

Feuille Fédérale

Berne, le 1^{er} septembre 1975 127^e année Volume II

N° 34

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 75 francs par an; 42 fr. 50 pour six mois; étranger: 91 francs par an, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

75.072

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'acquisition d'avions de combat

(Du 27 août 1975)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons le présent message à l'appui d'un arrêté fédéral sur l'acquisition d'avions de combat du type Tiger.

1 Aperçu général

Dans notre déclaration du 9 septembre 1972 relative à l'acquisition d'avions de combat, nous avons souligné que le remplacement des Venom prendrait quelque temps, ce que nous avons d'ailleurs rappelé dans notre message du 31 janvier 1973 sur l'acquisition d'avions Hunter.

Depuis lors, les recherches nécessaires ont été faites, si bien que nous pouvons d'ores et déjà vous proposer d'acquérir 72 avions de combat du type Tiger, dont 6 biplaces. Les adaptations nécessaires à apporter à l'avion lui-même ainsi qu'à notre infrastructure seront de peu d'importance.

Il résulte des démarches relatives au mode d'acquisition que les avions seront achetés aux Etats-Unis d'Amérique et que leur montage final sera assuré par la Fabrique fédérale d'avions d'Emmen. En outre, l'industrie suisse aura la possibilité d'obtenir aux Etats-Unis des commandes compensatoires.

La réalisation de ce projet d'acquisition exige un crédit d'engagement de 1170 millions de francs. Le crédit additionnel dû au renchérissement qu'il faudra solliciter ultérieurement est estimé à quelque 150 millions de francs. L'acquisition s'insère dans le programme d'investissements 1975-1979.

Les membres de vos commissions consultatives recevront tous les renseignements détaillés nécessaires.

2 Introduction

21 Situation résultant de la décision du 9 septembre 1972 sur l'acquisition d'avions

Dans la déclaration que nous avons faite au sujet de notre décision du 9 septembre 1972 par laquelle nous renoncions à acquérir l'un des deux avions de combat placés à l'époque en tête de liste, nous relevions que nous étions prêts, malgré cette renonciation momentanée, à fournir à la défense nationale les moyens propres à maintenir l'efficacité de notre préparation militaire et, partant, la crédibilité de notre politique de neutralité armée. Pour l'immédiat, il importait de recourir à une solution transitoire pour renforcer notre flotte aérienne. Nous vous avons donc proposé dans notre message du 31 janvier 1973 d'acquérir des avions Hunter, ce que vous avez approuvé le 12 mars 1973 à titre de mesure immédiate. Il a été possible ainsi d'acheter 30 avions de plus, alors que vous aviez déjà approuvé le 21 septembre 1971, dans le cadre du programme d'armement de 1971, l'acquisition de 30 Hunter révisés par le fabricant.

Nous ne pouvions cependant en rester là. Il fallait poursuivre les travaux relatifs à l'acquisition d'une série d'avions de combat modernes et trouver une solution satisfaisante, ce qui ne manqua pas de soulever des problèmes vraiment complexes et ardu, car nous avons été placés devant une situation nouvelle dans bien des domaines. Tout cela nous a contraints de revoir à fond et longuement tous les aspects de la planification financière et de notre conception de la défense.

