Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: - (2012)

Heft: [1]: Aviation

Artikel: L'Escadre de surveillance et la neutralité aérienne de la Suisse, 1933-1941

Autor: Queloz, Dimitry

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-514730

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: 14.07.2025

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

Préparation au vol d'un chasseur Morane D-3800, version produite sous licence en Suisse du Morane Saulnier MS 406.

Histoire

L'Escadre de surveillance et la neutralité aérienne de la Suisse, 1933-1941

Maj Dimitry Queloz

Dr ès lettres

L'Escadre de surveillance,[1] formation de pilotes professionnels de l'armée suisse, a été créée le 4 avril 1941 par un arrêté du Conseil fédéral. Sa mission principale consistait à protéger la neutralité de l'espace aérien. Remise en cause à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, l'Escadre fut cependant sauvée grâce aux interventions du général Guisan, de son nouveau commandant et du chef de l'aviation, puis renforcée dans sa structure. Elle a ainsi constitué le fer de lance des Troupes d'aviation tout au long de la guerre froide, avant de disparaître avec la réforme Armée XXI. L'ouvrage, préfacé par le cdt de C Christophe Keckeis, ancien pilote de l'Escadre de surveillance et premier Chef de l'armée, retrace plus particulièrement le long processus de création de l'unité qui a débuté en 1933.

Nécessité d'une police de l'air permanente dans le contexte international des années 1930

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le chef de l'Etat-major de l'Armée, Theophil Sprecher von Bernegg, écrivait dans son rapport sur le service actif :

« La guerre mondiale a prouvé que les aéroplanes étaient une arme remarquable et indispensable à la guerre (...) D'autre part, les aéroplanes ne sont pas devenus indispensables pour la guerre seulement, ils sont en passe de prouver leur utilité aussi pendant la paix. Nous devons donc développer notre aviation de manière à la mettre à la hauteur des exigences actuelles, ne fût-ce que pour pouvoir exercer utilement la police des airs pendant la guerre comme pendant la paix. »

En parlant de la « police des airs » à assurer en période de paix comme de guerre, von Sprecher comprenait que la Suisse devait se doter d'une formation de chasse permanente, capable de protéger son espace aérienen tout temps. En raison de l'absence de menace et du pacifisme des années 1920, la question fut mise de côté. Cependant, avec l'arrivée au pouvoir des nazis en 1933, l'état d'esprit changea et les dangers se firent de plus en plus menaçants. Dans ce contexte international tendu, la Suisse ressentit, à nouveau, le besoin de protéger son espace aérien en tout temps. Rappelons qu'avec le système de milice, il était impossible de remplir cette mission car aucune unité de pilotes militaires n'était disponible en permanence. Pour assurer efficacement une police de l'air dans la durée, il aurait donc fallu mobiliser tout ou partie des troupes d'aviation.

Au début de 1933, le Conseiller fédéral Rudolf Minger prit contact avec l'Etat-major général à propos de la neutralité aérienne. Le but de la démarche était de déterminer les principes que la Suisse adopterait en matière de neutralité aérienne en cas de conflit. Cette question avait été très discutée dans les décennies précédentes par les juristes du Droit international. Deux conceptions s'étaient affrontées. La première, s'inspirant du Droit international relatif au territoire des Etats, considérait que l'espace aérien d'un Etat faisait partie intégrante de son territoire. Lorsque l'Etat était neutre, les belligérants ne pouvaient donc l'employer sans commettre une violation de la neutralité. La deuxième conception se référait au Droit maritime. Pour les tenants de cette interprétation, l'espace aérien était libre, comme l'était la mer. Le débat tournait uniquement autour de l'altitude à partir de laquelle cette liberté existait. Pour certains juristes, celle-ci était même totale. Les Etats neutres avaient bien évidemment défendu la première de ces conceptions. C'est aussi celle qui avait été appliquée au cours de la Première Guerre mondiale, ce qui avait permis de créer une jurisprudence en la matière. Toutefois, aucun accord international n'ayant sanctionné cette interprétation de manière claire, il y avait, dans les années 1930, des doutes quant au respect de la neutralité de l'espace aérien en cas de conflit. Les craintes étaient d'autant plus grandes que, à cette époque, des traités dûment signés étaient considérés

1 Dimitry Queloz, *L'Escadre de surveillance et la neutralité aérienne de la Suisse, 1933-1941*, Pully, Centre d'Histoire et de Prospective Militaires, 2012.

