

**Message
concernant l'acquisition d'avions de combat
et d'avions-école**

du 12 novembre 1980

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons un message à l'appui d'un projet d'arrêté sur l'acquisition d'avions de combat et d'avions-école et vous proposons de l'adopter.

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

12 novembre 1980

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Chevallaz

Le chancelier de la Confédération, Huber

Vue d'ensemble et récapitulation des propositions

Les acquisitions que vous avez autorisées en approuvant les programmes d'armement de 1974 et 1975, le message sur l'acquisition d'avions de combat Tiger, et les programmes d'armement de 1977, 1978 et 1979, sont en voie de réalisation. En vous soumettant le programme d'armement de 1980 et le présent message qui porte sur l'acquisition d'avions, nous poursuivons les efforts visant à adapter notre armée aux conditions de la guerre moderne.

Nous vous proposons d'acquérir le matériel suivant :

	En millions de francs
38 avions de combat du type Tiger (2 ^e série)	770
40 avions-école à turbopropulseur du type Pilatus PC-7	110
Total	880

Des indications complémentaires seront fournies par le Département militaire aux commissions parlementaires chargées de l'examen des projets ; ces indications ne peuvent guère être publiées pour des raisons relevant du maintien du secret militaire ou commercial ou parce qu'elles sont trop techniques.

Message

1 Généralités

11 Réalisation du plan directeur – armée 80

Dans notre rapport du 29 septembre 1975 (FF 1975 II 1722) sur le plan directeur de la défense militaire des années 80 (Plan directeur – armée 80), nous avons exprimé l'espoir que les projets d'une importance décisive pourront être réalisés jusque vers le milieu des années quatre-vingt. C'est dans cette idée que nous avons fixé les points principaux suivants pour le renforcement du matériel et des ouvrages, ainsi que pour la modernisation de l'armée:

- Défense antichar (augmentation du nombre et amélioration des performances des armes antichars, modernisation des chars);
- défense aérienne (avions pour la couverture aérienne et modernisation de la défense contre avions);
- guerre et exploration électroniques;
- instruction (création de nouvelles places d'armes, de tir et d'exercices et agrandissement et amélioration de celles qui existent, simulateurs de systèmes d'armes complexes, moyens auxiliaires d'instruction);
- protection de la troupe (y compris équipement personnel et abris ainsi que moyens propres à renforcer le terrain).

Outre ces projets prioritaires, la conception et la structure de l'armée des années 80 exigeront encore des perfectionnements importants, surtout en raison de leur coût, savoir:

- Automatisation de la conduite du tir de l'artillerie;
- moyens propres à améliorer l'aptitude au combat nocturne;
- constructions (ouvrages de combat et installations logistiques ou du service de santé).

La réalisation par étapes du plan directeur – armée 80 a permis jusqu'ici de mener à chef ou d'entreprendre la réalisation d'une série de projets importants. Comme les moyens financiers ne se sont pas accrus dans la même mesure que les besoins au cours de ces dernières années, le rythme des acquisitions prévu initialement a déjà subi un certain ralentissement.

Il n'a pas été possible, en raison de la situation précaire des finances fédérales, de tenir compte dans leur ensemble de tous les besoins en armements annoncés. Cette situation impose des restrictions dans les secteurs qui ne jouissent pas de la priorité absolue lorsqu'il s'agit d'évaluer la valeur de dissuasion et de combat.

Par conséquent, les moyens disponibles au cours de cette législature seront essentiellement affectés à la réalisation aussi complète que possible des projets touchant le matériel de défense antichar et de défense aérienne. Il s'agit pour l'essentiel des objectifs suivants:

- Amélioration de la défense contre avions en faveur des formations mécanisées (engins guidés de défense contre avions Rapier);
- amélioration de la conduite du tir de la défense contre avions de calibre moyen (achats complémentaires d'appareils de conduite du tir 75 Skyguard);

- renforcement des performances de combat de l'aviation par le remplacement d'avions de combat démodés (achats complémentaires de Tiger);
- introduction de l'engin antichar guidé Dragon dans l'infanterie de landwehr;
- renforcement des performances de combat des chars actuels par l'attribution de munition plus puissante et par des améliorations techniques.

12 Renforcement des moyens de la guerre aérienne et de la défense antichar

Dans les limites des objectifs exposés, nous vous avons proposé, dans le message sur le programme d'armement de 1980, d'acquérir le système d'engins guidés de défense contre avions Rapiet, ainsi qu'une série complémentaire d'appareils de conduite du tir 75 (Skyguard). Aux fins de réaliser dans une mesure appropriée les éléments déterminants du plan directeur - armée 80, savoir le renforcement du potentiel de la défense antichar et des moyens de la guerre aérienne, il importe de conférer la plus haute urgence en 1981 aux projets, non encore réalisés, contenus dans les messages concernant l'acquisition d'armements. Le remplacement, par des Tiger, des avions Venom équipant les trois dernières escadrilles, ainsi que celui d'avions-école démodés permettront d'amener les moyens de nos troupes d'aviation au niveau visé par le plan directeur - armée 80. Le renforcement de notre potentiel de défense antichar, renforcement qui s'impose de toute urgence, peut être obtenu par l'acquisition d'une munition plus efficace (obus-flèche) pour le canon de 10,5 cm de nos chars, ainsi que celle de l'engin antichar guidé Dragon pour l'infanterie de landwehr.

