

Confidentiel

Berne, le 10 janvier 1949

Aux commissions des finances
et des affaires militaires des chambres fédérales.

Messieurs les Présidents et Messieurs,

Dernièrement, le département militaire nous a fait savoir que notre aviation a un urgent besoin d'appareils de combat, en vue de maintenir sa préparation à la guerre. Nous avons examiné cette question avec soin, à plusieurs reprises et sous tous ses aspects, notamment parce que le département des finances et des douanes estimait qu'il était indiqué, au lieu de présenter un nouveau message, d'insérer les crédits nécessaires dans les prochains budgets du département militaire. Comme il s'agit d'une question de principe particulièrement importante, nous voudrions, nous rangeant à l'avis du département des finances et des douanes, vous faire part des considérations suivantes:

I.

L'acquisition du matériel se fait aujourd'hui, depuis 2 ans, par voie budgétaire, alors qu'auparavant le "budget du matériel de guerre" était préalablement examiné à la session d'automne. Le service technique militaire estimait alors qu'une certaine marge était nécessaire en vue des commandes à passer. Ce budget n'est donc plus examiné à l'avance, mais fait partie du budget général soumis à la session de décembre. Y figurent les acquisitions annuelles d'armes et d'objets d'équipement de tous genres, ainsi que les acquisitions nouvelles de ce matériel. Pour les avions, il s'agit du remplacement d'appareils usés et techniquement vieillissants par des machines de construction nouvelle quant au mode de propulsion. Il ne s'agit pas en l'occurrence de la question du moteur à pistons ou à réaction, les chambres ayant déjà approuvé cette innovation. L'acquisition de nouveaux avions ne signifie nullement l'augmentation de leur nombre. Bien au contraire, nous verrons probablement au cours des dix prochaines années diminuer, pour des raisons financières, notre parc qui comprend aujourd'hui quelque 500 avions de combat.

Ainsi n'y a-t-il en principe aucune différence entre l'acquisition de nouveaux avions de ce genre et celle, par exemple, de nouvelles mitrailleuses. Notre propos est de démontrer que l'acquisition du matériel de guerre ne constitue pas un problème fondamental de notre défense

nationale, mais qu'il exprime simplement notre volonté de maintenir à son niveau la puissance de notre armée et, si nous le pouvons, de l'adapter aux constantes améliorations de la technique. Dans ce cas également, l'attente de l'acquisition ne tire pas à conséquence. Vouloir adopter le principe qu'à partir d'un certain plafond financier un message doit être présenté aux chambres aboutirait sûrement à créer un système qui ne donnerait aucune satisfaction. Il serait d'ailleurs très difficile de fixer une telle limite. Pour revenir à nos avions, nous rappellerons qu'il faut chaque année renouveler le dixième du parc pour cause de vieillissement d'usure, d'avarie et destruction. Pour 400 avions en moyenne, il s'agit par conséquent d'un contingent annuel de 40 appareils. Le remplacement des seuls appareils vieillis coûte, aux prix actuels, 40 millions de francs. Si l'on fixait la limite dont nous venons de parler, il faudrait certainement présenter au parlement un message, renouvelé chaque année, et malgré cela soumettre à son approbation les crédits nécessaires figurant dans le budget militaire.

Un tel système, on le voit, conduirait à un parallélisme que le parlement, par ailleurs suffisamment occupé, n'admettrait pas. Considérant la nécessité du renouvellement continu de notre matériel de guerre (notamment des avions, véhicules à moteur et appareils techniques), nous sommes convaincus qu'il faut s'en tenir à l'ouverture des crédits par voie budgétaire.

Il peut sembler singulier à première vue que, contrairement à l'attitude adoptée antérieurement, nous renoncions à présenter un message au parlement. Nous fondons cependant notre manière de voir sur des motifs convaincants; il est notamment établi qu'aucune atteinte n'est portée aux attributions des chambres en matière budgétaire: elles conservent en effet le pouvoir de décider, au cours de l'examen du budget et de ses compléments, de la même façon que pour d'autres acquisitions. Ce procédé s'applique d'ailleurs au renouvellement des uniformes, des objets d'équipement et du matériel de corps.