22 Facteurs à prendre actuellement en considération pour une acquisition

La menace ne dépend pas seulement des intentions que peuvent avoir nos adversaires virtuels, intentions qu'il nous est impossible de déceler, mais encore, et bien davantage, de l'existence de tensions d'ordre idéologique ainsi que de la présence de troupes et d'un potentiel militaire dépassant les besoins purement défensifs. Sur ce point, force est de constater, malheureusement, que la situation politico-militaire en Europe n'autorise aucun relâchement de la vigilance et des efforts voués à notre préparation militaire. Aussi les principes énoncés dans notre rapport du 6 juin 1966 sur la conception de la défense militaire sont-ils toujours valables; ils continuent à servir de base à l'aménagement de nos forces armées. A cet égard, nous nous référons à notre rapport concernant le plan directeur de la défense militaire des années 80. Il en ressort que la mission principale des troupes d'aviation et de défense contre avions consiste à soutenir les troupes au sol, avant tout par la couverture aérienne (protection sur zone) et l'attaque d'objectifs terrestres. Cette dernière tâche est confiée aujourd'hui au gros de l'aviation, c'est-à-dire à la flotte des Hunter complétée par deux nouvelles séries d'appareils et renforcée dans sa puissance de combat selon le programme d'armement de 1973, de même que par le reste des Venom. Ainsi, les matériels requis par la guerre aérienne qu'il faut acquérir au cours des prochaines années

concernent maintenant la couverture aérienne. Les études entreprises ont montré que cette couverture devra être assurée, comme jusqu'ici, par la coopération de l'aviation et de la défense contre avions. Il en résulte qu'il faut acquérir désormais des avions de combat destinés à la couverture aérienne.

Le montant des crédits disponibles inscrits dans la planification financière constitue assurément le facteur essentiel dont dépend l'acquisition d'avions. Pour répartir judicieusement ces moyens financiers, il faut d'abord analyser les besoins que fait naître la conduite de la guerre aérienne (troupes d'aviation et de DCA) et ceux des autres armes et services. Enfin, dans le domaine de la conduite de la guerre aérienne, une répartition semblable doit être faite de manière équilibrée entre l'aviation et la défense contre avions. Tout cela est l'objet du programme d'investissements pour les années 1975 à 1979 qui a été minutieusement préparé et ne tient compte que de ce qui est strictement nécessaire pour chaque arme. Outre l'acquisition d'avions modernes, ce programme envisage donc, pour la conduite de la guerre aérienne, de renforcer et d'améliorer sensiblement, dans une phase ultérieure, les moyens de la défense contre avions.

3 L'avion de combat Tiger

31 Préévaluation

Parallèlement à l'étude des problèmes relatifs à la planification des dépenses et à la conception de la défense, étude mentionnée sous chiffre 2, on a réuni, en vue de leur examen, des données sur les performances et qualités des avions entrant en considération, tout en procédant, dans la mesure du possible, aux premiers essais en vol dans les pays d'origine. Ces travaux parallèles avaient essentiellement pour but de définir les qualités générales que le nouvel avion doit présenter pour répondre à nos besoins particuliers, compte tenu cependant des possibilités limitées d'un petit Etat. En raison des impératifs imposés par ces conditions générales, d'excellents types d'avion ont dû être éliminés, bien qu'ils aient offert d'autres possibilités d'engagement (polyvalence) en sus de qualités propres à assurer la couverture aérienne. Nous nous sommes vus dès lors contraints de concentrer les travaux d'évaluation sur un seul avion, le Tiger. Cette décision était d'autant plus aisée à prendre que cet avion est spécifiquement destiné à assurer la couverture aérienne et que, dans l'accomplissement des missions que nous entendons lui confier, il égale et dépasse même en partie les avions polyvalents éliminés. De tous les types d'avion examinés au cours de la préévaluation, le Tiger est, de plus, le seul qui puisse être acquis en nombre suffisant dans les limites de nos possibilités financières.

32 Evaluation principale

Au cours de la préévaluation déjà, deux pilotes suisses ont eu la possibilité de faire en Amérique même des vols d'essai; dès 1974, les travaux de l'évaluation

principale ont été entrepris sur la base du cahier des charges militaires. Vers le milieu de 1974, quatre pilotes suisses ont été instruits en Amérique à la technique et au vol de l'avion. Des tirs air-air avec les canons de bord ont en outre été exécutés sur des cibles remorquées.

