Zeitschrift: Serie Ares : histoire militaire = Militärgeschichte

Herausgeber: Association suisse d'histoire et de sciences militaires

Band: 1 (2013)

Artikel: Importations d'armes et intérêts économiques suisses au début de la Guerre froide

Autor: Wyss, Marco

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1043708

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: 03.07.2025

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

Marco Wyss

Importations d'armes et intérêts économiques suisses au début de la Guerre froide

Vampire DH-100. (Bibliothek am Guisanplatz, Berne)

« Eine glückliche Fügung wollte es, dass der Bundesrat auf Antrag des Eidg.[enössischen] Militärdepartementes sich entschlossen hatte, zur Verstärkung unserer Luftwaffe 100 hochleistungsfähige Düsenflugzeuge vom Typ Vampire einzuführen. [...] Der Kredit für die neuen Vampires dient somit zum Teil der Arbeitsbeschaffung für die eigene Flugzeugindustrie, andererseits hilft er aber, den Engländern die erforderlichen Devisen für den Reiseverkehr nach der Schweiz bereitzustellen. [...] Die Interessen unserer Landesverteidigung können so in sinnvoller Weise in den Dienst des schweizerischen Fremdenverkehrs gestellt werden, ohne dass dies mit einem wirtschaftlichen Opfer erkauft werden muss. »[1]

Ce passage du journal officiel de l'industrie hôtelière et touristique suisse, de février 1949, est doublement instructif. D'une part, il signale que la Suisse achetait des quantités importantes de matériels militaires en Grande-Bretagne, son principal fournisseur d'avions et de chars au début de la Guerre froide.[2] D'autre part, il indique qu'aux yeux des autorités fédérales, ces acquisitions soutenaient indirectement l'industrie touristique suisse, puisqu'elles fournissaient aux Britanniques, par l'achat de cent *Vampires,* l'argent dont ils avaient besoin pour passer leurs vacances en Suisse !

Pour la population et les dirigeants suisses, la neutralité avait préservé leur pays, qui avait traversé indemne la Seconde Guerre mondiale. La neutralité n'était donc pas remise en question.[3] D'un point de vue militaire, la non-participation dans la Seconde Guerre mondiale avait renforcé la foi en une politique de sécurité basée sur la neutralité armée.[4] Selon le Conseil fédéral, le pays devait être défendu par les armes. Plus la Suisse était militairement préparée, moins il y avait de danger que sa neutralité fût violée.[5]

Ces préparatifs prenaient en compte l'Union soviétique considérée, avant la fin de la guerre déjà, comme le seul ennemi potentiel. Conséquence de cette perception, la Commission de défense nationale décidait d'inclure dans le périmètre de défense le Plateau, sur lequel se trouvait la majeure partie de la population et de l'industrie.[6] A cause de ce changement stratégique, de la menace de l'Armée rouge et de la foi en l'efficacité de la neutralité, la Suisse commença à se réarmer dès 1945. Idéalement, la politique d'armement devait être autonome. Mais, en dépit d'énormes efforts durant la Seconde Guerre mondiale, l'industrie d'armement suisse n'était pas en mesure d'équiper les forces armées avec toutes les armes dont elles avaient besoin, surtout les avions modernes et les chars.[7] Par conséquent, le pays devait se tourner vers l'étranger.

Dans l'immédiat après-guerre, seule la Grande-Bretagne était capable et disposée à vendre de telles armes à la Suisse. A cause de la guerre, l'industrie de l'armement sur le continent européen était en ruine, de sorte que les exportateurs d'armes traditionnels, l'Allemagne, la France, l'Italie et la Tchécoslovaquie, étaient temporairement absents du marché. Avec son importante et moderne industrie d'armement intacte, la Grande-Bretagne constituait donc une exception en Europe.[8] De plus, elle était le leader mondial dans la production d'avions à réaction, puisque l'industrie aéronautique de son principal concurrent dans ce domaine – l'Allemagne – avait été détruite.[9] Du côté des superpuissances émergentes, le problème ne résidait pas dans leur production d'armes. A leurs yeux, les Suisses passaient pour des profiteurs de guerre, qui n'avaient pas contribué à la défaite du nazisme et ne méritaient donc pas d'être soutenus avec du matériel de guerre. Ainsi, Berne, anticommuniste et antisoviétique, qui n'était pas intéressé par les armes soviétiques, a subi à plusieurs reprises des refus de Washington de lui livrer de l'armement lourd.[10]

La position britannique était bien différente. Même si Londres n'avait qu'un faible intérêt stratégique dans le renforcement des forces armées suisses, les exportations d'armes vers la Suisse étaient prioritaires d'un point de vue économique.[11] Les Britanniques avaient en effet un grand intérêt à obtenir des francs suisses: l'effort de guerre avait vidé leurs caisses, d'où le désir d'encaisser d'importantes sommes en devises fortes pour combler ce trou.[12] De manière plus générale, les armes, surtout les avions militaires, étaient considérées comme un moyen important d'augmenter les revenus à l'exportation.[13] Les ventes d'avions de chasse et de chars britanniques à la Suisse constituaient donc un objectif surtout économique, ce qui correspond parfaitement aux analyses des politologues Keith Krause, Barry Buzan et Eric Herring, qui affirment que les exportateurs d'armes sont d'abord motivés par des raisons politiques, stratégiques ou économiques.[14]