La procédure habituelle, qui consiste à présenter d'un seul coup au Parlement les projets d'armement à réaliser dans une même année, ne pourra pas être appliquée en 1981. Outre le présent message, nous vous proposerons ultérieurement d'ouvrir un crédit d'engagement de quelque 550 millions de francs permettant d'entreprendre les deux projets destinés à renforcer la défense antichar. Le partage en deux du programme est déterminé par les motifs suivants:

- Un retard de l'acquisition d'avions Tiger supplémentaires aux fins d'éviter le partage indiqué n'est pas tolérable en raison des frais supplémentaires qui en résulteraient et des retards dans la livraison.
- L'engin antichar guidé Dragon (1^{re} et 2^e séries), dont l'acquisition a été autorisée par les programmes d'armement de 1977 et 1978, est en voie d'acquisition et ces engins sont remis, au fur et à mesure de leur livraison, à la troupe. Les viseurs, les appareils de vérification et le matériel d'instruction sont fabriqués en Suisse; quant aux engins guidés, ils sont achetés aux Etats-Unis d'Amérique.

En ce qui concerne la troisième série destinée à l'infanterie de landwehr, il est prévu de construire les engins guidés en Suisse aussi. Les considérations suivantes militent en faveur de ce procédé:

- La nécessité de remplacer les engins guidés d'exercice jusque dans les années nonante,
- l'autonomie que nous visons à l'échelon des munitions,

- le transfert de connaissances techniques (Know-how) lié à la production sous licence et les commandes à l'industrie suisse qui en résulteront.

Les préparatifs relatifs à une acquisition par voie de production sous licence prennent plus de temps qu'un simple achat; ce délai provient dans le cas particulier en premier lieu des négociations ardues qui doivent être menées avec le Gouvernement américain au sujet de la cession des droits de licence, ainsi que de vastes études techniques, industrielles et financières liées à la fabrication sous licence. Il a été dès lors impossible d'inscrire le projet dans le présent programme d'armement. Nous examinerons si un engagement préalable permettra le cas échéant d'accélérer la livraison des viseurs essentiels pour la préparation à la guerre, si bien que le fait de ne pas avoir inscrit l'acquisition de l'engin Dragon dans le présent programme d'armement n'aura aucune conséquence négative à cet égard.

- La *munition-fleche* pour le canon de char de 10,5 cm a pu être obtenue - en partie sur des séries préalables de fabrication - en automne 1980 pour être testée en Suisse. A l'issue des essais techniques et de ceux effectués dans la troupe, les éléments constitutifs permettant de prendre une décision quant au choix du type et à l'acquisition devraient être disponibles à la fin du mois de mars 1981. Il est donc exclu d'inscrire cet objet dans le présent message concernant l'acquisition de matériel de guerre.

13 Aspects politico-économiques du présent programme d'armement

L'acquisition de nos matériels de guerre est parfois la cause de certains conflits, vu que les besoins qu'il importe de prendre en considération dans le domaine de l'armement militaire ne peuvent pas toujours être harmonisés avec l'attente de travail de l'économie suisse. La raison en est, d'une part, que la demande se présente sporadiquement et, d'autre part, qu'un petit Etat ne peut - cela est connu - suivre l'évolution de la technique des armements modernes que dans certains secteurs déterminés. C'est pourquoi nous avons adopté une conception visant à assurer le maintien de certains secteurs de production militaire, dans les limites desquels on s'efforce, compte tenu des besoins à long terme et d'une capacité adéquate, de poursuivre et d'atteindre une activité ininterrompue de développement et de production. Tout ce qui ne rentre pas dans ces secteurs devra toujours être acquis à l'étranger. On examine, lors de chaque acquisition importante à l'étranger, les possibilités de faire participer l'industrie suisse aux commandes.

L'acquisition de l'avion-école Pilatus PC-7 inscrite dans le présent message relève d'un secteur de production d'armement suisse. Cet appareil a été développé en Suisse, où il est du reste construit en faisant un usage partiel d'éléments d'origine étrangère. Il s'agit du perfectionnement de l'ancien avion d'instruction Pilatus P-3.

En ce qui concerne l'avion de combat américain Tigèr, il a été possible de renforcer la participation directe de l'industrie suisse par rapport à l'acquisition initiale. Au surplus, de nouvelles commandes compensatoires ont pu être passées. Le crédit total de 880 millions de francs demandé pour le présent programme d'acquisition d'avions sera utilisé à raison de 35 pour cent environ en Suisse,

sans compter les commandes compensatoires, ce qui contribuera au maintien ou à la création d'emplois. Pour les divers projets, la quote-part de cette participation dans le pays est de:

- Avions de combat Tiger environ 32 pour cent
- Avions-école Pilatus PC-7 environ 55 pour cent.