Le brigadier Fritz Rihner

comme de vulgaires chiffons de papier par certains Etats.

Dans les discussions menées à partir de 1933 par le Département militaire fédéral et l'Etat-major général, la question de la neutralité de l'espace aérien était envisagée de manière simple et ne tenait compte que de deux cas de figure. Le premier était celui du temps de paix, durant lequel il n'y avait pas de mesures particulières à prendre. Le second était celui du service actif durant lequel les Troupes d'aviation, mobilisées, assureraient les missions de protection de la neutralité en appliquant concrètement les principes décidés par le Conseil fédéral. Cette approche était trop restrictive et ne tenait pas compte d'une troisième situation – une période de tensions au cours de laquelle diverses menaces pèseraient sur l'espace aérien – qui n'allait cependant pas tarder à apparaître. En effet, dès le printemps 1936 divers incidents conduisirent les différents acteurs concernés – le Département militaire fédéral, l'Etat-major général, le Service de l'aviation et l'Office aérien fédéral – à reprendre la question d'une manière plus globale.

Deux événements jouèrent un rôle particulier dans ce changement d'approche. Le premier eut lieu dans la nuit du 16 au 17 avril 1936. Un avion militaire allemand de transport de type *Junkers Ju-52* franchit la frontière suisse à 23h00. Après un long survol du territoire helvétique, l'avion s'écrasa dans les rochers, près d'Orvin, à quelques kilomètres du Chasseral. Les causes de cet accident étaient liées au mauvais temps. On prétendit cependant que l'avion menait une mission d'espionnage parce qu'il n'avait pas atterri et que l'Allemagne avait commencé par donner des explications confuses. Cet accident fit naître une vive inquiétude dans l'opinion publique, comme en témoigne la presse de l'époque, d'autant que ce n'était pas le premier survol du territoire par un avion militaire allemand.

Trois mois plus tard, la guerre civile espagnole souleva le problème des vols de transit nocturnes de la *Lufthansa* à destination de l'Espagne. En moins d'un mois, l'Office aérien fédéral en recensa près de trente. Ces vols ne pouvaient être contrôlés du fait que la Suisse ne disposait d'aucune organisation en service durant la nuit. Seuls les vols annoncés par l'Allemagne étaient suivis. Pour les autres, la Suisse ne pouvait rien faire, même pas protester. Elle ne pouvait en effet pas reprocher aux avions allemands de survoler son territoire sans prendre contact par radio, alors que rien n'était prévu pour répondre à d'éventuelles annonces.

Ces événements firent comprendre qu'il était nécessaire de créer un corps spécifique permanent chargé de surveiller l'espace aérien. Les questions d'organisation, de structure, de compétences et de subordination furent discutées durant huit mois, mais sans qu'un concept clair n'émerge. De plus, les maigres réalisations ne correspondaient pas aux besoins changeant d'une situation internationale de plus en plus tendue. Finalement, ce n'est qu'en juin 1938 qu'un concept réaliste fut développé par le commandant des Troupes d'aviation.

Du premier projet d'escadre de surveillance à l'arrêté du Conseil fédéral du 4 avril 1941

La présentation du projet d'escadre de surveillance au Département militaire fédéral ne signifiait cependant pas sa réalisation. Le parcours jusqu'à la création effective sera encore long et semé d'embûches. Au printemps 1939, le Conseil fédéral et les Chambres acceptèrent le principe de la nouvelle unité, sans toutefois que la décision soit sanctionnée par un texte juridique précis. Sans base légale, il n'y avait pas de financement possible, ce qui empêchait toute réalisation concrète. Après deux années de discussions serrées avec le Département des douanes, responsable des finances de la Confédération, le Conseil fédéral résolut la question par un arrêté fédéral le 4 avril 1941.

En plus des problèmes juridico-financiers, d'autres freins retardèrent également la création de l'Escadre de surveillance, notamment la mobilisation des Troupes d'aviation et de DCA à la fin du mois d'août 1939. Une fois les Troupes d'aviation et de DCA mobilisées, la nécessité d'une formation spéciale pour assurer la protection de l'espace aérien perdit de son importance. Avec le temps toutefois, il apparut que des unités spécifiques étaient indispensables pour défendre la neutralité. Cette mission était en effet différente de la défense en cas d'invasion et nécessitait une organisation spéciale. Dès lors, la guerre, cause de retard au début, devint un facteur d'accélération du processus de création de l'Escadre de surveillance.