Du 12 août au 26 septembre 1974, ces pilotes ont procédé en Suisse à des vols d'essai proprement dits et à des tests de performances. Quatre autres pilotes, dont un de milice, ont rejoint les premiers pour être instruits. En Suisse, 62 vols d'essai ont été effectués en 59 heures de vol. En même temps, on a examiné les possibilités d'emploi et d'adaptation des installations au sol sur le plan de l'exploitation et de la maintenance technique et on a procédé à des essais de manœuvre dans les cavernes et les abris. On a pu établir de la sorte un large éventail d'expériences pour apprécier l'avion.

En mars 1975, le système à inertie de navigation a pu être essayé en vol dans le pays producteur. Parallèlement, il a été possible de tester les dernières améliorations apportées au radar; elles confèrent au système un avantage important pour l'engagement sur zone.

Ces essais ont confirmé les performances indiquées par le constructeur, bases de l'appréciation lors de la préévaluation.

Le Tiger est facile à commander et à maîtriser dans des situations de vol extrêmes. Les performances de l'appareil ont attesté que, dans les interventions sur zone, il est capable, en combat tournoyant, de rivaliser avec la plupart des avions de chasse modernes que l'on peut s'attendre à rencontrer dans un avenir prévisible.

Il a été possible de renoncer à faire des essais particuliers sur les engins guidés air-air puisqu'il s'agit en l'occurrence du type Sidewinder que nous avons déjà adopté. En revanche, des essais de tir au canon sur des parties de la cellule et de la voilure de divers types d'avions ont montré que les projectiles de 20 mm du Tiger sont aussi efficaces que ceux de 30 mm dont nous disposons. Ces qualités, jointes à une vitesse initiale et à une cadence de tir élevées ainsi qu'à un appareil de conduite de tir précis et moderne, permettent d'escompter un grand nombre de succès au combat.

Les enseignements tirés de ces essais montrent clairement que nos pilotes de milice pourront utiliser toutes les ressources du Tiger dans la limite des heures d'entraînement prescrites jusqu'ici. A cet égard, l'avion de combat biplace est un moyen précieux pour l'instruction.

Il s'est révélé que le Tiger est d'un entretien relativement simple et qu'une partie de notre matériel d'infrastructure, après avoir été adapté, pourra servir à cet effet. Les frais d'entretien du Tiger sont à peu près les mêmes que ceux du Hunter. Le monoplacé se range dans les cavernes, le biplace dans les abris antiaériens.

Tous les essais se sont déroulés sans accident, ni dérangements notables.

33 Description de l'avion

331 Généralités

Les avions Tiger II F-5E ou F-5F sont les derniers modèles et les plus puissants d'une série des types F-5 très ressemblants extérieurement. Ils ont été développés et livrés à un grand nombre de clients par la «Northrop Corporation, Aircraft Division», à Hawthorne en Californie.

Le *F-5E* est un avion de conception classique, monoplace et supersonique, conçu spécialement pour le combat aérien ; il se prête particulièrement bien aux tâches de la couverture aérienne qui lui seront assignées dans notre armée. Son long fuselage est porté par une voilure trapézoïdale courte, légèrement en flèche. Le gouvernail de profondeur entièrement articulé et une dérive simple sont placés en queue du fuselage. Un système hypersustentateur de volets d'ailes travaillant automatiquement assure une manœuvrabilité extraordinaire au combat et de bonnes qualités de décollage et d'atterrissage. L'avion est en outre muni d'aérofreins. Quatre poutres peuvent être montées sous les ailes et une autre sous le fuselage, ce qui permet d'y accrocher des réservoirs de carburant ou des armes supplémentaires. Le train d'atterrissage robuste est commandé hydrauliquement. Le large écartement du train principal et le train avant gouvernable facilitent la conduite de l'avion dans son déplacement en surface. Un parachute frein complète le dispositif de freinage du train.

L'équipement militaire (armement et avionique) répond aux besoins de la couverture aérienne.

L'armement comprend des engins guidés air-air du type Sidewinder à tête infrarouge autochercheuse placés à l'extrémité des ailes et des canons de 20 mm incorporés dans le fuselage. Les engins guidés peuvent être prélevés sur nos stocks ; ils ont été modernisés dans le cadre du programme d'armement de 1973.

