**Zeitschrift:** Domaine public
**Herausgeber:** Domaine public
**Band:** - (1972)
**Heft:** 183

**Artikel:** Le nouvel avion : malgré les précautions...
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1015971

**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:** 05.07.2025

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

## 2. Le nouvel avion: malgré les précautions...

En 1966 le message du Conseil fédéral définit ainsi les tâches de l'armée : « Par sa présence et son état de préparation, notre armée doit contribuer à montrer qu'une attaque de notre territoire ne serait pas payante et, partant, à sauvegarder notre indépendance en évitant si possible la guerre. »

Outre sa mission de défense de l'espace aérien, de reconnaissance et de transports, l'aviation doit donc assumer un rôle essentiel dans l'appui de la troupe au sol. C'est dans ce sens que la commission de défense nationale définit en 1967 les tâches du nouvel appareil : « combattre des objectifs terrestres importants et fortement protégés par la DCA, assurer sa propre protection, assurer, en cas de besoin et dans la mesure du possible, la protection des avions de moindre puissance encore existants ».

Toute une série de décisions sont prises qui devraient alléger la tâche du DMF : le groupement de l'armement bénéficie d'une nouvelle structure dès 1969; diverses commissions sont créées (voir encadré ci-contre); le processus de décision (placé dès septembre 1969 sous la direction de M. H. Schulthess, chef du groupement de l'armement) est divisé en trois phases successives : pré-évaluation, évaluation et phase parlementaire; ces phases sont conduites selon des schémas de décision rationnelle (PERT, SPPB, arbre de structure, recherche opérationnelle, etc.) mis en vigueur dans l'administration du Pentagone par McNamara déjà.

D'où une meilleure présentation des alternatives grâce à des données traitées plus en profondeur par les spécialistes les plus avertis. Le parlement, quant à lui, est tenu au courant du processus (interpellations et motions se succèdent en 1970-1971); les commissions militaires, régulièrement informées, tiennent en septembre 1969 de larges assises (« hearings ») pour connaître l'avis des milieux de l'industrie aéronautique, des fonctionnaires des Finances, de l'OFIAMT, etc... sur l'opportunité d'une construction sous licence et ces auditions font, semble-t-il, pencher la balance dans le sens d'une réponse négative.

Mais ni la multiplication des commissions consultatives, ni l'affinement des méthodes d'analyse, ne permettent d'effacer le mauvais souvenir du « Mirage », de rétablir la confiance entre le parlement et l'administration, comme le prouvent les revirements qui surviennent dès 1970.

En été 1966, un tri est fait entre neuf avions candidats et le DMF recommande, une année après, au Conseil fédéral de choisir entre l'américain « Corsair » et l'italien « Fiat ». En mai 1970, M. Gnaegi annonce publiquement le choix du « Corsair » qui coûterait 1,8 milliard. La facture inquiète le parlement et l'opinion publique; le Conseil fédéral (qui avait fixé en 1967 l'« enveloppe » de la dépense à 1300 millions) fait volte-face et demande aux organes compétents de préparer une alternative au « Corsair » pour la fin de 1970. Devant les réticences du chef du DMF et du chef du groupement de l'armement, et pour des raisons diplomatiques en partie, il décide en 1971 (21 juin) que « les types « Milan » et « Corsair » doivent être examinés à égalité ».

Et le « Saab 105 » suédois, le « Harrier » britannique (à décollage vertical, construit par la maison Hawker-Siddeley d'où sont sortis le « Vampire », le « Venom » et le « Hunter ») de réapparaître à la surface...

S'accumulent (et se neutralisent dans les meilleurs des cas) pressions diplomatiques et économiques jusqu'à ce que le Conseil fédéral ne puisse plus, pour de sérieuses raisons financières et militaires, reculer l'échéance : c'est alors cette démonstration du 30 mai dernier à Payerne où entrent en compétition le « Corsair » et le « Milan ».

Cette journée des dupes, dénoncée par la presse, n'apaise pas les passions. On stigmatise les procédés de « Corsair » avantagé par le cahier des charges (les buts de tir défavoriseraient le « Milan »); on souligne l'inclination américaine de M. H. Schulthess qui travailla dans l'industrie aéronautique aux Etats-Unis; on rappelle les avantages d'un avion « européen » et le prix du « Corsair » dont on ne pourra acquérir au mieux qu'une cinquantaine d'exemplaires, dont les homologues américains ont été retirés du Vietnam en raison de difficultés techniques...

● **Suite du dossier en pages suivantes**

### Au secours du DMF

Les commissions chargées de préparer l'acquisition du nouvel avion, après la leçon des « Mirages » :

— Centre des projets pour l'acquisition d'avions de combat, subordonné au chef du groupe de planification de l'EMG, chargé de la coordination entre les aspects militaires (commandant des troupes d'aviation et de DCA), techniques et commerciaux (chef du groupement de l'armement) et les collaborations extérieures (Institut pour la recherche opérationnelle à Zurich). Ce centre doit aussi tenir le chef de l'EMG au courant de l'évolution des travaux.

— Comité de coordination (chef de l'EMG, commandant des troupes d'aviation et de DCA, chef du groupement de l'armement) qui traite les questions fondamentales, donne les directives de base et informe le chef du DMF.

— Commission pour les avions militaires, organe consultatif du chef du Département, composée de personnalités du monde scientifique, économique, industriel, présidée par le professeur E. Amstutz.

— Commission pour les exigences militaires du matériel aéronautique, organe consultatif du chef des troupes d'aviation et de DCA, composée en majorité d'ingénieurs du secteur privé (ASIA, voir composition détaillée au chapitre 4).