Après sa création, il fallut encore plus de deux ans avant que l'Escadre de surveillance soit opérationnelle. Ce délai était nécessaire pour former les pilotes et les cadres. On avait en effet décidé de ne pas prendre des pilotes déjà instruits appartenant aux escadrilles des Troupes d'aviation.

L'Escadre de surveillance et la protection de la neutralité aérienne au cours de la Deuxième Guerre mondiale

Après les combats aériens de mai – juin 1940 contre les appareils de la *Luftwaffe*, le général Guisan prit des mesures restrictives en matière d'engagement de l'aviation, de manière à « calmer le jeu » dans le cadre d'une situation particulièrement délicate pour la Suisse. D'une part, après la défaite française, celle-ci était désormais seule face à l'Allemagne et presque totalement encerclée par les pays de l'Axe, ce qui la rendait très vulnérable, tant militairement qu'économiquement. D'autre part, l'Allemagne se montrait particulièrement agressive à la suite des pertes subies du fait des interventions de la chasse et de la DCA helvétiques. C'est ainsi que la chasse suisse n'intervint plus contre les violations de la neutralité aérienne durant plus de trois ans.

Un Messerschmitt Bf-110 tombé dans la région de Porrentruy.

Si, au début de la période de restriction, les violations aériennes étaient relativement peu nombreuses, leur nombre commença à s'accroître au cours de l'année 1942. Par ailleurs, ce n'était plus les avions allemands qui violaient l'espace aérien helvétique, mais les appareils alliés. Les Anglais survolaient la Suisse, notamment lorsqu'ils allaient bombarder, de nuit, des objectifs dans le Nord de l'Italie. En ce qui concerne les avions américains, les violations étaient le fait soit des bombardiers stratégiques opérant de jour, soit, à partir du milieu de l'année 1944, des appareils d'appui tactique chargés de soutenir la progression des armées alliées au sol, notamment les troupes franco-américaines remontant la vallée du Rhône et progressant vers le sud de l'Allemagne *via* la Franche-Comté et l'Alsace.

Les violations aériennes américaines posèrent de graves problèmes à la Suisse. Elles furent nombreuses et certaines d'entre elles présentaient un caractère particulièrement grave. Des attaques aériennes et des bombardements causèrent en effet d'importants dégâts. Citons plus particulièrement les bombardements de Schaffhouse le 1er avril 1944, de Bâle et de Zurich le 4 mars 1945 et l'attaque de la gare du Noirmont, dans le Jura bernois, le 29 octobre 1944.

L'augmentation du nombre de violations aériennes à partir de 1942 conduisit le Haut Commandement suisse à modifier les principes d'engagement de la chasse. Le nouvel ordre, entré en vigueur le 3 novembre 1943, supprima les limitations existantes et la chasse eut à nouveau la possibilité d'intervenir. Notons qu'au même moment, on renonça à intercepter les avions violant l'espace aérien suisse durant la nuit. Cette décision fut prise en raison des carences en moyens techniques, notamment en projecteurs de DCA.

Le monument Gürtler érigé en mémoire de deux aviateurs suisses abattus en juin 1940.

Durant tout le conflit, il y eut 6'501 violations de la neutralité. L'aviation suisse fut engagée 598 fois. Pourquoi un taux d'intervention si bas ? Trois raisons permettent d'expliquer cette situation. Tout d'abord, nombre de ces violations ne se déroulaient que sur une très petite partie du territoire suisse. La chasse ne pouvait pas intervenir, les intrus quittant l'espace aérien avant que les chasseurs ne puissent décoller et les intercepter. Ensuite, les interventions contre les violations nocturnes étaient le plus souvent impossibles en raison du manque de moyens techniques. Enfin, il y eut l'ordre de Guisan du 20 juin 1940 qui suspendit les interventions durant plus de trois ans.