Le système radar de conduite de tir permet de rechercher, de détecter et de poursuivre des objectifs aériens. Le pilote lit les éléments de tir dans un viseur. La navigation est assurée au moyen d'une centrale à inertie, système adopté aussi pour d'autres avions de combat ou de ligne. Tous les autres équipements avioniques, tels que la centrale aérodynamique, les postes radio, instruments, etc. sont exécutés et disposés selon les standards habituels. L'équipement permet le vol sans visibilité de la base à la zone d'engagement et retour. Une certaine visibilité est en revanche nécessaire, en raison de leurs caractéristiques, pour l'engagement des armes de même que pour la dernière phase de l'atterrissage.

Le mode de propulsion de l'appareil mérite d'être relevé. Pour la première fois, nous disposerions d'un avion de combat muni de *deux réacteurs* du type J85-21 construits par la «General Electric Company, Aircraft Engine Group» à Lynn, Massachusetts ; ces propulseurs sont montés de part et d'autre du fuselage. Ils comprennent des systèmes de post-combustion. En cas de panne

d'un réacteur, le vol peut continuer, ce qui augmente les possibilités de retour vers une base. Le bon rapport entre la puissance des réacteurs et le poids de l'avion contribue à conférer au Tiger les qualités de maniabilité déjà mentionnées.

Un Tiger II F-5E a volé pour la première fois le 11 août 1972. Jusqu'à ce jour, plus de 600 avions équipés en diverses variantes ont été commandés et livrés pour la moitié environ.

Une version spéciale de la famille des F-5 est l'avion biplace Tiger II F-5F dérivé, avec des modifications minimales, du F-5E. Ce biplace, qui a volé pour la première fois le 25 septembre 1974, a déjà été l'objet d'autres commandes. Extérieurement, il diffère à peine du monoplace, si ce n'est qu'il est d'environ un mètre plus long. Ses qualités de vol et de maniabilité sont pratiquement les mêmes que celles du monoplace. Cette similitude se retrouve dans l'équipement militaire, sauf que le biplace ne possède qu'un canon. Cet avion, qui est un précieux moyen pour l'instruction, peut être engagé dans le combat comme le monoplace.

Du fait que le Tiger est acheté par plusieurs pays et qu'il doit par conséquent répondre à des exigences diverses, son équipement militaire est régulièrement complété et amélioré. On peut admettre qu'en cas de nécessité, nous pourrions disposer ultérieurement, sans que nous ayons à participer à leur réalisation, d'équipements prêts à être montés sur nos Tiger.

332 Particularités suisses

Un nouvel avion doit s'intégrer dans notre infrastructure et répondre à nos conditions particulières d'engagement; il est dès lors inévitable que certains aménagements techniques lui soient apportés. Pour le Tiger, il s'agit plus spécialement des travaux ci-après:

- Pour la manœuvre dans les cavernes, les points de levage du monoplace doivent être renforcés.
- Pour des raisons de sécurité touchant l'exploitation dans les cavernes, l'oxygène liquide du monoplace doit être remplacé par de l'oxygène gazeux.
- Tous les Tiger suisses doivent être équipés d'une radio supplémentaire et d'un appareil spécial complétant le système d'identification «ami-ennemi», afin d'assurer sur ce point leur intégration dans notre système Florida.
- Les constatations faites avec les autres avions de combat montrent que les freins du Tiger doivent être aussi pourvus d'un système antiblocage, pour assurer, à l'atterrissage notamment, son maniement sur des pistes mouillées ou verglacées ou encore raccourcies en cas de bombardements.
- Les essais étendus de résistance du matériel à la fatigue entrepris par le constructeur ont donné des résultats satisfaisants. Ils se poursuivent d'ailleurs. Etant donné la période d'emploi vraisemblablement plus longue et la

mise à contribution plus intense du Tiger par notre aviation, il importe d'installer un équipement permettant de vérifier la sollicitation de la structure de l'appareil.