2 Acquisitions proposées

21 Avions de combat du type Tiger (2^e série)

211 Aspects militaires

211.1 Motivation

Dans votre arrêté du 16 mars 1976 sur l'acquisition d'avions de combat, vous avez approuvé l'acquisition de la première série de 72 avions de combat du type Tiger. Les raisons motivant le choix de cet avion vous ont été exposées dans notre message du 27 août 1975 sur l'acquisition d'avions de combat (FF 1975 II 889). Les appareils de la première série suffisent à assurer le combat au cours d'actions quotidiennes répétées de longue durée. Cela permet de garantir une protection aérienne suffisamment efficace pour permettre l'action d'un corps d'armée ou la protection de mouvements de formations assez importantes d'avions d'intervention au sol, à la rigueur, en coordination avec la protection des opérations d'un corps d'armée.

Dans notre message du 7 mai 1980 (FF 1980 II 576) concernant l'acquisition de matériel de guerre, nous vous avons proposé d'acquérir notamment le système d'engins guidés de défense contre avions Rapiet. Les éléments terrestres de la protection de nos troupes au sol contre les attaques de l'aviation ennemie pourront être dès lors réalisés.

L'analyse de la menace révèle que les armées étrangères ont reçu, depuis 1975, un grand nombre de nouveaux avions qui sont capables, quant à leur rayon d'action et à leur armement, d'être engagés contre notre pays à partir de leur stationnement de paix actuel. Il faut s'attendre dès lors à ce que nos installations d'infrastructure, notre mobilisation et la préparation de l'aptitude au combat de notre armée de campagne soient menacées dès le début des hostilités. Grâce à leur mobilité, ce sont en premier lieu les avions qui peuvent s'opposer à une menace aussi étendue, dont les objectifs ne peuvent pas être décelés par anticipation.

Au surplus, le nombre des formations mécanisées de notre armée de campagne requérant une protection n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années, notamment à la suite de la restructuration des formations blindées et de l'attribution complémentaire de formations d'obusiers blindés.

Des moyens complémentaires de couverture aérienne sont dès lors nécessaires pour assurer en premier lieu une meilleure protection

- des installations d'infrastructure au début d'un conflit à l'étranger,
- de la mobilisation,
- de la mise en place des troupes,
- de la préparation de l'aptitude au combat et l'engagement de troupes mécanisées.

Ces tâches supplémentaires ne peuvent pas être assumées par les seuls Tiger de la première série, car, à la suite des pertes supputées dans l'accomplissement de ces tâches, ils ne seront plus en mesure de s'acquitter de la mission principale qui leur est attribuée, soit la protection des opérations d'un corps d'armée, ainsi que celle de nos propres avions d'intervention au sol.

Parallèlement au renforcement nécessaire de notre potentiel de défense, il importe notamment, en vue d'accroître l'effet de dissuasion de notre aviation militaire, de remplacer les trois escadrilles de Venom démodés dont nous disposons encore.

L'étude permanente du marché international de l'aviation, à laquelle il a été procédé entre-temps, montre que – à mission inchangée – il n'existe, aujourd'hui encore, aucun avion, comparable tant du point de vue de prix que des performances, qui soutienne la comparaison. Certes, plusieurs nouveaux avions de combat sont mûrs techniquement pour être produits en série depuis la dernière évaluation; certains sont même déjà en voie de livraison. Ils sont cependant classés en majeure partie dans la catégorie des avions polyvalents de hautes performances, donc d'un prix d'achat élevé et coûteux à l'exploitation. Les moyens financiers prévus ne permettraient d'acquérir qu'une petite flotte de ces avions de combat, si bien que ceux-ci ne seraient pas en mesure de s'acquitter de leur mission. Au surplus, le coût de leur exploitation et de leur entretien serait hors de proportion. Il n'existe aujourd'hui aucune solution de rechange au Tiger.

Le renforcement numérique de la flotte des Tiger et l'élimination de l'avion du type Venom apportent les avantages suivants:

- Souplesse accrue de l'engagement de l'aviation militaire;
- utilisation en commun des installations d'entretien déjà disponibles;
- simplification de l'instruction des pilotes et du personnel au sol.

Nous arrivons dès lors à la conclusion qu'il est nécessaire d'acquérir une nouvelle série d'avions Tiger et que cette solution est appropriée à tous égards.

211.2 Expériences de la troupe dans l'emploi du Tiger; aptitudes de cet avion

La Fabrique fédérale d'avions à Emmen livre régulièrement et dans les délais les avions Tiger depuis le mois d'octobre 1978.

Le programme d'introduction dans la troupe a permis d'atteindre les objectifs suivants, conformes aux plans établis jusqu'à la fin de 1980:

- Deux escadrilles d'aviation de l'Escadre de surveillance ont été formées techniquement et tactiquement à l'emploi du Tiger et elles sont prêtes à intervenir.
- Les escadrilles d'aviation de milice sont formées techniquement et leur instruction tactique a débuté.
- Les compagnies d'aviation et les unités de réparation qui en font partie ont terminé leur instruction et elles sont prêtes à entrer en action.
- Les agents de l'Office fédéral des aérodromes militaires sont formés et l'exploitation des services de vol pour l'entraînement des pilotes est assurée.

Quelques milliers d'heures de vol ont déjà été effectuées jusqu'à la fin du premier semestre de 1980.

Les expériences que la troupe a faites avec l'avion Tiger sont positives.