Que disent ces politologues sur les motivations du pays acheteur ? Un Etat achète des armes pour renforcer son armée contre ce qu'il perçoit

comme des menaces, internes ou externes, ou pour son statut, sa puissance et son prestige.[15] La volonté de la Suisse de réarmer contre ce qui était perçu comme le danger soviétique ou pour son statut de neutralité trouve bien sa place dans ce schéma. Existe-t-il, comme du côté britannique, un intérêt économique à ces achats d'armes ? C'est le cas, comme nous l'avons vu plus haut, et cet article se propose d'examiner les considérations économiques qui ont guidé la politique d'armement de la Suisse au début de la Guerre froide. Pour ce faire, nous allons commencer par les relations économiques entre la Suisse et la Grande-Bretagne durant cette période, puis analyser les motivations économiques suisses pour l'acquisition de deux systèmes d'armes : l'avion à réaction *Vampire* et le char de combat *Centurion.*

Une certaine interdépendance[16]

Au début de la Guerre froide, les relations anglo-suisses étaient intenses. Les deux pays, proches militairement,[17] pratiquaient une politique similaire contre l'intégration européenne,[18] tous deux étaient économiquement interdépendants.

Traditionnellement, la Grande-Bretagne avait été un partenaire économique important pour la Suisse, avant que la Seconde Guerre mondiale ne péjore leurs relations commerciales et financières. Après la guerre, Berne était désireux de relancer le commerce anglo-suisse. Pour cette raison, mais aussi pour *acheter* le soutien diplomatique britannique en vue des négociations avec Washington sur les avoirs allemands en Suisse, le Conseil fédéral avait décidé, en mars 1946, d'accorder un crédit de 260 millions de francs suisses à la Grande-Bretagne.[19] Ce n'était pas suffisant, et Londres devait couvrir les montants qui excédaient le crédit avec des paiements en or.[20] Pour remédier à cette situation, surtout causée par une importante augmentation du trafic touristique britannique vers la Suisse, Whitehall prit différentes mesures, qui allaient de la réduction du montant alloué par touriste jusqu'à la suspension du trafic touristique. Une augmentation importante des quotas d'importation pour les biens non-essentiels suisses fut refusée.[21] Au début de l'année 1949, Berne dut promettre à Londres d'acheter davantage d'armes en Grande-Bretagne pour rééquilibrer la balance des paiements anglo-suisses, également pour aider ses industries d'exportation et touristique.[22]

Les relations économiques entre les deux pays restaient pourtant problématiques. Il fallut d'importantes concessions économiques, comme une politique de porte ouverte pour les marchandises britanniques et plus d'importations en provenance de la zone sterling, pour que la Suisse obtînt en contrepartie des quotas limités pour le tourisme et l'exportation de biens non-essentiels.[23] Ainsi, pour augmenter les importations au printemps 1949, la Division du commerce, ainsi que le chef du Département fédéral

de l'économie publique, Rodolphe Rubattel, s'adressaient au Département militaire fédéral et lui demandaient d'acquérir davantage de matériels de guerre britanniques.[24] Seul changement : les importations supplémentaires étaient devenues moins urgentes avec la dévaluation de la livre en septembre 1949. Non seulement la Suisse perdait d'importantes sommes sur ses avoirs en sterling, mais la Grande-Bretagne avait pu réduire son crédit et arrêter temporairement ses paiements en or.[25]

Avec l'adhésion des deux pays à l'Union européenne des paiements (UEP) en 1950, leurs relations économiques bilatérales entraient dans une nouvelle phase. Grâce à la multilatéralisation des paiements, la balance des paiements anglo-suisse perdait de son importance et la Grande-Bretagne commençait à libéraliser ses importations, sauf celles de biens non-essentiels.[26] Au début de l'année 1951, l'exportation de marchandises non-essentielles était le seul problème pour la Suisse, puisque celui du tourisme avait temporairement disparu.[27] Peu après, les pertes en devises fortes et en or, dues au programme de réarmement entraîné par la Guerre de Corée, poussaient Londres à diminuer fortement les quotas pour le tourisme et les marchandises suisses.[28] Ce ne fut qu'à partir de décembre 1952 que la Grande-Bretagne revint sur la voie du libéralisme économique face à la Suisse.[29]

Durant les années qui suivirent l'armistice en Corée, les relations économiques anglo-suisses devenaient plus stables, cela à cause de deux facteurs principaux : d'une part, les problèmes liés à la balance bilatérale des paiements avaient largement disparu grâce à l'UEP, d'autre part, la fin de la Guerre de Corée avait conduit à une plus grande stabilité économique en Grande-Bretagne, dont la balance générale des paiements s'était améliorée. Vu cette situation, la Suisse obtenait en 1953 et 1954 des augmentations des quotas pour ses exportations et le tourisme.[30] Par la suite, les deux pays ont poursuivi la libéralisation du commerce multilatéral au sein de l'Organisation européenne de coopération économique (OECE). En 1959, la libéralisation touchait plus de 90 % des échanges dans les deux pays.[31] Durant cette période, le seul contentieux économique était la volonté de Whitehall de protéger des industries considérées comme vitales pour le potentiel de guerre. Londres maintenait donc des quotas d'importation très limités pour les produits horlogers, électromécaniques et chimiques de Suisse.[32]