- La sécurité de vol sur le plan militaire exige enfin que deux instruments de bord soient gradués selon le système métrique.

Cette énumération montre que les adaptations à apporter au Tiger pour répondre à nos exigences sont réduites à un minimum et, en ce qui concerne leur réalisation, se limitent à des travaux dont l'importance peut être appréciée sur le plan financier aussi bien que sur le plan technique.

34 Intégration dans les troupes d'aviation

L'acquisition proposée permettra de former quatre escadrilles comprenant chacune dix-huit avions.

La formation des pilotes sera certes un peu plus ardue que sur le Hunter. Mais, grâce à l'avion biplace, elle pourra probablement se faire durant la période d'instruction normalement réservée à cet effet. D'abord, quelques instructeurs seront formés dans le pays producteur aux fins de tirer parti des nombreuses expériences de la base. Ensuite, après avoir été instruite, une première formation composée d'une escadrille de pilotes de carrière de l'escadre de surveillance pourra être constituée en Suisse, ce qui permettra d'établir le programme d'instruction sur la base d'expériences élargies. Enfin, les escadrilles de milice pourront être instruites au vol.

Les troupes au sol pourront être formées durant les périodes réglementaires de service, c'est-à-dire sans être astreintes à un service supplémentaire.

4 Acquisition

41 Organisation

La compétence et la responsabilité en matière d'acquisition du matériel de guerre sont réglées par l'ordonnance du Département militaire fédéral du 30 juin 1969 concernant les modalités de l'armement. Pour faciliter la coordination des mesures relatives à cette importante acquisition, l'organisation habituelle a été complétée par une «Commission de coordination pour les avions militaires» et par un «Centre du projet pour le nouvel avion de combat».

La Commission de coordination comprend le chef de l'état-major général, en qualité de président, le chef de l'armement et le commandant des troupes d'aviation et de défense contre avions.

Le centre du projet est un organe d'état-major. A son directeur sont subordonnés les chefs du projet relevant des groupements et services du Département militaire fédéral intéressés à cette acquisition, ainsi que du commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions. Le directeur du centre du projet est subordonné au chef de l'armement.

Pour apprécier les résultats des évaluations et des travaux préparatoires, on a eu recours tout au long des opérations à des commissions et à des groupes d'experts n'appartenant pas à l'administration, notamment à la commission pour les avions militaires, à la commission de l'armement, à la commission de l'aviation et à la commission de la défense contre avions.

42 Participation de l'industrie suisse

Nous estimons que notre industrie devrait pouvoir participer d'une manière ou d'une autre à cette importante acquisition. On pourrait y arriver par une fabrication sous licence partielle ou par la conclusion d'affaires compensatoires. La question a été examinée avec soin au cours de la préévaluation déjà. Des démarches ont été faites avec la collaboration des associations et entreprises intéressées de l'industrie suisse des machines, ainsi que d'autres milieux réunis en groupes de travail. Ces efforts ont donné les résultats suivants.

421 Fabrication sous licence partielle

On a étudié d'abord la solution d'une fabrication sous licence partielle dans le dessein d'occuper 500 personnes directement affectées à la production dans le secteur aéronautique suisse. De concert avec l'industrie, il a fallu assez vite réduire considérablement ce projet, principalement pour des raisons financières.

Partant d'une occupation de 180 personnes seulement, on a élaboré un projet réduit de fabrication sous licence partielle. Les travaux, qui ont porté sur tous les aspects de ce problème, sont allés jusqu'à la présentation d'offres fermes par les entreprises intéressées. Il en ressort que les frais supplémentaires par rapport à un achat direct à l'étranger s'élèveraient encore à plus de 100 millions de francs. Cette constatation nous a amenés à renoncer à une construction sous licence partielle.