A l'échelon aérien, il s'est confirmé que le pilotage simple de l'appareil et le comportement impeccable de l'avion dans toutes les situations permettent au pilote de vouer pratiquement toute son attention au déroulement du combat. L'obtention rapide du plein degré de préparation au combat a été possible notamment grâce à l'acquisition de six biplaces de combat F-5F.

La facilité de maintenance et d'entretien de l'avion répond aux espérances tant de la troupe que de l'Office fédéral des aérodromes militaires.

Il s'est dès lors révélé que notre troupe de milice est à la hauteur des exigences posées par le Tiger. L'aptitude de cet avion à être utilisé par la troupe s'est confirmée.

211.3 Matériel auxiliaire pour l'instruction des pilotes

Acquis avec la première série d'avions Tiger, deux simulateurs d'entraînement radar permettent d'assurer à peu de frais l'instruction de base des pilotes au maniement du radar de bord et des instruments de navigation. Les résultats obtenus lors de l'emploi de ces simulateurs sont tous positifs. Ils répondent aux besoins pour les cours futurs d'instruction au pilotage du Tiger.

Dans les limites d'une étude permanente sur l'instruction de base des candidats pilotes de l'aviation militaire, on examine dans quelle mesure il pourrait être fait un usage économique de simulateurs d'aviation proprement dits.

211.4 Attribution à la troupe

Les avions Tiger de la deuxième série sont destinés à remplacer les avions des trois escadrilles équipées de Venom.

L'instruction des pilotes et de la troupe d'aviation au sol sera effectuée selon la méthode appliquée judicieusement jusqu'ici. Le nombre croissant de pilotes de milice à former et les très bonnes expériences faites dans les précédents cours de recyclage nous amènent à proposer l'acquisition complémentaire de six avions biplaces de combat Tiger F-5F.

212 Aspects techniques

212.1 Description de l'avion

Les avions Tiger *F-5E* et *F-5F* ont été développés par l'entreprise Northrop Corporation, Aircraft Division, à Hawthorne, Californie, USA.

Le *F-5E* est un avion supersonique conçu de façon optimale pour le combat aérien. Sa conception est classique; son fuselage allongé porté par une voilure trapézoïdale courte, légèrement en flèche se termine par un gouvernail de profondeur, entièrement articulé et une dérive simple (voir illustrations ci-après). Deux propulseurs du type J85-21 construits par la Maison General

Electric Company, Aircraft Engine Group, à Lynn, Massachussets (USA) offrent, chacun avec une poussée au point fixe de 22250 N (2270 kp), un rapport judicieux entre la puissance des propulseurs et le poids de l'avion. Ils se caractérisent par une accélération élevée et une aptitude rapide de réaction. Alliés à un système efficace de volets d'aile, les réacteurs assurent au Tiger une excellente maniabilité et lui confèrent de bonnes qualités de décollage et d'atterrissage.

La silhouette élancée de l'avion et sa peinture spéciale de camouflage sont autant d'atouts supplémentaires, dans nos conditions, pour le combat aérien, car ils rendent plus difficile son repérage par les pilotes de l'adversaire.

Pour remplir sa tâche principale – qui consiste à être engagé comme chasseur de couverture aérienne – le Tiger F-5E dispose des engins guidés air-air Sidewinder à tête chercheuse infrarouge placés à l'extrémité des ailes et de deux canons de 20 mm incorporés dans le fuselage. Ces canons se signalent par leur haute cadence de tir et la vitesse initiale élevée du projectile. La trajectoire tendue de tir, la gerbe dense de feu au but ainsi obtenues assurent une bonne précision et une efficacité contre tous les buts aériens.

La durée de l'intervention dans le secteur de combat peut être allongée par l'adjonction de réservoirs de carburant supplémentaires largables, accrochés sous le centre du fuselage.

Quatre autres points d'accrochage sous les ailes permettent d'emporter des armes supplémentaires ou deux autres réservoirs de carburant. Il serait dès lors possible de rééquiper ultérieurement à peu de frais le Tiger en vue de lui assigner d'autres tâches, par exemple pour le combat d'appui tactique.

L'avionique du Tiger correspond à sa mission d'engagement en qualité de chasseur de couverture aérienne. Un système moderne et efficace de conduite du tir permet de rechercher et de combattre des objectifs aériens. Grâce au radar de bord, il est possible d'utiliser au mieux les moyens d'engagement des armes, notamment contre des buts volant à basse altitude, et le viseur commandé par ordinateur, de construction moderne, contribue dans une large mesure à la valeur combative de cet avion.

Le système précis et souple de navigation à inertie permet d'effectuer de manière autonome des vols sans visibilité d'aller et de retour, ainsi que des approches sûres, par mauvais temps également, dans les zones d'intervention radar de nos aérodromes de montagne.