Dans ce contexte, l'acquisition d'armes britanniques pouvait à nouveau être bénéfique pour la Suisse. L'Administration fédérale des finances souhaitait acheter et payer ces armes à travers l'UEP pour réduire la dette de la Grande-Bretagne envers l'Union des paiements. En échange, on obtiendrait de Londres une augmentation des quotas pour les biens suisses non-libéralisés et, dans la foulée, on améliorerait la position créancière de la Suisse au sein de l'Union.[33] Les ventes d'armes britanniques à la Suisse pouvaient, au début de la Guerre froide, avoir un impact sur les relations économiques bilatérales des deux pays.

Des Vampires pour du tourisme

Dès l'été 1945, le Département militaire fédéral s'intéressait à la prouesse de l'industrie aéronautique britannique, l'avion à réaction de Havilland *Vampire,* qui concurrença rapidement le *D-3802,* un avion à moteur à pistons suisse. Les Forces aériennes étaient persuadées que les avions à réaction représentaient le futur et voulaient utiliser l'argent prévu pour la production du *D-3802* pour s'équiper avec le *Vampire.* De son côté, le Service technique militaire exigeait que la production d'avions demeurât indigène, condition *sine qua non* de la survie de l'industrie aéronautique suisse. Tandis que les deux parties se disputaient, le conseiller national Hans Oprecht suggéra au chef du Département militaire fédéral, Karl Kobelt, d'abandonner le *D-3802* pour le *Vampire.* Cette option était non seulement moins chère, mais aussi avantageuse pour les relations commerciales avec la Grande-Bretagne.[34] Si le *Vampire,* en fin de compte, l'emporta grâce au lobbying des Forces aériennes,[35] le point de vue d'Oprecht a aussi valu comme argument, comme l'indique une observation de la Division du commerce, qui constatait en automne 1946 que l'achat d'une série de *Vampires* permettrait de rééquilibrer la balance des paiements anglo-suisses en donnant des francs suisses aux Britanniques.[36] Les industries d'exportation et touristique ont certainement été soulagées, lorsqu'au début de l'automne 1947, le projet d'arrêté fédéral, un crédit de 64,45 millions de francs pour 75 *Vampires,* passa à l'Assemblée fédérale.[37]

Si les avantages économiques avancés pour justifier l'achat de la première série de *Vampires* n'étaient guère que secondaires, les considérations économiques eurent un impact plus important dans l'acquisition de la deuxième série de *Vampires.* Face aux dangers de la Guerre froide, le Département militaire fédéral voulait pratiquer une politique d'armement plus autonome, en ligne avec la neutralité. Il était décidé, au début de l'année 1948, de produire sous licence la prochaine série d'avions de combat. Selon le chef du Département, Karl Kobelt, la Suisse ne pouvait pas compter sur la livraison d'avions britanniques en temps de crise, et le prototype d'un avion à réaction indigène était loin d'être prêt. En dépit du souci d'une défense nationale autonome, seule la cellule devait être fabriquée en Suisse, le réacteur serait acheté en Grande-Bretagne. Une usine pour la production d'un nombre limité de réacteurs apparaissait en effet trop chère et les délais de réalisation trop longs. Par ailleurs, le manque de capacités de production pour les cellules apparaissait plus importantes chez de Havilland que pour les moteurs. Et la construction des cellules était jugée suffisante pour maintenir en vie l'industrie aéronautique suisse. Enfin, l'achat de réacteurs en Grande-Bretagne entraînerait des avantages commerciaux, influençant positivement la balance des paiements.[38] Ce raisonnement semble avoir convaincu le Conseil fédéral des vertus d'une licence partielle.[39]

Si la question économique était un argument parmi d'autres dans le choix du mode d'acquisition, elle joua un rôle essentiel dans le processus politique qui amena la commande d'une série de 100 *Vampires.* En janvier 1949, le conseiller fédéral Kobelt soulignait dans un rapport soumis à ses pairs que, outre les raisons militaires, « l'achat des moteurs à réaction en Angleterre est dans l'intérêt de nos échanges commerciaux avec l'Angleterre, en permettant de libérer des devises pour le tourisme ».[40] Il suivait le raisonnement du délégué aux accords commerciaux, Hans Schaffner. En décembre 1948, celui-ci avait justifié l'achat des *Vampires* auprès du ministre de l'économie, Rodolphe Rubattel, par son utilité dans les prochaines négociations économiques avec la Grande-Bretagne.[41] Le conseiller fédéral Rubattel, convaincu de ce raisonnement, en avait informé son collègue Kobelt.[42]