Les études préliminaires des commissions parlementaires et, au besoin, de la commission des affaires militaires, donnent aux chambres la garantie d'un examen détaillé et systématique de ces demandes de crédits. On ne verrait pas pourquoi un autre système devrait être introduit pour les avions; même notre message du 21 mai 1947 sur l'acquisition des 75 premiers appareils à réaction ne saurait constituer pour nous un précédent. Nous tenons à ce que, lorsque les attributions des chambres en matière de budget et leur compétence financière l'exigent, un message soit présenté; en revanche s'il n'est pas nécessaire de le faire, il faut y renoncer dans l'intérêt d'une solution claire et pour alléger le travail du parlement.

A ces considérations s'ajoutent enfin la nécessité de garder, autant que faire se peut, secrètes les mesures de notre défense nationale. L'objet actuellement en discussion montre que précisément pour cette raison le message même (rappelons celui concernant la reconstruction de Dailly, par exemple,) devrait être des plus brefs, alors qu'un complément, soumis au seul examen des commissions parlementaires, développerait l'essentiel du problème. Un tel partage, qui amoindrirait naturellement la valeur d'un message, ne fait pas ressortir les points essentiels de la question.

et réduit ainsi les chambres à fonder leur opinion sur les seules recommandations des commissions. Aussi le résultat est-il le même si la décision relative aux crédits intervient après leur examen préliminaire par les commissions des finances et des affaires militaires. Le budget imprimé répond en outre de façon suffisante à la nécessité du maintien du secret militaire.

II.

Notre message du 21 mai 1947 relevait déjà la nécessité d'acquiescer de nouveaux avions. Nous ne reviendrons pas sur cet exposé et nous bornons à montrer les raisons qui nous incitent à procurer à l'armée une nouvelle série d'appareils de combat.

Les événements politiques qui se sont produits depuis lors chez nos voisins et dans des pays plus éloignés, l'antagonisme des grandes puissances et des blocs, ainsi que le réarmement universel, doivent nous engager à renforcer notre défense.

La vigilance et l'esprit de résistance, à eux seuls, ne suffisent pas; il faut encore des moyens militaires appropriés. L'aviation constitue l'une des armes modernes les plus importantes. On ne saurait, de nos jours, imaginer une armée qui ne disposerait pas de forces aériennes bien équipées. La mission de nos aviateurs est dictée par celle même de l'armée; elle consiste avant tout à protéger et à soutenir nos troupes terrestres.

Le rôle de notre aviation dans l'armée fut, depuis la fin du service actif, discuté plusieurs fois dans la commission de défense nationale, au Conseil fédéral et aux chambres. Les demandes de crédits destinés au renouvellement de notre parc d'aviation suscitèrent ces discussions.

Nous vous soumettons ci-après un exposé concernant l'acquisition d'avions de guerre.

1. Le nombre d'avions de combat dont nous avons besoin.

Notre rapport adressé à l'Assemblée fédérale en réponse à celui du général relevait que l'aviation avait besoin d'au moins 500 appareils de combat pour s'acquitter des tâches qui lui incombent dans la défense nationale.

Jusqu'ici, la commission de défense nationale a fait sienne cette appréciation, et ce chiffre de 500 appareils a été repris dans notre message du 21 mai 1947.

Il convient de ne pas oublier que deux tiers seulement de ces 500 avions sont disponibles, car des revisions et des contrôles techniques en immobilisent un tiers en permanence.

L'aviation est certes une arme coûteuse, mais aucune armée n'y renonce pour cette raison. Au contraire, ses effectifs sont, par rapport à ceux de l'armée, considérablement plus élevés dans d'autres pays qu'ils ne le sont chez nous. A cause de cette différence, mais surtout de l'insécurité politique, il nous faudrait faire notre possible

- 4 -

pour conserver sa puissance à notre aviation.

Rappelons qu'avant la fin des hostilités, des commandes avaient été passées pour 200 avions de guerre, mais que la fabrication en fut interrompue lorsque, la paix revenue, il fut de nouveau possible d'acquies à l'étranger des avions plus puissants. Cela eut pour effet de réduire considérablement nos effectifs aéronautiques; cette lacune doit être comblée si nous ne voulons pas que notre armée s'en trouve très affaiblie.