422 Montage final

Le carnet de commandes de la Fabrique d'avions d'Emmen subira au cours des prochaines années une sensible réduction qui exigera la réorganisation de cette régie. Puisqu'il faut renoncer à une fabrication sous licence partielle, la situation de la Fabrique d'avions d'Emmen nous a amenés à faire examiner s'il ne serait pas possible de lui confier pour le moins le *montage final* des avions. Il est établi que cela peut se faire moyennant une dépense supplémentaire d'environ 25 millions de francs. En contrepartie, la Fabrique d'avions d'Emmen réalisera un résultat d'exploitation plus favorable, estimé à 20 millions de francs.

Afin que l'instruction de la troupe puisse commencer le plus tôt possible, on ne procédera pas au montage final des dix-neuf premiers avions (dont les 6 biplaces) à Emmen. Ces avions seront transportés en Suisse par gros éléments qui seront seulement assemblés à Emmen.

Le montage final permettrait à la Fabrique d'avions d'Emmen d'atteindre un volume de commandes de quelque 40 millions de francs, de quoi maintenir pendant quatre ans 70 places de travail directement productives. Cela permettrait au Groupement de l'armement de procéder plus facilement à la réorganisation mentionnée et, éventuellement, à une adaptation de la taille de l'entreprise aux besoins ultérieurs de fabrication.

Le montage final en Suisse rendra le déroulement de l'affaire plus complexe que si les avions avaient été achetés à l'entreprise américaine à l'état fini. Compte tenu de l'expérience que possèdent dans ce domaine nos organes d'acquisition et la Fabrique d'avions d'Emmen, les risques inhérents à la formule proposée peuvent être acceptés.

Après avoir soigneusement comparé les avantages et les inconvénients de cette solution, nous sommes arrivés à la conclusion que l'acquisition de Tiger aux Etats-Unis doit être liée à un montage final en Suisse.

423 Participation sous forme de commandes compensatoires

On a examiné aussi un autre mode de participation de l'industrie suisse, c'est-à-dire la possibilité d'obtenir des commandes compensatoires. Du fait que nous renonçons à la fabrication sous licence partielle, cette question revient au premier plan. Dans le dessein de faire bénéficier l'industrie suisse de commandes compensatoires le plus largement possible, nous avons négocié un accord avec les services gouvernementaux américains. Le but visé est de nous assurer, en contrepartie du prix d'achat, une compensation aussi élevée que possible, mais représentant pour le moins 30 pour cent de ce prix. Les entreprises suisses pourront faire des offres aux mêmes conditions que l'industrie américaine, en vue d'obtenir des commandes des entreprises Northrop et General Electric et de leurs sous-traitants, de même que du département américain de la défense. Pour que ces efforts aboutissent, il faut qu'ils soient épaulés par des démarches adéquates de l'industrie suisse. La loi sur le matériel de guerre a pour effet d'exclure d'emblée de nombreuses possibilités virtuelles de livraison. L'application de l'accord doit être soumise à la surveillance d'une commission mixte composée de représentants des deux pays.

43 Partenaires commerciaux

L'entreprise générale responsable de l'ensemble du projet est le Groupement de l'armement du Département militaire fédéral, qui traite avec les partenaires commerciaux suivants.

431 Département de la défense et forces de l'air des Etats-Unis

Dans les limites de la loi dite «Foreign Military Sales Act», le Département de la défense des Etats-Unis ou, selon le cas, ses divisions (US Army, - Navy et - Air Force) sont habilités à vendre à des services gouvernementaux étrangers des matériels d'armement qui ordinairement ne se trouvent pas dans le commerce. Cette disposition a pour but de permettre à d'autres nations d'acquérir des armements complexes à des conditions aussi favorables que les forces armées américaines. Les organes compétents du Département de la défense des Etats-Unis, en l'occurrence les Forces de l'air, ne doivent faire en pareil cas ni perte ni bénéfice. L'acquisition par le canal des Forces de l'air, qui disposent d'une organisation d'acquisition bien rodée, est plus favorable pour nous et doit donc se faire, dans la mesure du possible, par leur entremise. Leur rôle d'intermédiaire couvre la totalité de l'acquisition aux Etats-Unis, mais non pas les travaux de montage final en Suisse. Pour ceux-ci, les droits de licence doivent être achetés à l'entreprise Northrop.