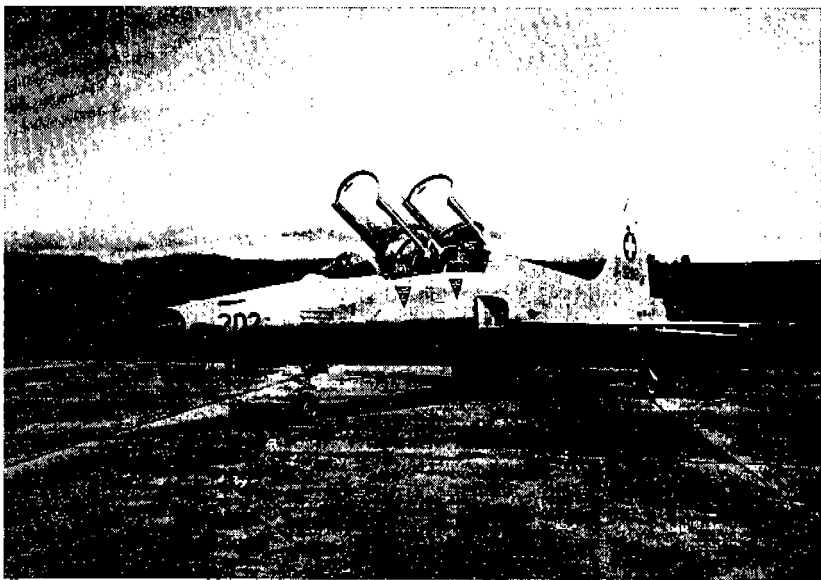
En temps normal, l'engagement des armes – en raison de leurs caractéristiques – a lieu dans de bonnes conditions de visibilité, partant, lorsque l'avion est sorti des nuages. Le système d'arme permet cependant de tirer des engins guidés air-air de nuit aussi, pour autant que le pilote puisse poursuivre l'avion ennemi au moyen de son radar de bord et le détecter avec l'engin à tête chercheuse infrarouge. Un contact visuel est toutefois déterminant pour l'emploi du canon.

Le F-5F est la version biplace du F-5E. Ses qualités de vol et de maniabilité sont pratiquement les mêmes que celles du monoplace. Moyen auxiliaire précieux pour l'instruction, il peut être engagé en temps de guerre comme chasseur de combat à part entière. Hormis le fait qu'il ne dispose que d'un seul

canon, son avionique et son armement sont les mêmes que ceux du monoplace. Les deux pilotes sont assis en tandem. Contrairement au monoplace, le biplace est équipé d'un système d'oxygène liquide, ce qui ne permet pas de l'engager à partir de cavernes, mais depuis des abris en surface.



Avion de combat F-5E (1^{re} série)



Biplace de combat F-5F (1^{re} série)

212.2 Expériences faites sous l'angle technique avec les Tiger de la première série

Les performances indiquées par le fabricant ont été pratiquement confirmées, voire parfois dépassées. Seul le système d'antiblocage des freins développé spécialement pour la Suisse n'a pas fourni d'emblée l'efficacité requise sur des pistes mouillées. Des modifications et des tests approfondis effectués aux Etats-Unis d'Amérique et en Suisse ont permis de réaliser l'exécution améliorée destinée à la première série. Les Tiger de la deuxième série seront aussi équipés de ce système antiblocage modifié.

Comparativement à d'autres types d'avions, les Tiger n'ont causé, jusqu'ici, que peu de difficultés techniques au cours de leur exploitation.

La construction mûre techniquement et les vastes expériences de vol qui ont été faites à l'échelon mondial avec cet avion permettent d'estimer en l'état actuel des connaissances qu'une deuxième série ne causera pas non plus de problèmes importants.

212.3 Particularités de la deuxième série

Les Tiger de la deuxième série seront en principe semblables à ceux de la première série. Les adaptations techniques à nos conditions, effectuées sur la première série, doivent à nouveau être prises en considération. Elles concernent les points suivants:

- Renforcement des points de levage du monoplace pour la manœuvre dans les cavernes;
- remplacement de l'oxygène liquide par de l'oxygène gazeux sur le monoplace;
- montage sur tous les avions d'une deuxième radio et d'un appareil complétant le système d'identification «ami-ennemi»;
- système antiblocage pour les freins;
- graduation des instruments de bord selon le système métrique (altimètre, variomètre);
- équipement permettant de vérifier la sollicitation de la structure de l'appareil;
- adaptation du contenu du paquet de secours du siège éjectable aux conditions d'un saut en haute montagne.

Des différences par rapport à la première série concernent l'équipement radio, la commande du système hypersustentateur de volets d'ailerons, la forme de la pointe du fuselage et des bords d'attaque des ailes:

- A la suite de la redistribution récente des longueurs d'ondes à l'échelon international et aux fins de renforcer la sécurité dans le trafic radio, il importe de monter deux radios, l'une pour le trafic UHF, l'autre pour le trafic VHF.
- Le système de volets d'ailerons recevra une commande automatique supplémentaire propre à alléger le travail du pilote pendant le combat aérien. Les modifications apportées au fuselage et aux ailes amélioreront le comportement en vol du Tiger, ce qui facilitera la tâche des pilotes de milice notamment.

Ces modifications ont déjà été réalisées sur les avions Tiger fournis à d'autres clients et on examine la possibilité de les appliquer subséquemment aux Tiger de la première série.

Mises à l'essai, ces modifications ont donné des résultats positifs à tous points de vue, ce qui a permis de considérer qu'elles sont mûres techniquement pour être acquises aussi dans la nouvelle situation.