Il est vrai que les chambres fédérales, à la suite de notre message du 21 mai 1947, ont approuvé l'achat de 75 "Vampire". La fabrication exigeant beaucoup de temps, la série ne put être livrée jusqu'ici. Les délais seront d'ailleurs vraisemblablement respectés. Nous avons pu aussi acheter entre-temps un certain nombre de "Mustang" qui, n'étant plus neufs, n'auront qu'une durée limitée. Notre parc a été ainsi quelque peu regarni avant l'arrivée des "Vampire" sans que toutefois les besoins fussent totalement couverts.

L'acquisition des 100 avions proposée ne devrait subir aucun retard, car le vide aura plutôt tendance à croître, en raison des longs délais de livraison (environ quatre ans).

2. Plan de remplacement des avions de combat.

Seront portés en diminution les avions qui, depuis leur mise en service, ont été employés pendant 10 ans et mis à forte contribution pendant le service actif.

Le graphique ci-annexé indique le nombre des avions de guerre dès 1947 et tient compte de l'augmentation de 100 appareils "Mustang", de 75 "Vampire" de la 1re série, ainsi que des 100 "Vampire" de la 2e qui font l'objet du présent projet.

Ce nombre est en constante régression. Les anciens avions sont relativement faibles; leurs moteurs, de 1000 CV, n'ont plus été montés sur des avions monoplaces pendant les dernières années de la guerre.

La diminution au-dessous de l'effectif réglementaire se fera sentir dès 1951, pour prendre ensuite des proportions toujours plus grandes, à une époque précisément où d'autres pays, tels les Etats-Unis d'Amérique par exemple, auront renforcé leur arme aérienne. L'Angleterre elle aussi développe son aviation en vue d'une situation qui pourrait devenir critique dès 1952.

A défaut de nouvelles acquisitions, le nombre des avions tombera à 400 en 1951, à 300 en 1952 et 175 en 1954.

La livraison des moteurs et des cellules ne pourrait commencer que dans un délai d'au moins 24 mois à compter de la commande. Dans les conditions les plus favorables, la troupe n'entrerait en possession des premiers avions de la nouvelle série que vers le milieu de l'année 1951, c'est-à-dire à un moment où elle n'en aurait plus que 450. L'acquisition seule des avions de la 2e série n'empêchera pas la diminution; elle la retardera tout au plus. La livraison complète des 100 avions demandera encore 22 nouveaux mois. A la fin de l'année 1953 tous les Vampires de la 2e série seraient livrés, alors que le nombre des avions tombera au-dessous de 400.

Ainsi, nonobstant les dépenses considérables consacrées à l'aviation, ne sommes-nous pas en mesure d'assurer le nombre de 500 avions. A moins d'augmenter le budget, il ne sera guère possible de maintenir à la longue la dotation à 400 appareils. Il n'est pas indiqué de réduire les crédits nécessaires à l'armée de campagne au détriment de l'aviation.

D'autre part, une réduction trop sensible du nombre des appareils risquerait d'affaiblir dangereusement la puissance défensive du pays. Les 100 avions demandés représentent donc un minimum. Seule la situation financière précaire nous empêche d'en demander le double, bien que cela se justifierait du point de vue militaire. Nous espérons toutefois pouvoir combler avec le temps les lacunes signalées.

Usés et démodés, de nombreux avions de combat en service aujourd'hui devront être remplacés peu à peu par des appareils nouveaux de types plus puissants. Nous ne saurions nous soustraire à cette obligation si nous voulons posséder des machines dont les performances soient comparables à celles des avions que nous opposerait un adversaire éventuel. Les plus grandes vitesses horizontales et ascensionnelles sont tout particulièrement indispensables pour la protection de notre territoire neutre et les missions de chasse. Sans ces qualités, une défense efficace ne serait pas possible. Une partie de notre parc doit donc toujours comprendre des avions à grandes performances. L'intervention dans le combat terrestre, qui est une des tâches essentielles de notre aviation, exige en outre une grande maniabilité de l'appareil.

Par suite des grands progrès que la construction aéronautique ne cesse de faire, les types d'avions sont continuellement dépassés. Ceux de première ligne, les chasseurs, sont par conséquent remplacés, dans les armées étrangères, après un court service de 4 à 6 ans.