432 Entreprise Northrop

L'entreprise Northrop, qui concède la licence, dispose en la matière d'une longue expérience. Elle est dès lors en mesure de garantir que le montage final sous licence en Suisse sera irréprochable.

44 Offres et contrats

Nous disposons d'offres des Forces de l'air pour les matériels que nous envisageons d'acheter aux Etats-Unis. Ces offres sont accompagnées d'appendices contenant des définitions détaillées. Le mode de contrat que les Forces de l'air américaines ont négocié avec les fournisseurs américains et l'expérience que les offices américains ont généralement dans ce domaine garantissent les prix indiqués dans les offres. A cet égard, il y a lieu aussi de mentionner l'acquisition régulière du Tiger par d'autres intéressés et, enfin, le droit de regard des Forces de l'air dans les comptes de leurs fournisseurs.

Nos modalités commerciales usuelles sont applicables aux acquisitions et aux travaux qui se feront en Suisse.

Les clauses contractuelles supplémentaires à convenir avec l'entreprise Northrop pour le montage final en Suisse ont été préparées. La Fabrique d'avions d'Emmen a présenté une offre pour les travaux la concernant.

45 Volume de l'acquisition

L'acquisition comprend, outre les 72 Tiger, dont 6 biplaces :

- les munitions;
- le matériel de rechange;
- le matériel d'infrastructure;
- la documentation et le matériel auxiliaire pour l'instruction.

De plus, les contrats d'acquisition portent sur

- l'instruction des pilotes et du personnel au sol,
- les travaux de modification du matériel à livrer, ainsi que sur
- d'autres services.

L'importance des matériels de rechange et d'infrastructure, de la documentation et des moyens d'instruction a été fixée d'après le programme d'entretien et de mise en service établi spécialement pour le Tiger. Les quelques 30 000 positions retenues jusqu'ici sont le résultat de travaux de détail exécutés durant une année et demie avec la collaboration des fournisseurs.

Enfin, on examine également si, dans une phase ultérieure, des radars mobiles devraient être encore acquis pour la conduite des avions dans les secteurs des corps d'armée de campagne. Ce matériel permettrait d'accroître les performances des Tiger engagés dans la couverture aérienne. Ce projet figurera le cas échéant dans un message ultérieur.

46 Maturité de l'acquisition

Il ressort de nos considérations que, sur le plan militaire, technique, industriel et commercial, le projet d'acquisition remplit les conditions de maturité requises :

- La mise à l'épreuve du Tiger dans le cadre de l'évaluation est achevée. L'avion répond aux exigences du cahier des charges militaires.
- Les adaptations nécessitées par nos exigences particulières sont limitées au strict nécessaire, définies et évaluables en ce qui concerne leur réalisation technique et financière. Ainsi, il est tenu compte de la meilleure manière de la condition selon laquelle le développement et l'acquisition doivent être nettement distincts.
- Le volume de l'acquisition et les frais qu'elle entraîne ont été déterminés avec le plus de précision possible.
- Les projets de contrats d'acquisition ont été mis au point.
- Les intérêts de l'industrie suisse ont été, autant que possible, pris en considération.

47 Calendrier de l'acquisition

Si la commande est passée le 1^{er} avril 1976, les premiers avions seront remis à la troupe au début de 1979 et les derniers au printemps 1981. L'instruction de la première escadrille des troupes d'aviation est envisagée pour le printemps 1979. La flotte des Tiger sera pleinement opérationnelle au moment de la remise du dernier avion.

5 Conséquences financières et répercussions sur l'effectif du personnel

51 Frais d'acquisition

Les frais d'acquisition de 72 avions, y compris les 6 biplaces, ainsi que les frais d'achat des autres matériels nécessaires et le coût des services (chiffre 45) s'élèvent à 1 170 millions de francs. Ce montant comprend le renchérissement prévisible jusqu'au 1^{er} avril 1976. Le crédit destiné à couvrir les frais du projet est conforme au programme des investissements de 1975 à 1979.

