

S.B.35.31.(Pilatus)-SRU/ig

Berne, 5 septembre 1984

CONFIDENTIELNote au Chef du DépartementLe problème des PC-7

L'avion PC-7 soulève les trois problèmes exposés ci-après qui font l'objet actuellement de critiques et commentaires.

1) Les possibilités d'armer le PC-7

A fin juillet 1984, le journal "Le Matin" de Lausanne publiait un prospectus datant de 1976 (soit avant les premières exportations de PC-7...), énumérant soigneusement les possibilités d'équiper cet avion d'entraînement avec des armes, le transformant ainsi en un avion de combat. La presse suisse et l'opinion publique s'étant vivement inquiétées de ces informations, le DMF s'est déclaré prêt à procéder à une étude approfondie de cette affaire. Une Commission d'étude, composée de fonctionnaires du DMF et de l'Office fédéral de l'aviation civile, s'est donc rendue à Stans pour s'informer sur place de tous les aspects techniques quant aux possibilités d'armer le PC-7, ainsi que sur l'éventualité d'une telle finalité, envisagée avant le début de la production de l'avion.

Le DMF rédigera son rapport d'ici la fin du mois de septembre. Il devrait permettre à M. Delamuraz de discuter avec le Conseil fédéral (probablement sur la base d'un "Aussprachpapier") soit du maintien du régime actuel (PC-7 = pas soumis à la loi sur le matériel de guerre), soit d'un changement (exportations soumises à certaines conditions).

Pour votre information personnelle, je vous fais savoir que M. Godet, Chef du Service juridique du DMF et responsable des questions de matériel de guerre, auteur de l'étude, ne veut pas d'emblée exclure une modification dans la pratique actuelle du Conseil fédéral. Il considère M. Delamuraz "moins catégorique dans cette

affaire que son prédécesseur, M. Chevallaz".

2) Le convoyage des PC-7 par des pilotes militaires suisses

Les informations obtenues auprès du DMF laissent présumer que tous les convoyages de PC-7 au cours de ces dernières années, à quelques exceptions près, ont été effectués par des pilotes militaires suisses, dont la plupart étaient des professionnels.

Le Conseil fédéral a récemment débattu ce problème. Il a pris note que les instructions nécessaires ont été données pour que de tels convoyages ne puissent plus à l'avenir s'effectuer par des pilotes employés par la Confédération. Le Conseil fédéral, dans sa discussion, s'est laissé essentiellement guider par des raisons de politique de neutralité.

3) Le chômage partiel (Kurzarbeit) auprès de la maison PILATUS

Récemment, l'entreprise Pilatus a laissé entendre qu'en raison d'une insuffisance de commandes, elle était forcée d'introduire le chômage partiel, "le climat d'insécurité régnant autour des possibilités de livrer du matériel à partir de la Suisse" étant l'un des responsables de cette situation. A cet égard, il faut relever que les raisons suivantes ont certainement aussi contribué au fait que des contrats de ventes n'ont pas pu être signés:

- existence d'appareils concurrentiels valables (américains, brésiliens, etc.);
- actions de "lobbying" des Etats-Unis: "buy american" (par exemple à Taiwan et en Corée du Sud);
- l'attente des acheteurs potentiels de l'avion PC-9 (encore plus puissant et plus rapide que le PC-7; en plus, équipé de sièges éjectables...).

* *

*

En plus des remarques qui précèdent, les faits suivants méritent d'être mentionnés.

- a) Les démarches de gouvernements étrangers, effectuées par l'intermédiaire de leurs diplomates à Berne ou à l'étranger, visant à exercer une pression sur notre Département en vue d'interdire l'exportation des PC-7, deviennent de plus en plus fréquentes, ce qui tend à confirmer que le problème PC-7 est aussi un problème de politique extérieure et de politique de neutralité.
- b) L'attitude d'une grande partie de la presse suisse à l'égard des difficultés créées par l'avion PC-7 varie entre scepticisme et cynisme.
- c) Le Conseil Suisse de la Paix a ces jours-ci critiqué les ventes du PC-7. Il exige de la Commission de gestion des Chambres qu'elle se penche immédiatement sur la question des exportations de PC-7 à destination de l'Iran. Il estime que ce commerce devrait être soumis à la loi sur le matériel de guerre. Selon le Conseil précité, le DMF est trop fortement impliqué dans l'affaire pour mener une enquête impartiale.
- d) A la fin de cette année, les derniers avions Pilatus, commandés par l'Iran, auront été livrés. Les autorités fédérales risquent d'être à nouveau accusées de "cynisme" si elles ne répondent pas, avant cette échéance, aux différentes questions qui se posent (avion civil? modifiable en avion de combat? dès lors matériel de guerre?).
- e) Notre Département était conscient du problème créé par les exportations d'avions PC-7 bien avant que les dernières "révélations" n'aient paru dans la presse. Ainsi, le soussigné a-t-il rédigé, après avoir visité l'usine Pilatus en mai 1984, deux notices à votre intention. La première du 30 mai 1984 vous faisait part des informations obtenues à Stans et la seconde, du 20 juin 1984, essayait d'analyser les aspects politiques et juridiques des exportations d'avions Pilatus. M. Godet, chargé

de rédiger les conclusions de la Commission d'étude instaurée par le DMF, possède une copie de cette dernière note.

(Schaller)

P.S.

En ce qui concerne le point d) en page 3, je viens d'apprendre de la maison Pilatus que les deux derniers avions PC-7 seront livrés à l'Iran le 12 septembre 1984 et qu'à mi-octobre, deux avions Pilatus Porter (PC-6) seront encore convoyés vers ce pays. Avec ces deux dernières livraisons s'achève donc le commerce avec l'Iran.

Copie pour information:

- BRE WIP MX DZ STR ER SL

BN -6. Sep. 84 -15