Pour tenir compte de ces faits, nous équipons nos nouveaux avions pour la chasse, de manière à en faire, pendant les premières années, des appareils à grandes performances, et à pouvoir ensuite les utiliser dans le combat au sol, soit seuls, soit sous la protection de chasseurs plus récents. Les avions de combat peuvent de cette manière servir pendant 10 ans comme tels. Ceux qui restent alors sont affectés à l'instruction et à l'entraînement, s'ils satisfont aux exigences tactiques et techniques. Il n'en est pas moins indispensable de renouveler constamment le parc pour qu'une partie au moins des appareils soient des machines modernes.

Les avions que nous acquerrons sur la base de l'arrêté fédéral du 23 septembre 1947 constitueront la première série des avions à réaction destinés à nos escadrilles. Il s'agit du "Vampire" anglais bien connu, qui convient tout spécialement à nos conditions. Très rapide et d'une puissance ascensionnelle remarquable, il est encore maniable, ce qui est très important pour l'engagement dans les vallées alpêtres et les interventions au profit des troupes terrestres.

Comme nous l'avons dit dans notre message du 21 mai 1947, l'industrie aéronautique nationale ne sera pas en état de fournir des avions de combat avant un certain temps, de sorte qu'il faut envisager l'achat d'une nouvelle série à l'étranger ou l'acquisition d'une licence de construction pour avions à réaction modernes.

- 6 -

C'est encore le "Vampire" que nous avons prévu pour ces deux cas. Il est actuellement le seul avion de combat de cette classe, susceptible d'être construit et que nous puissions obtenir. Il n'en est pas non plus de meilleur pour nous. En ne changeant pas de type, nous nous assurons d'ailleurs de très précieux avantages en ce qui concerne le pilotage, l'entretien, le stockage des pièces de rechange et les accessoires. Un long service d'essai a montré que cet avion convenait parfaitement à nos conditions.

3. Acquisition

a. Avions

La fabrique fédérale d'Emmen construit actuellement un avion à réaction, monoplace, du type N-20. Il s'agit d'un prototype dont l'achèvement exigera beaucoup plus de temps que prévu. Cela tient d'une part à l'ampleur et à la variété des problèmes à résoudre, d'autre part, au manque de personnel technique qualifié. Après avoir acquis une excellente formation à l'école polytechnique fédérale, de nombreux techniciens, profitant de la conjoncture actuelle, s'expatrient ou trouvent une occupation mieux rémunérée dans l'industrie privée.

Il faut dès lors prévoir que la livraison des avions fabriqués en Suisse ne pourra pas commencer avant 1954. Entre la livraison complète de la 2e série de "Vampire" et le début de notre propre fabrication se produira vraisemblablement une nouvelle et inévitable perte de temps.

L'acquisition d'avions de combat étant devenue très urgente, nous avons arrêté notre choix sur l'appareil à réaction "Vampire". Il s'agit du type qu'à maintes reprises déjà nous avons mis à l'épreuve, avec succès. Ses caractéristiques sont exposées dans le message du 21 mai 1947. Ajoutons que par suite de l'augmentation de la réserve de carburant, la durée maximum de vol peut être prolongée de 30 minutes environ.

Trois possibilités se présentent: construire les avions (moteur et cellule) sous licence en Suisse, n'en fabriquer qu'une partie en Suisse ou encore, comme pour la 1re série de "Vampire", se les procurer entièrement en Angleterre. La commission de défense nationale, le département militaire et le Conseil fédéral ont étudié cette question à fond et comparé les avantages et les inconvénients des diverses solutions.

Des informations dignes de foi émanant du service technique militaire et de la maison anglaise De Havilland permirent d'établir que les Anglais étaient prêts à nous céder les licences pour la construction des moteurs et des cellules d'avions. De son côté, notre industrie serait prête, elle aussi, à construire en licence des appareils du type "Vampire", quand bien même l'achat de machines spéciales pour un nombre relativement réduit de moteurs présente des inconvénients. Les délais de livraison soulèveraient cependant des difficultés plus grandes encore; le démarrage de la fabrication en licence demanderait 40 mois. Le premier avion entièrement construit en Suisse ne pourrait donc être livré

- 7 -

à la troupe qu'après 4 ans. Les 100 avions coûteraient 81 millions de francs.