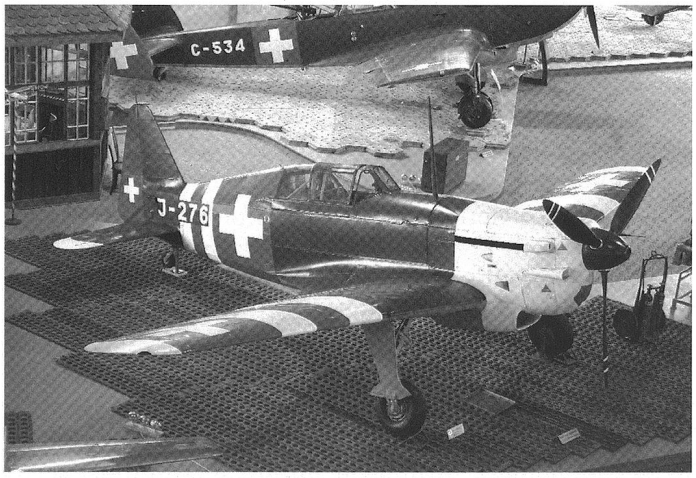
Les 598 interventions de la chasse helvétique conduisirent à 98 interceptions. Le faible taux de réussite (un peu plus de 16%) s'explique par les insuffisances techniques en matière de moyens de détection et les carences en matière de conduite des patrouilles de chasse. Le matériel radio, élément fondamental, était en effet peu nombreux et techniquement insuffisant durant une grande partie de la guerre. De plus, il fallut du temps pour mettre en place une véritable centrale d'engagement et définir des procédures d'engagement efficaces.

Dans le cadre de la protection de la neutralité aérienne, l'Escadre de surveillance fut engagée à partir du mois de septembre 1943. Sa mission se termina le 20 août 1945, date de la fin du service actif. Durant cette période, deux des trois escadrilles de l'Escadre, équipées de Morane, furent assignées à cette tâche, menée en collaboration avec d'autres escadrilles des Troupes d'aviation. Au total, l'Escadre de surveillance engagea 135 patrouilles ; 31 de ces engagements aboutirent à l'atterrissage de bombardiers.

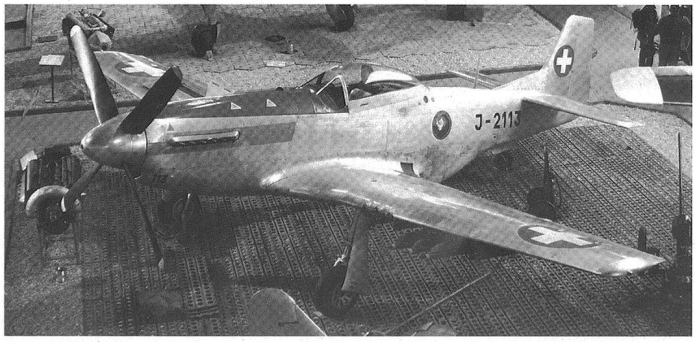
D. Q.

Le C-35, biplan développé en Suisse à partir du Fokker CV-E. Les illustrations proviennent du musée des Forces aériennes à Dübendorf.

A l'entrée en Guerre, le seul avion de combat moderne en service en Suisse est le Messerschmitt 109 D/E.



Le Morane D-38 (ici le D-3801, construit sous licence à partir de 1941) est la version helvétique du MS 410 français.



P-51D *Mustang*, acheté après la Guerre.

Compte rendu

P-16, N-20, Lear Jet...

Les avions de combat à réaction développés en Suisse durant les années 1950 sont fascinants à plus d'un titre. Après de deux à trois générations, on admire les solutions ingénieuses dont ils ont été les pionniers : aile delta et moteurs noyés pour le N-20, réservoirs à carburant en bout d'aile et système escamotable de tir de roquettes pour le P-16. Malgré ces qualités techniques, l'étude approfondie de Luc Leonardi montre aussi le manque de cohérence de la doctrine et du soutien politique et économique à l'industrie aéronautique de la Suisse. La nécessité de disposer rapidement d'une aviation de combat susceptible de s'opposer à la menace de la guerre froide explique que l'on a préféré acheter à l'étranger des appareils aux qualités démontrées, aux performances élevées et, surtout, à des appareils polyvalent : le *Hunter*, puis le *Mirage*.
L'ouvrage édité cette année par Secavia a le mérite de présenter également les « dérivés » des développements aéronautiques suisses : le *Lear Jet* issu du P-16 malheureux, mais également le Piranha, un concept de chasseur léger ressemblant à s'y méprendre... au *Gripen*.

La RMS tient en outre à remercier la Librairie de l'Aviation, 14 rue Lissignol à Genève, pour nous avoir mis cet ouvrage gracieusement à disposition.

A+V

Luc Leonardi, *P-16 : Prototypes suisses d'avions à réaction, N-20, Lear Jet, Piranha*, Secavia, Genève, 2012.

Ci-dessus : le chasseur-bombardier P-16 du musée de Dübendorf.
Ci-dessous : Le prototype du P-16 (droite) en compagnie de son descendant, le Lear Jet (gauche).