Les négociations économiques au début de l'année 1949 donnèrent raison à Hans Schaffner. Les Britanniques déclaraient d'entrée de jeu que, vu leur position débitrice dans la balance des paiements anglo-suisse, ils ne pouvaient pas « continuer à payer de l'or pour du tourisme ». En réaction et dans le but d'aider leur industrie touristique, les Suisses promettaient alors d'augmenter les exportations britanniques par « des achats supplémentaires d'avions et d'autre équipement militaire ».[43] Le 25 janvier, le Conseil fédéral approuvait cette mesure, dans le but de donner aux Britanniques l'argent nécessaire pour s'offrir des vacances en Suisse.[44] C'était fort probablement pour cette raison que le gouvernement fédéral décidait quelques semaines plus tard l'acquisition d'une deuxième série de *Vampires*[45] et que la *Revue hôtelière suisse* se félicitait de ces « Vampires au service de l'industrie touristique ».[46] Karl Kobelt s'est servi du même argument au printemps 1949 pour convaincre les Chambres fédérales de la nécessité d'acquérir cent *Vampires* dont les cellules seraient produites en Suisse et les réacteurs importés de Grande-Bretagne.[47] Le chef du Département militaire fédéral était conscient qu'il aurait été plus favorable pour l'économie suisse d'acheter l'avion entier aux Britanniques, mais la production de la cellule sous licence était une concession à l'industrie aéronautique suisse et au sentiment qu'il était impératif de maintenir une forme d'autarcie suisse.[48]

La victoire financière du Centurion

L'introduction de chars de combat dans l'Armée suisse était fortement contestée durant l'immédiat après-guerre : la question n'était pas seulement de savoir s'ils étaient nécessaires et, le cas échéant, de quel type, mais également d'ordre budgétaire. Dès la fin des années 1940, les autorités militaires commençaient pourtant à juger les chars essentiels pour la réussite d'opérations défensives. Avec l'aggravation des tensions internationales, l'Assemblée fédérale se montrait plus encline à des dépenses militaires. L'acquisition de chars de combat devenait ainsi de plus en plus probable.[49]

Cela étant, l'élément qui déclencha la recherche active de chars en Grande-Bretagne n'était guère de nature militaire.

En automne 1946, parallèlement à l'introduction en Suisse du chasseur de chars *Hetzer* des usines tchèques Škoda sous la désignation *G-13,* une délégation du Département militaire fédéral visitait une unité britannique pour étudier la question des chars. A son retour, elle préconisa l'achat du *Comet,* un char moyen de la Seconde Guerre mondiale.[50] Puisqu'à ce moment il n'y avait pas encore de consensus sur la nécessité d'un tel système d'arme en Suisse, la requête resta sans réponse. En mai 1949, trois ans plus tard, la Suisse s'intéressait à des chars britanniques,[51] mais la raison était d'ordre économique plutôt que militaire. Au printemps, la Division du commerce et le chef du Département fédéral de l'économie publique avaient plaidé auprès du Département militaire fédéral pour des acquisitions plus importantes de matériels de guerre britanniques, afin de rééquilibrer la balance des paiements anglo-suisse.[52] Et les autorités militaires réalisaient que le moment était opportun pour équiper l'armée avec des chars.[53]

Le chef d'arme des troupes légères, le colonel divisionnaire Pierre de Muralt, saisit l'occasion, sans doute parce que ses troupes auraient été les premières à recevoir des chars. Insistant sur la nécessité militaire d'en équiper l'armée, observant que les relations commerciales anglo-suisses postulaient d'acquérir des armes britanniques, il recommandait l'envoi d'une mission en Grande-Bretagne,[54] qui ne partit qu'au printemps 1950.[55] Grâce à la recommandation de Pierre de Muralt, aux pressions de la Division du commerce et du conseiller fédéral Rubattel, l'intérêt des autorités militaires suisses pour des chars moyens britanniques s'était concrétisé dans le courant de l'année 1949.[56] La procédure était déjà engagée au moment où les achats supplémentaires d'armes britanniques devenaient moins urgents après la dévaluation de la livre sterling.[57] En dépit d'une situation économique extraordinaire, la Division du commerce restait intéressée par des achats d'armes en Grande-Bretagne.[58] La mission ayant opté pour le *Centurion,* le chef du Service technique militaire, le colonel brigadier von Wattenwyl, soulignait que « d'un point de vue de politique commerciale, l'acquisition de chars en Angleterre serait très souhaitable ».[59]

Le réarmement occidental dans la foulée de la création de l'OTAN, surtout de la Guerre de Corée, empêcha, dans un premier temps, la livraison de *Centurions* à la Suisse. L'équipement de ses propres forces et de celles de ses alliés constituait une priorité naturelle pour la Grande-Bretagne. Dans une période de crise comme celle que traversait le monde en 1950, il n'était pas question de recourir à l'argument économique pour justifier la livraison de chars à un neutre d'une importance stratégique mineure.[60] En août 1950, Londres s'opposa donc à la livraison d'une série de *Centurions* à la Suisse.[61] Les chars américains étant inaccessibles, les autorités militaires suisses choisirent à contrecœur le char français *AMX-13* comme solution

provisoire.[62] A partir de juillet 1951, avec la stabilisation des fronts en Corée, la position de Londres se modifiait. Suite à la baisse des tensions internationales, la pression sur le programme de réarmement britannique diminuait ; à partir de l'été 1952, la surproduction de *Centurions* devenait évidente. La Suisse redevenait un marché attractif, voire prioritaire.[63]