Une autre possibilité, plus avantageuse, consiste à partager la fabrication entre l'Angleterre et la Suisse. En Angleterre, la production des cellules ne répond actuellement pas à la demande, alors que notre pays serait en mesure d'entreprendre cette fabrication, moins compliquée que celle des moteurs. Ainsi seraient évités, en partie du moins, les longs délais inhérents à une fabrication en licence entièrement suisse. En outre, notre industrie aéronautique recevrait de la sorte des commandes qui lui permettraient de tenir jusqu'au moment où elle pourrait entreprendre sa propre production, sans entraver pour autant les études et préparatifs en vue de la fabrication de moteurs sous licence. Le partage des commandes représente une économie de 10 millions de francs et réduit le délai de livraison de 4 à 2 ans, à compter de la commande jusqu'à la livraison des premiers "Vampire" de la 2e série. Les maisons anglaises sont prêtes à réduire les délais de livraison des moteurs.

Enfin, nous avons examiné la question de l'achat d'avions complets en Angleterre, comme pour la 1re série de "Vampire". Les usines anglaises étant surchargées pour ce qui concerne la fabrication des cellules, le délai de livraison serait plus long, c'est-à-dire de 2 ans et demi. En revanche, la série de 100 avions serait livrée plus rapidement. Les frais de fabrication seraient ainsi réduits de 3 millions de francs, mais nous resterions entièrement dépendants de l'étranger pour toute la série et notre industrie n'en aurait aucun profit.

Aussi estimons-nous que la série de 100 avions prévue doit être construite en partie sous licence, en ce qui concerne les cellules, les moteurs devant en revanche être achetés en Angleterre, comme ceux de la 1re série.

La licence pour la construction des cellules a déjà été acquise pour nous permettre de réparer les 75 avions "Vampire" de la 1re série.

Les moteurs du type "Goblin" des 100 avions construits sous licence devront, nous venons de le voir, être achetés en Angleterre. La maison De Havilland les prélèvera sur sa fabrication courante. L'achat, en Angleterre, est dans l'intérêt de nos relations commerciales en ce sens qu'il procurera des devises à ce pays pour le tourisme.

Outre les 100 avions, il faut un stock de pièces de rechange approprié et 50 moteurs de réserve complets.

Normalement, on prévoit 30 moteurs de réserve pour une série de 100 avions. Les moteurs "Goblin" n'étant pas construits en licence, nous avons jugé nécessaire de porter ce nombre à 50.

Comme nous venons de le voir, il importe de se rendre indépendants de l'étranger, vu la situation politique. En outre, certains indices montrent, chez nous également, que l'industrie a atteint, sinon dépassé, son point culminant.

La fabrication en licence, même partielle, des avions serait la bienvenue non seulement pour nos fabriques d'avions, mais aussi pour le nombreux industriels intéressés à la construction aéronautique (accés-

soires et pièces détachées).

Vu ce qui précède, nous proposons l'acquisition d'une série de 100 "Vampire" pour couvrir nos besoins urgents en avions de combat.

b. Accessoires et matériel de corps complémentaire.

La mise en service d'un assez grand nombre d'avions à réaction nous oblige à apporter quelques modifications à l'organisation terrestre.

Bien que l'entretien et la préparation soient plus simples pour les avions à réaction que pour ceux qui sont équipés de moteur à pistons de même puissance, il ne faut pas moins soumettre les premiers à des contrôles et revisions rigoureux.

Les compagnies d'aviation, écoles de recrues et ateliers de la direction des aérodromes militaires devront, pour compléter leur matériel de préparation, recevoir les outils et appareils spéciaux qui leur permettent d'assurer un service irréprochable. Il s'agit de vérins, de batteries mobiles pour le démarrage, ainsi que de divers dispositifs de contrôle et de bancs d'essai. Nous avons en outre prévu des tableaux et des appareils spéciaux pour l'instruction des pilotes et élèves-pilotes. Le matériel de corps, ainsi que l'équipement du personnel navigant, sera aussi complété. Ces objets peuvent être fabriqués en partie en Suisse.

Acquisitions nécessaires:

a. Matériel général attribué aux compagnies d'aviation et à la direction des aérodromes militaires

10 assortiments complets pour la troupe 1'956'600 fr.