Le renchérissement présumé entre le 1^{er} avril 1976 et l'exécution des contrats est estimé, à l'heure actuelle, à 150 millions de francs. Des crédits additionnels devront donc être demandés en temps voulu.

Le contrat passé avec les Forces de l'air des Etats-Unis doit être libellé en dollars. Le calcul des frais se fonde sur un cours de 2 fr. 60 le dollar. La Banque nationale a été chargée de régler le mieux possible les problèmes d'ordre monétaire, après entente avec le Département militaire et le Département des finances et des douanes.

Nous nous réservons la faculté de présenter les propositions qui pourraient s'imposer au cas où le crédit prévu permettrait, en raison du cours de change, d'acquérir plus de 72 avions.

52 Transport

Les frais de transport des avions démontés, de leurs éléments et des autres matériels provenant des Etats-Unis d'Amérique ne sont pas compris dans le coût de l'acquisition. Ils seront inscrits aux budgets annuels.

53 Constructions

La constitution de la flotte des Tiger ne nécessite pas de constructions nouvelles. En revanche, certaines installations devront être adaptées aux exigences de l'entretien et de la mise en service de ces avions. Le coût en est estimé à quelque 6 millions de francs, somme qui sera inscrite dans le message relatif aux constructions de 1976.

54 Effectif du personnel

L'exécution du projet d'acquisition et l'intégration des Tiger dans le parc de notre aviation n'exigeront aucun supplément de personnel ni dans les services du Département militaire fédéral ni dans la troupe.

55 Dépenses courantes

On envisage de faire concorder les retraits des Venom et les arrivées des Tiger. Cette harmonisation ainsi que d'autres mesures de rationalisation devraient, sous réserve du renchérissement, assurer le maintien au niveau actuel des frais d'exploitation de l'aviation de même que du Service des aérodromes militaires.

6 Constitutionnalité

La compétence de l'Assemblée fédérale en matière d'acquisition de matériel de guerre est fondée sur les articles 20 et 85, chiffre 10, de la constitution.

7 Propositions

Nous fondant sur ce qui précède, nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté ci-joint.

Nous vous proposons en outre de classer les motions et postulats ci-après, considérés comme liquidés par l'adoption du présent projet:

1972	M	11398	Acquisition d'avions (N 4.10.72, Baumann; E 29.11.72)
1972	M	11408	Acquisition d'avions (N 4.10.72, Chevallaz; E 29.11.72)
1973	P	11597	Aviation (N 6.12.73 Hubacher)
1973	P ad	11541	Avions de combat Hunter, acquisition (N 20.3.73; commission des affaires militaires)
1973	P ad	11541	Avions de combat Hunter, acquisition (E 7.3.73; commission des affaires militaires)

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,
les assurances de notre haute considération.

Berne, le 27 août 1975

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Grabner

Le chancelier de la Confédération,

Huber

22823

(Projet)

Arrêté fédéral sur l'acquisition d'avions de combat

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 20 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 27 août 1975¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ L'acquisition de septante-deux avions de combat du type Tiger, dont six biplaces, et d'autre matériel, objet du message du 27 août 1975¹⁾, est approuvée.

² Un crédit d'engagement de 1 170 millions de francs est ouvert à cet effet.

Art. 2

¹ Les crédits annuels nécessaires seront inscrits au budget.

² Le Conseil fédéral règle les modalités de l'acquisition.

Art. 3

¹ Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

² Il entre en vigueur le jour de son adoption.

22823

¹⁾ FF 1975 II 889

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'acquisition d'avions de combat (Du 27 août 1975)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1975
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	75.072
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.09.1975
Date	
Data	
Seite	889-903
Page	
Pagina	
Ref. No	10 101 271

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.