Lorsqu'en juillet 1952, les Britanniques proposèrent ces chars par l'intermédiaire du stratégiste, le capitaine Basil Liddell Hart, les Suisses manifestèrent peu d'enthousiasme. Avec le papier NSC-119 du Conseil national de sécurité, daté de décembre 1951, Washington réévaluait sa politique de vente d'armements à la Suisse : Berne avait accès à des chars américains,[64] mais ce n'était pas le seul changement. Vu la stabilisation de la situation internationale, l'Assemblée fédérale était moins convaincue du besoin d'équiper l'armée de blindés.[65] Le lobbying des Britanniques en faveur du *Centurion* ne fut donc pas couronné de succès, même si la Division du commerce le soutenait, y voyant un moyen de réduire la position créditrice de la Suisse dans l'UEP.[66]

Au Département militaire fédéral, on n'avait pas oublié les possibles avantages économiques d'une acquisition de chars britanniques. En 1953, des tests comparatifs eurent lieu en Suisse pour mesurer les performances respectives du *Centurion* et du char américain *Patton M-47.* Le Service technique militaire se prononçait en faveur du char britannique, signalant que Londres serait prêt à augmenter les quotas pour le tourisme en échange d'une commande. Pour le char américain, il n'y avait pas d'avantage économique, puisque l'offre des Etats-Unis n'était pas financièrement motivée.[67] L'Administration fédérale des finances développa fortement cet argument économique en faveur du *Centurion.* En décembre 1953, elle plaidait pour une série de chars britanniques, afin de réduire la position créditrice de la Suisse au sein de l'UEP.[68] Après un *match nul* lors des tests entre le *Centurion* et le *Patton M-47,* le *M-48,* plus puissant, étant hors de portée, l'argument économique, lors de la séance de la Commission de Défense nationale du 9 janvier 1954, fit pencher la balance en faveur du char britannique. Le fait que le critère économique avait été décisif dans le choix fut critiqué par le chef d'Etat-major général, Louis de Montmollin. Le chef de Département le rassura en soutenant que le choix n'était que provisoire.[69]

Les Britanniques connaissaient tout des motivations économiques du côté suisse, ils avaient donc bon espoir d'obtenir la commande.[70] Cet optimisme était justifié, parce que le Département fédéral de l'économie publique favorisait fortement des importations de la Grande-Bretagne pour rééquilibrer la position de la Suisse vis-à-vis de l'UEP.[71] Selon l'ambassadeur britannique, le Département militaire fédéral avait « trouvé un nouveau et puissant allié dans sa lutte contre le Département des finances en la personne du président du Conseil fédéral de cette année, Monsieur Rubattel ».[72] Cette évaluation était juste.

Pour surmonter les obstacles politiques et équiper l'Armée suisse avec des chars moyens, le Département militaire fédéral s'est servi de l'argument financier, qui ne s'appliquait qu'au *Centurion.* Le *M-47* définitivement écarté, le char britannique devenait la seule option à avoir une chance au Parlement. Karl Kobelt et ses collaborateurs ont consciemment utilisé l'argument financier pour convaincre l'establishment politique.[73] En avril 1954, le chef du Département militaire fédéral justifiait une commande de cent à cent cinquante *Centurions* devant les commissions militaires des Chambres fédérales, non par des raisons militaires, mais par l'impact bénéfique qu'un tel marché avec la Grande-Bretagne aurait sur la position de la Suisse à l'UEP.[74] Un conseiller aux Etats conservateur s'appropriait l'argument et observait que la Suisse avait un intérêt à acheter des chars en Grande-Bretagne, mais non aux Etats-Unis, pays avec lequel elle était en train de se livrer la *guerre des montres.*[75] Même si les partisans du char américain ont réussi à retarder la victoire britannique en mars 1955,[76] l'Assemblée fédérale approuvait finalement l'achat de cent *Centurions.*[77]

Conclusion

A cause d'une certaine interdépendance économique entre la Suisse et la Grande-Bretagne au début de la Guerre froide, les ventes d'armes britanniques à la Suisse constituaient un enjeu économique important, non seulement pour Londres, mais aussi pour Berne. Des études de cas démontrent que la Suisse pouvait favoriser son économie par des achats d'avions et de chars britanniques. Des considérations économiques ont influencé les choix de systèmes d'armes et des projets d'armement à Berne. Si, pour la première série de *Vampires,* l'aide apportée aux industries touristique et d'exportation était plutôt secondaire, ces mêmes intérêts économiques apparaissent déterminants dans l'acceptation et le choix du mode d'acquisition de la deuxième série. En ce qui concerne l'équipement en chars de combat de l'Armée suisse, c'est la volonté d'améliorer la position de la Suisse dans l'UEP et d'obtenir des concessions économiques de Whitehall qui fait choisir le char britannique et permet d'obtenir une majorité politique favorable à l'achat de cent *Centurions.*

L'*alliance* entre le Département militaire fédéral et le Département fédéral de l'économie publique joue un rôle important dans ce processus. Les deux départements ont des intérêts complémentaires : le premier a besoin d'un soutien politique, que seul le Département de Rodolphe Rubattel est prêt à offrir, le deuxième souhaite plus d'importations venant de Grande-Bretagne, dont seul le Département de Karl Kobelt peut avoir besoin.

Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres acteurs importants, entre autres le Département des finances et la Commission de défense nationale. Mais une fois que les autorités militaires se sont décidées pour des

avions à réaction ou des chars moyens, l'économique peut primer sur le stratégique dans le choix du type d'arme et dans le processus politique. Les achats d'armes d'un Etat peuvent donc aussi être économiquement motivés, un aspect que les politologues semblent avoir négligé jusqu'ici.

1 « Die britisch-schweizerischen Wirtschaftsverhandlungen vor ihrem Abschluss : *Vampires* im Dienste des Fremdenverkehrs », in : Schweizer Hotel-Revue : Fachorgan für Hotellerie und Fremdenverkehr, N° 8, 24 février 1949.
2 Mantovani, Mauro, Schweizerische Sicherheitspolitik im Kalten Krieg (1947–1963) : Zwischen angelsächsischem Containment und Neutralitäts-Doktrin, Zürich 1999, 124.
3 Sur l'évolution de la neutralité suisse durant les dernières années de la Seconde Guerre mondiale et les premières années de l'après-guerre voir Möckli, Daniel, Neutralität, Solidarität, Sonderfall : Die Konzeptionierung der schweizerischen Aussenpolitik der Nachkriegszeit, 1943–1947, Zürich 2000.
4 Breitenmoser, Christoph, Strategie ohne Aussenpolitik : Zur Entwicklung der schweizerischen Sicherheitspolitik im Kalten Krieg, Bern 2002, 39.
5 « Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Bericht des Generals über den Aktivdienst 1939–1945 (vom 7. Januar 1947) », Bundesblatt, Bd. 1, Heft 3, 23. 1. 1947, 543.
6 Braun, Peter, Von der Reduitstrategie zur Abwehr : Die militärische Landesverteidigung der Schweiz im Kalten Krieg 1945–1966, in : Der Schweizerische Generalstab, Bd. 10, Baden 2006, 56, 178. Cerutti, Mauro, « La politique de défense de la Suisse pendant les premières années de la Guerre froide (1945–1950) : Entre neutralité armée et solidarité avec les occidentaux », Itinera 18 (1996), 99–101.
7 Wyss, Marco, « Jet Propulsion Technology in Switzerland : Introduction without Production in the Emerging Cold War 1945–1949 », in : Traverse, Revue d'histoire – Zeitschrift für Geschichte 3 (2010), *passim*.
8 Krause, Keith, Arms and the State : Patterns of Military Production and Trade, Cambridge 1995, 82s.
9 Hayward, Keith, The British Aircraft Industry, Manchester 1989, 45.
10 Pour les politiques d'armement soviétique et américaine vis-à-vis la Suisse voir Wyss, Marco, « Neutrality in the Early Cold War : Swiss Arms Imports and Neutrality », Cold War History 1 (2012), 25–49. Wyss, Marco, « Abhängigkeit wider Willen oder Drang zum Westen? Die einseitigen Rüstungsbeschaffungen und -lieferungen der Schweiz im frühen Kalten Krieg », in : Bott, Sandra; Schaufelbuehl, Janick Marina; Zala, Sacha (ed.), Die Internationale Schweiz in der Zeit des Kalten Krieges – Relations internationales de la Suisse durant la Guerre froide, Itinera, Fasc. 30, 2011, 31–45. Wyss, Marco, « A War-Profiteer or a Strategic Lightweight? Switzerland in American Aircraft Supply Priorities in the Emerging Cold War », in : Nilsson, Mikael (éd.), Militärhistorisk Tidskrift 2009–2010 [Swedish Journal of Military History], 2011, 311–339.
11 The National Archives, Kew, Royaume-Uni (TNA), DEFE 10/196, Supply of Arms and Equipment to the Armed Forces of Other Countries – Strategic Implications, Joint Planning Staff (JPS), 24. 4. 1947.
12 Alford, Bernard W. E., Britain and the World Economy since 1880, London 1996, 172. Cairncross, Alec, The British Economy since 1945 : Economic Policy and Performance, 1945–1995, Oxford 1995, 48–50.
13 Edgerton, David, Warfare State Britain, 1920–1970, Cambridge 2006, 77.
14 Krause (cf. note 8), 97s. Buzan, Barry; Herring, Eric, The Arms Dynamic in World Politics, Boulder CO 1998, 33–35.
15 Krause (cf. note 8), 193. Buzan, Herring (cf. note 14), 81–119.
16 Sur les relations anglo-suisses au début de la Guerre froide voir Wyss, Marco, Arms Transfers, Neutrality and Britain's Role in the Cold War : Anglo-Swiss Relations 1945–1958, History of Warfare, Vol. 79, Leiden & Boston 2012, *passim*. *Ibid.*, « The Advocate and Its Wealthy Client : Britain and Switzerland in the Emerging Cold War », in : The International History Review, déjà accessible comme article *iFirst*, 19 novembre 2012, DOI:10.1080/07075332.2012.737349, 1–21.
17 Mantovani, Mauro, « Another *Special Relationship* : The British-Swiss Early Cold War Coordination of Defence, 1947–1953 », in : Diplomacy & Statecraft 1 (1999), 127–146.
18 Maurhofer, Roland, Die schweizerische Europapolitik vom Marshallplan zur EFTA 1947 bis 1960 : Zwischen Kooperation und Integration, Bern 2001, *passim*.
19 Paccaud, Isabelle, « Les relations économiques anglo-suisses au sortir de la Deuxième Guerre mondiale », in : Jost, Hans Ulrich; Leni, Monique; Leimgruber, Matthieu (éd.), Relations internationales et affaires étrangères suisses après 1945, Lausanne 2006, 33–49.
20 Hobi, Cassian, Die Wirtschaftsbeziehungen Schweiz-Grossbritannien, Dissertation, Universität Zürich 1959, 128–130.
21 Documents Diplomatiques Suisses (DDS), dodis.ch/1658, Hohl (Département politique fédéral [DPF]) à Burckhardt (Paris), 6. 12. 1946. Maurhofer, Roland, « Schweizerisch-britische Verständigung am Beispiel des Zahlungsabkommens von 1946 und der Gründungsphase der OECE und EZU 1948–1950 », in : Hug, Peter; Kloter, Martin (éd.), Aufstieg und Niedergang des Bilateralismus : Schweizerische Aussen- und Aussenwirtschaftspolitik 1930–1960 : Rahmenbediungen, Entscheidungsstrukturen, Fallstudien, Lausanne/Zürich 1999, 464–467.
22 DDS, dodis.ch/3092, Wirtschaftsverhandlungen mit Grossbritannien, Bundesratsprotokoll, 25. 1. 1949.
23 DDS, dodis.ch/3881, Wirtschaftsverhandlungen mit Grossbritannien, Schaffner (Division du commerce) à Rubattel (Département fédéral de l'économie publique [DFEP]), 7. 2. 1949.
24 Archives fédérales suisses (AFS), E 27, -/9001, 17971, DFEP à Kobelt (Département militaire fédéral [DMF]), 18. 5. 1949; Rubattel (DFEP) à Kobelt (DMF), 12. 9. 1949.
25 Truninger, Curt, Swiss Relations with the United Kingdom in the Formation and Development of EFTA until 1967, PhD Thesis, University of Aberdeen 1976, 49s. British Documents on Foreign Affairs (BDFA), IV, F, Vol. 25, Switzerland Annual Review for 1949, Scrivener (Berne), 31. 3. 1950, 439s.

