensatoires sera alors un argument massue pour convaincre la population du bien-fondé économique de cette acquisition. Dans les négociations pour l'avion de combat *Gripen*, les commandes compensatoires seront au centre des préoccupations suisses avec un résultat plus que probant puisque ces commandes garantissent

un volume de commande égal à l'argent investi. Mais l'important n'est pas là. Le réseau d'industriels qui va se créer par le biais de ces commandes permettra aux firmes helvétiques de placer leurs produits de haute qualité également chez les sous-traitants de la firme suédoise Saab.

Après ce cours aperçu historique, il ne nous apparait pas étonnant que chaque acquisition déchaine émotions et batailles polémiques. Les avions de combat ont d'une part toujours attirés l'attention de la foule de par leur côté pionnier et hautement technologique. Quel enfant n'a pas rêvé un jour d'enfourcher un jet de combat pour survoler les Alpes? D'autre part, dans notre pays, ces projets furent toujours au carrefour des intérêts économiques, politiques et militaires. Dans un pays où chaque habitant ayant effectué un jour de service pense être éligible au rang de général, ces acquisitions sont rapidement médiatisées et prêtent le flanc à la critique. Le 18 mai prochain, ce ne sera pas la première fois que les Forces aériennes dépendront du bon vouloir de la population. A chaque fois, les citoyens ont su se montrer magnanimes et ont fourni à leur armée de l'air les moyens pour assurer leur sécurité. Espérons qu'ils ne démentiront pas cette tradition maintenant centenaire.

J. G.



Arrivée d'un F-5 E en suisse, embarqué à bord d'un C-5 *Galaxy*.

La Troupe d'aviation suisse durant les années 1980; de droite à gauche: *Hunter*, *Mirage* III RS, *Mirage* III S et F-5E *Tiger* II.