Les risques qui subsistent sont faibles et peuvent être facilement évalués.

213 Aspects de l'acquisition

Aux fins de procéder à cette acquisition complémentaire, il importe d'appliquer les mêmes principes que ceux qui président à l'acquisition en cours des avions de combat Tiger. Cela vaut aussi bien pour l'organisation de l'achat que pour le déroulement contractuel de l'affaire. Le Groupement de l'armement assumera à nouveau la fonction d'entrepreneur général pour l'ensemble de l'acquisition.

L'industrie suisse participera plus largement à la production de cette nouvelle série qu'elle ne l'a fait pour la production de la première série:

- En sus du montage final de l'avion de combat *F-5E* (monoplace), la Fabrique d'avions d'Emmen assurera celui du biplace de combat *F-5F*.
- Certains groupes d'assemblage de l'avion seront produits en Suisse sous licence partielle par l'industrie aéronautique suisse privée et par la Fabrique fédérale d'avions. Les frais supplémentaires qui en résulteront sont compensés par des avantages qui justifient bien une participation directe de l'industrie aéronautique suisse.

Cette participation directe se trouvant fort limitée pour des raisons tenant aux coûts, il a paru indiqué de donner à nouveau à l'industrie suisse l'occasion d'obtenir des commandes compensatoires. Par suite des nouvelles directives du Département américain de la défense, il a fallu opérer selon des modalités différentes de celles qui ont été appliquées en 1975; les expériences faites lors de la première acquisition de Tiger ont également été prises en considération.

L'élément matériel et financier le plus important de l'acquisition proposée est, cette fois encore, la conclusion de contrats d'achat avec les Forces de l'air américaines dans les limites de la procédure du «Foreign Military Sales» (FMS); nous avons déjà informé à plusieurs reprises vos commissions des affaires militaires sur cette procédure, en relation avec d'autres acquisitions d'armement (obusiers blindés 74, engins antichars guidés Dragon, avions de combat Tiger, première série).

Enfin, le présent projet permettra de procéder directement à quelques acquisitions auprès d'entreprises privées suisses ou étrangères, notamment dans le domaine du matériel d'infrastructure.

213.1 Organisation de l'acquisition

Conformément aux modalités de l'armement, la responsabilité de l'organisation de l'acquisition incombe au Chef de l'armement. Au sein de la Délégation

pour l'armement, il informe périodiquement le Chef de l'Etat-major général et le Commandant des troupes d'aviation et de défense contre avions sur l'état d'avancement de l'acquisition.

L'acquisition d'un avion de combat représente un projet, extraordinairement complexe sur le plan technique, très important du point de vue économique et compliqué à organiser sur le plan commercial. Pour mener des négociations avec le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, il est indispensable de disposer de solides connaissances des prescriptions et des modalités américaines extrêmement vastes en matière d'acquisition d'armement.

Compte tenu de cette situation, le Département militaire fédéral a constitué, en 1973 déjà, une organisation du projet chargée d'évaluer l'avion de couverture aérienne recherché. Les directeurs du projet des groupes et des offices participant à cette acquisition ont été subordonnés au chef du centre des projets. Cette organisation du projet est responsable aujourd'hui encore de l'organisation et de la surveillance de l'acquisition en voie de réalisation de l'avion de combat Tiger. Le déroulement du projet est discuté dans le détail au cours de séances régulières et les mesures nécessaires sont ordonnées aux fins de résoudre les problèmes qui se posent.

Les préparatifs de l'acquisition proposée aujourd'hui d'une nouvelle série d'avions de combat du type Tiger ont été effectués par cette organisation du projet bien rodée. Elle sera également associée au processus d'acquisition proprement dit.

213.2 Participation de l'industrie suisse

Dans notre message du 27 août 1975 sur l'acquisition d'avions de combat (FF 1975 II 889) nous avons exposé les raisons pour lesquelles il a fallu, après de vastes études, limiter, pour des raisons de frais, la participation suisse au remontage et au montage final des appareils. Pour remplacer dans une certaine mesure l'abandon de la fabrication partielle sous licence, un accord sur des commandes compensatoires a été passé en 1975 avec le Département américain de la défense, au profit de l'industrie suisse.

La possibilité de faire participer l'industrie suisse à cette acquisition a été à nouveau examinée, puisque l'accord sur les commandes compensatoires n'a pas eu pour l'industrie aéronautique suisse de conséquences aussi positives que pour l'industrie des machines-outils par exemple.

L'examen approfondi de l'ensemble des possibilités a permis d'établir un programme propre à fournir à l'industrie aéronautique suisse un volume de travail, par participation directe, de quelque 65 millions de francs et des emplois pour quelque 130 ouvriers pendant deux ans et demi environ.

Complétant cette participation directe de l'industrie aéronautique suisse à la production, des accords sur des commandes compensatoires ont été signés, au profit de l'industrie suisse, avec les fournisseurs principaux Northrop et General Electric. Un avenant à l'actuel accord compensatoire a été signé avec le Département américain de la défense, accord qui permettra à l'industrie suisse de participer plus facilement aux commandes de ce département.