26 DDS, dodis.ch/7843, Wirtschaftsverhandlungen mit Grossbritannien, Bundesratsprotokoll, 24.11.1950.
27 DDS, dodis.ch/7895, Wirtschaftsverhandlungen, Bundesratsprotokoll, 19.1.1951.
28 DDS, dodis.ch/8472, Rubattel (DFEP) au Conseil fédéral, 24.4.1952.
29 DDS, dodis.ch/10219, Rubattel (DFEP) au Conseil fédéral, 26.12.1952; TNA, FO 371/107331, Switzerland: Annual Review for 1952, Scrivener (Berne) à Eden (Foreign Office [FO]). TNA, FO 371/112699, Switzerland: Annual Review for 1953, Lamb (Berne) à Eden (FO), 3.2.1954.
30 Andrès, Ernest, Les relations économiques et commerciales entre la Suisse et la Grande-Bretagne depuis la 2ème Guerre mondiale, Thèse, Université de Fribourg 1957, 64. DDS, dodis.ch/10223 Wirtschaftsverhandlungen mit Grossbritannien, Rubattel (DFEP) au Conseil fédéral, 1.2.1954. Hobi (cf. note 20), 148.
31 Hobi (cf. note 20), 147–149.
32 TNA, FO 371/118080, Lamb (Berne) à Eden (FO), 4.4.1955.
33 AFS, E 2001(E), 1972/33, Bd. 4, Administration fédérale des finances à Hotz (Division du commerce), Zehnder (DPF) etc., 3.11.1953.
34 AFS, E 27, 18964, Bd. 3, Oprecht (Parti socialiste) à Kobelt (DMF), 17.4.1946.
35 Wyss, Marco, « Des Vampires pour la Suisse. Hiérarchies militaires et acquisition des premiers avions à réaction au début de la Guerre froide », in: Revue Historique Neuchâteloise 3 (2009), *passim*.
36 AFS, E 27, 18964, Bd. 1, Division du commerce (DFEP) au Service technique militaire (STM), 1.11.1946.
37 AFS, E 27, 18962, Bd. 1, Bundesbeschluss über die Beschaffung von Flugzeugen für die Armee, 23.9.1947.
38 AFS, E 27, 4343, Protokoll der Sitzung der Militärkommission des Nationalrates, 16.–18.2.1948; Protokoll der erweiterten Sitzung der Militärkommission des Nationalrates, 1.3.1948.
39 AFS, E 27, 18964, Bd. 2, Extrait du procès-verbal de la séance du Conseil fédéral, 19.10.1948.
40 AFS, E 27, 18963, Bd. 1, Kobelt (DMF) au Conseil fédéral, 10.1.1949; Conseil fédéral aux Commissions militaires et des finances de l'Assemblée fédérale, ébauche, 10.1.1949.
41 AFS, E 27, 18963, Bd. 1, Schaffner (Division du commerce) à Rubattel (DFEP), 23.12.1948.
42 AFS, E 27, 18963, Bd. 1, Rubattel (DFEP) à Kobelt (DMF), 24.12.1948.
43 TNA, FO 371/79279, Rowan à Cripps (Treasury [les deux]), 13.1.1949.
44 DDS, dodis.ch/3092, Wirtschaftsverhandlungen mit Grossbritannien, Bundesratsprotokoll, 25.1.1949.
45 AFS, E 27 18963, Bd. 1, Auszug aus dem Protokoll des Bundesrates, 15.2.1949; Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschaffung von Kampfflugzeugen, 15.2.1949.
46 « Die britisch-schweizerischen Wirtschaftsverhandlungen vor ihrem Abschluss: ‹Vampires› im Dienste des Fremdenverkehrs », in: Schweizer Hotel-Revue: Fachorgan für Hotellerie und Fremdenverkehr, No. 8, 24 février 1949.
47 AFS, E 27, 4344, Protokoll der Sitzung der Militärkommission des Ständerates, 16.3.1949; AFS, E 27, -/9001, 18963, Bundesbeschluss über die Beschaffung von Flugzeugen, 24.3.1949.