20 petits assortiments pour les places de réparation et de préparation de la direction des aérodromes militaires, des écoles et cours, réserve comprise 2'396'200 fr. = 4'352'800 fr.

b. Instruments de contrôle attribués aux compagnies de parc d'aviation, ainsi qu'aux ateliers de réparation de la direction des aérodromes militaires:

18 assortiments 1'377'700 fr.

c. Outils, dispositifs et instruments de contrôle, ainsi que bancs de contrôle pour réparations et revisions des cellules et moteurs, attribués aux ateliers de réparation de la direction des aérodromes 3'538'000 fr.

d. Remplacement du matériel nécessaire des compagnies de parc d'aviation et de la direction des aérodromes, instruments pour l'instruction, boîtes de récupération de douilles, remplacement de l'équipement du personnel volant, etc. 800'000 fr.

e. Parachutes et pièces de réserve 200'000 fr.

Coût total du matériel au sol 10'268'500 fr.

- 9 -

c. Munitions

Une réserve suffisante de munitions de guerre est enfin nécessaire si l'on veut que ces avions soient réellement prêts à faire campagne.

Les munitions actuelles des avions qui ne font plus partie des effectifs de première ligne, parce que trop vieux, seront naturellement remises dans la mesure du possible aux nouveaux appareils. Celles qui ne peuvent être utilisées de la sorte passent à d'autres troupes.

Il faudra se procurer des stocks de munitions pour canons, ainsi que des projectiles-fusées et des bombes lourdes.

La fusée est maintenant considérée comme une arme, car les avions qui en étaient équipés pendant la dernière guerre passaient pour les adversaires les plus redoutés des chars blindés. L'emploi des fusées d'aviation augmentera le nombre de nos armes de rupture et revêt par cela une grosse importance. Nous sommes en mesure de nous procurer en Suisse toutes les munitions nécessaires.

Complétons notre exposé en disant qu'il conviendra de commander, en même temps que la 2e série d'avions, les munitions nécessaires, si nous ne voulons pas risquer de disposer d'appareils sans munitions.

La quantité de munitions nécessaire a été déterminée par le service de l'état-major général et le service de l'aviation. Etant donné que deux tiers seulement des avions peuvent être mis en service, les autres n'étant pas prêts au vol à cause des contrôles techniques ou des réparations, la dotation complète en munitions a été calculée sur la base de 70% des avions (voir tableau des munitions).

Nous vous proposons par conséquent d'autoriser l'acquisition des munitions de guerre en même temps que celle des avions de combat.

4. Somme totale nécessaire pour les nouvelles acquisitions.

Les acquisitions proposées exigeront, si les commandes peuvent être passées au printemps 1949, les sommes suivantes:

1. 100 avions du type "Vampire", y compris les pièces détachées de réserve	73'800'000 fr.
2. Accessoires et matériel de corps complémentaire	10'268'500 fr.
3. Munitions	<u>23'835'000 fr.</u>
Total	107'903'500 fr.
	=====
	ou 108 millions de francs.
	=====

Ce programme d'acquisition s'étendra, selon nos prévisions, de 1949 à 1953. Les crédits annuels nécessaires figureront dans les budgets du département militaire de 4 ou 5 années consécutives, et leur total n'excédera pas 108 millions. Vu l'urgence, une première tranche d'environ 10 millions de francs sera nécessaire en 1949 déjà. Elle sera inscrite dans la première série des crédits supplémentaires.

- 10 -

Nous ne pouvons, en raison des longs délais de livraison, différer encore l'acquisition de cette seconde série de "Vampire". Nous nous exposerions à voir le nombre de nos avions de guerre s'amenuiser dangereusement.

Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de

proposer

aux commissions des finances et des affaires militaires de bien vouloir approuver notre exposé, comme aussi la proposition de faire abstraction d'un message aux chambres et de donner aujourd'hui déjà leur assentiment à l'insertion d'une première tranche dans la 1re série des crédits supplémentaires de 1949.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 10 janvier 1949

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

S. Uebli

Le chancelier de la Confédération,

Einquelen

3 annexes:

1. Graphique "Nombre des avions de combat"
2. Avions de combat (diminution)
3. Tableau des munitions.