213.21 Montage final

Les gabarits, dispositifs et documents techniques, ainsi que le savoir-faire nécessaires au montage final de l'avion de combat *F-5E* sont déjà disponibles à Emmen depuis la première acquisition. Il serait dès lors peu judicieux de renoncer à exécuter en Suisse le montage final de la deuxième série, d'autant que les expériences faites avec la première série révèlent que l'avion remis aux troupes d'aviation, après avoir été monté en Suisse, est de meilleure qualité, le montage final permettant de remédier à certains petits défauts constatés sur les groupes d'assemblage livrés de l'extérieur.

Compte tenu des expériences positives faites lors de l'acquisition en cours, le montage final de la deuxième série s'étendra aussi au biplace de combat *F-5F*.

Nous rappelons à ce propos qu'il faudrait de toute façon remonter à Emmen les avions qui auraient été achetés aux Etats-Unis d'Amérique et démontés partiellement pour être transportés en Suisse. C'est l'une des raisons pour lesquelles les frais complémentaires découlant du montage final de la deuxième série d'avions sont relativement restreints (env. 3 mio. fr.).

213.22 Fabrication sous licence de certains groupes d'assemblage

Ordonnés par le Conseil fédéral, les critères qui ont présidé en 1974/75 aux études sur une éventuelle participation à la construction de cet avion et qui ont conduit à un abandon de la fabrication sous licence partielle en Suisse sont en principe encore valables. Les frais supplémentaires inévitables et les retards, inhérents à une participation doivent être contrebalancés par des avantages appropriés, propres à justifier que l'on renonce à la livraison plus rapide et plus avantageuse qui découlerait d'un achat direct.

En ce qui concerne les frais supplémentaires ou la capacité concurrentielle de l'industrie aéronautique suisse, la situation s'est quelque peu améliorée en sa faveur – en dépit de l'évolution du cours des changes – depuis la première acquisition, pour les raisons suivantes:

- Forte augmentation du renchérissement aux Etats-Unis d'Amérique;
- important recul de la part que représente le Tiger dans la production totale du constructeur;
- carnet de commandes bien garni à l'échelon mondial dans l'industrie aéronautique.

Cette évolution permet de proposer la production sous licence de certains groupes d'assemblage en s'accommodant de frais supplémentaire défendables de quelque 22 millions de francs.

Le choix de ces groupes d'assemblage n'a pas été opéré en premier lieu en vue du maintien d'emplois, mais en raison des connaissances techniques qui peuvent être ainsi obtenues dans le domaine militaire.

La fabrication sous licence envisagée apporte à l'industrie de précieuses connaissances dans le domaine de la technologie des composés métalliques en nid d'abeilles et dans le traitement du plexiglas. Ce savoir-faire est d'une importance essentielle pour l'industrie aéronautique; il renforce sa compétiti-

tivité sur les marchés internationaux et lui permet aussi de s'assurer des commandes compensatoires.

L'organe chargé de l'entretien, savoir l'Office fédéral des aérodromes militaires, est intéressé à la fabrication en Suisse de certains groupes d'assemblage, cela pour plusieurs raisons: d'une part, la possibilité d'acquérir du matériel de réserve d'un haut degré de finition pour la troupe est assurée, et d'autre part, elle permet, au besoin, la production subséquente de telles pièces lorsque celle-ci aura été suspendue dans le pays d'origine.

213.23 Accord sur les commandes compensatoires

Nous tenons, tout d'abord, à relever l'efficacité de l'accord de compensation conclu en été 1975, lors de l'acquisition de la première série de Tiger, entre le Département militaire fédéral et le Département américain de la défense. Dès 1976, nous avons informé les conseils, dans le cadre de nos rapports réguliers sur la politique économique extérieure, sur l'état des affaires compensatoires conclues. Dans ces rapports, nous avons exposé que le but minimal fixé était atteint à fin mai 1980, à savoir trois ans avant l'échéance prévue. Jusqu'à la fin de septembre 1980, l'industrie suisse a pu conclure des affaires compensatoires pour un montant de 140 millions de dollars.

Les résultats obtenus sont évidemment appréciés de diverses manières selon les branches et les firmes. Alors que l'industrie de l'outillage les juge satisfaisants voire bons, l'industrie aéronautique s'est déclarée déçue, comme nous l'avons déjà mentionné. Si l'on compare nos résultats avec ceux qu'ont enregistrés d'autres pays qui ont conclu des accords analogues avec les Etats-Unis, on peut dire que le bilan est favorable pour la Suisse. Cela est dû aux efforts entrepris pour exploiter toutes les possibilités de faire des affaires et à l'assiduité de l'industrie et de l'administration à défendre les intérêts suisses. Comparativement à d'autres possibilités de promotion des exportations, les sacrifices qui doivent être consentis par tous les participants sont toutefois disproportionnés au volume d'affaires obtenu.

En résumé on peut dire que des affaires compensatoires ne devraient être envisagées que dans les cas où d'autres formes de participation sont exclues, telles la fabrication sous licence ou licence partielle et la sous-traitance.

Des négociations furent donc entamées avec le Département américain de la défense et les firmes Northrop et General Electric, en vue de cette livraison d'avions subséquente, aux fins d'obtenir des affaires compensatoires pour l'industrie suisse.