48 AFS, E 27, 18964, Bd. 2, Kobelt (DMF) à Zipfel (Delegierter für Arbeitsbeschaffung), 4.4.1949; Von Wattenwyl (STM) à Kobelt (DMF), 22.4.1949.
49 Braun (cf. note 6), 194–206.
50 AFS, E 27, 18505, Bd. 4, Bericht über die Studienreise nach Udine-Triest, Kuenzy (DMF), 23.10.1946.
51 AFS, E 27, 18505, Bd. 4, Kuenzy (DMF) à Rieser (Londres), 11.5.1949.
52 Voir supra, « Une certaine interdépendance ».
53 AFS, E 27, 17971, De Montmollin à Kobelt (DMF [les deux]), 28.9.1949.
54 AFS, E 27, 18505, Bd. 1, De Muralt à Frick (DMF [les deux]), 17.6.1949.
55 AFS, E 27, 17987, Bd. 13, Rapport de la mission d'Angleterre, de Muralt (FMD), 11.4.1950.
56 AFS, E 27, 18505, Bd. 1, Procès-verbal de la Commission ad hoc des chars de combat, 29.9.1949.
57 Voir supra, « Une certaine interdépendance ».
58 AFS, E 5001(F), 1000/1851, Bd. 13, Bracher (DMF) à Rieser (Londres), 20.12.1949.
59 AFS, E 27, 17987, Bd. 13, Beiträge zum Reisebericht England 6.–18.3.1950, von Wattenwyl (STM), 6.3.1950.
60 TNA, FO 371/89128, Minute, Hilton-Young (FO), 16.11.1950.
61 TNA, DEFE 10/200, JWPC(AWP)/M(50)7, Minutes, 9.8.1950.
62 AFS, E 27, 4062, Protokoll der Sitzung der LVK, 6.10.1951.
63 TNA, DEFE 10/204, JWPC(AWP)/M(52)9, Minutes, 18.6.1952; Geiger, Till, Britain and the Economic Problem of the Cold War: The Political Economy and the Economic Effect of the British Defence Effort, 1945–1955, Aldershot 2004, 136.
64 Wyss, « Neutrality in the Early Cold War » (cf. note 10).
65 AFS, E 27, 4063, Protokoll der Sitzung der LVK, 13.12.1952.
66 AFS, E 2200.40, 1971/164, Bd. 8, Schaffner (Division du commerce) à Londres, 2.3.1953; Schaffner (Division du commerce) à Bracher (DMF), 2.3.1953.
67 AFS, E 5155(-), 1971/202, Bd. 61, Vergleichende Beurteilung der Panzerwagen Centurion III, Patton M-47 & T-48, STM, 4.7.1953.
68 AFS, E 2001(E), 1972/33, Bd. 4, Zehnder (DPF) à von Wattenwyl (STM), 13.11.1953.
69 AFS, E 27, 4063, Protokoll der Sitzung der LVK, 9.1.1954.
70 TNA, FO 371/107346, Scrivener (Berne) à FO, 6.11.1953.
71 TNA, FO 371/112714, Switzerland – Review of Military Affairs for 1953, Hutchins (Berne).
72 TNA, FO 371/112713, Lamb (Berne) à Cheetham (FO), 8.2.1954; Lamb (Berne) à Selby (FO), 25.5.1954.
73 AFS, E 5155(-), 1971/202, Bd. 77, Von Wattenwyl (STM) à Bühler, 3.4.1954.
74 AFS, E 5001(F), 1000/1860, Bd. 79, Kobelt (DMF) aux commissions militaires des chambres fédérales, 22.4.1954; AFS, E 27, -/9001, 4063, Protokoll der Sitzung der LVK, 2.6.1954.
75 AFS, E 5001(F), 1000/1863, Bd. 6, Protokoll der Sitzung der Militärkommission des Ständerates, 11.11.1954.
76 AFS, E 27, 4063, Protokoll der Sitzung der LVK, 2.12.1954; 4.12.1954.
77 AFS, E 5001(F), 1000/1863, Bd. 87, Bundesbeschluss betreffend Vermehrung der Panzerabwehrwaffen und Beschaffung von Panzern sowie über die Mehrkosten des Rüstungsprogramms, 25.3.1955.