

109

E 5001(F)1968/101/75

[DoDiS-13158]

*Le Chef du Département militaire, P. Chaudet,
au Président de l'Association Suisse de l'industrie de l'aviation, Ch. Dechevrens*

*Copie d'expédition*L¹

Berne, 15 mars 1957

Le 6 décembre passé, vous m'avez confirmé la conversation téléphonique² que nous avons eue le même jour au sujet de l'éventualité d'un achat de 40 «Mystère IVa». Dans cette lettre, vous m'avez fait part des craintes que vous aviez en ce qui concerne l'opinion des industriels réunis par votre association et aussi du public en général, qui ne comprendraient pas que l'Etat passe une commande d'avions à l'étranger, alors que nos entreprises spécialisées risquent de se trouver prochainement sans travail suffisant. Vous m'avez fait part aussi du malaise qui existe actuellement parmi les ouvriers et techniciens de notre industrie aéronautique, du fait de l'incertitude dans laquelle ils se trouvent quant à leur occupation future. Vous m'avez fait remarquer qu'à votre avis ce malaise ne pouvait être qu'aggravé par une commande d'avions «Mystère»³.

Après m'avoir également fait part de votre déception de voir notre industrie aéronautique si peu soutenue par les autorités compétentes, vous avez suggéré une étude plus attentive de la possibilité de faire construire une 3^{ème} série de «Venom» en lieu et place d'une acquisition d'avions étrangers.

Bien que j'aie eu l'occasion depuis lors de m'entretenir, avec vous et un certain nombre de membres du comité de l'ASIA⁴, de la plupart des questions que vous avez rappelées dans votre lettre, je pense qu'il est utile que je vous confirme notre point de vue en ce qui concerne deux de ces questions.

1. Occupation de notre industrie aéronautique

La fabrication de la 2^{ème} série de «Venom» est actuellement en cours. En ce qui concerne certaines parties de détail, usinées dans des fabriques qui ne font pas que ces pièces, cette fabrication diminuera dès le milieu de 1957 pour s'arrêter probablement à la fin de cette année. Le montage et la livraison des avions de cette série s'étendra encore jusqu'au milieu de l'année prochaine.

La série d'essai des 4 P-16 ne sera pas terminée avant août 1958.

Le message concernant l'acquisition de 60 avions d'école P-3 et de 20 «Vampire» biplaces d'entraînement vient d'être discuté aux chambres, qui ont approuvé le projet d'arrêt⁵. Les crédits ouverts permettront d'occuper notre industrie aéronautique dans une mesure plus grande encore.

1. Copie adressée au Chef de l'EMG, L. de Montmollin, au Service de l'aviation et de la DCA et au Service technique militaire.

2. Cf. E 5001(F)1968/100/69.

3. Cf. N° 141 dans le présent volume.

4. Association suisse de l'industrie de l'aviation.

5. Cf. le Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'acquisition

Rappelons enfin que si le développement du P-16 aboutit à un succès, l'acquisition d'une première série pourra être envisagée⁶.

Dans ces conditions, je ne pense pas que notre industrie aéronautique puisse craindre un manque d'occupation dans les 4 ou 5 prochaines années.

2. Votre proposition de faire fabriquer une 3^{ème} série de «Venom» a été discutée avec vous-même ou avec votre comité et a fait l'objet d'une orientation approfondie à la séance du 31 août 1955 de la commission pour l'acquisition d'avions militaires. Le Commandant de troupes d'aviation et de DCA⁷ a eu l'occasion d'expliquer très en détail pour quelles raisons le «Venom» n'entre plus en considération pour une nouvelle série. Outre que cet avion est déjà dépassé en ce qui concerne ses performances, une 3^{ème} série de ce type n'aurait pu être livrée à la troupe qu'à la fin de 1958 et jusqu'au début de 1960, c'est-à-dire à une époque où il sera possible de doter notre aviation d'appareils bien plus modernes que le «Venom».

En conclusion, je tiens à réaffirmer que non seulement le Conseil fédéral, mais aussi le Commandant des troupes d'aviation et de DCA sont parfaitement conscients de la nécessité absolue de posséder dans notre pays une industrie aéronautique capable. Pour la maintenir, il convient certes de lui assurer, même en période creuse, un degré d'occupation suffisant. De là à faire fabriquer chez nous des appareils qui ne correspondraient pas ou plus aux besoins de notre aviation, il y a un pas que nous ne saurions évidemment franchir, uniquement pour donner du travail à cette industrie. Nous pensons cependant qu'il nous sera possible, longtemps encore, de construire nos avions, pour le moins en licence, ce qui nous permet d'admettre que notre industrie spécialisée continuera à ne pas manquer de travail.

d'avions d'école et d'hélicoptères, du 15 février 1957, *FF*, 1957, I, pp. 661–670. *L'arrêté fédéral date du 13 mars 1957, cf. FF*, 1957, I, pp. 965–966.

6. Cf. la notice interne du DMF du 23 octobre 1957, E 5001(F)1968/101/92 (DoDiS-13235).

7. E. Primault.