En raison des expériences faites lors de l'accord sur les compensations de 1975 et d'une note émise en mai 1978 par le Ministère américain de la défense, une autre façon de procéder fût choisie pour cette deuxième série.

Les nouvelles directives du Département américain de la défense prévoient que des accords de compensation ne peuvent être conclus, en principe, qu'avec les firmes américaines bénéficiant de la vente, et non avec l'administration américaine. Si le Département de la défense se voit obligé – afin de permettre la réalisation d'une affaire d'armement importante – de prendre tout de même des

engagements de compensation, l'accord y relatif ne doit pas fixer des valeurs ou des pourcentages pour les affaires prévues.

L'avenant à l'accord de 1977, signé avec le Département américain de la défense, prévoit que l'industrie suisse, à l'expiration du premier accord en 1983, aura pendant 4 ans, soit jusqu'au milieu de 1987, la faculté de soumissionner à parité égale avec les entreprises américaines, des travaux pour le Département américain de la défense.

Le Département américain de la défense renoncera, à la demande des soumissionnaires suisses et pour autant que les lois et prescriptions américaines le permettent, à prélever un droit de douane à l'importation et à des mesures discriminatoires en faveur de la concurrence américaine.

En outre un accord compensatoire a été signé avec les deux fournisseurs principaux, engageant ces firmes à compenser au mieux, mais au minimum jusqu'à une valeur de 50 pour cent, leur part du prix d'achat – au total 280 millions de francs – par des contrats à conclure avec l'industrie suisse.

Dans le cas de Northrop, la participation citée sous chiffres 213.21 et 213.22 a été mise en compte.

Il a été demandé, d'autre part, aux deux maisons de diriger leurs efforts de compensation en premier lieu vers l'industrie aéronautique suisse. Dans l'accord avec Northrop des projets concrets en faveur de cette branche sont même mentionnés.

De grands efforts de vente seront toutefois nécessaires de la part de l'industrie suisse pour atteindre les buts proposés.

213.3 Partenaires commerciaux

En sa qualité d'entrepreneur général, le Groupement de l'armement traite, pour l'ensemble de l'acquisition, avec les partenaires commerciaux suivants, en sus de ceux qui figurent au chiffre 213.23:

– Département de la défense et Forces de l'air des Etats-Unis

Mandatées par le Département américain de la défense, les Forces de l'air des Etats-Unis sont compétentes, selon le «Foreign Military Sales» (FMS) pour procéder à la vente des avions de combat Tiger. Elles assument la responsabilité du système, répondant ainsi du bon fonctionnement technique de l'avion et de son équipement.

– Northrop Aircraft Division, Hawthorne, Californie

Outre ses engagements découlants des contrats passés avec les Forces de l'air des Etats-Unis, la Maison Northrop, en sa qualité de cédant de la licence, est responsable de l'authenticité et de l'intégralité des documents de licence du programme suisse de participation.

– Fabrique fédérale d'avions à Emmen

Entrepreneur général, la Fabrique d'avions d'Emmen est responsable,

comme telle, de la production prévue dans le programme suisse de participation. Elle est preneur de licence à l'égard de la Maison américaine Northrop et répond de l'adjudication envisagée des travaux en Suisse.

– *Divers fournisseurs suisses et étrangers*

En vertu de contrats d'achat passés directement, divers fournisseurs livrent certains appareils, instruments, ainsi que du matériel de remplacement ou d'infrastructure.

213.4 Offres et contrats

Se fondant sur les dispositions du «Arms Export Control Act», les offices du Département américain de la défense offrent à des gouvernements étrangers des biens d'armement et des services sous forme de «Letter of Offer and Acceptance». D'une durée limitée, ces offres de vente signées unilatéralement par les offices compétents du Département de la défense deviennent des contrats valables juridiquement dès qu'elles sont contresignées par l'acheteur. Font parties intégrantes de ces offres, des appendices dans lesquels sont définis le volume et le déroulement de l'acquisition, ainsi que les spécifications du matériel à livrer.

La «Letter of Offer and Acceptance» des Forces de l'air des Etats-Unis relative au matériel en question est le fruit d'études et de pourparlers qui ont duré dix-huit mois entre les partenaires commerciaux intéressés.

L'acquisition de biens d'armement dans les limites des modalités du «Foreign Military Sales» (FMS) du Département américain de la défense comporte des avantages et des inconvénients pour l'acheteur. Les caractéristiques les plus importantes de ces modalités peuvent se résumer comme il suit :

- Toutes les ventes FMS sont opérées en monnaie américaine.
- Le Gouvernement américain vend au prix de revient; il ne réalise dès lors aucun bénéfice, mais il ne doit pas subir de pertes dans le cadre des affaires FMS.
- Les prix offerts dans la «Letter of Offer and Acceptance» sont désignés comme correspondant aux meilleures estimations possibles. En signant cette lettre, l'acheteur s'engage à payer tous les frais que la vente cause au Gouvernement américain, même si ceux-ci sont en fin de compte plus élevés que ceux qui sont indiqués initialement dans l'offre. En revanche, l'acheteur se voit rétrocéder les sommes qu'il aurait payées en trop sur la base d'une offre trop élevée; dès lors, seuls les frais effectifs établis par le décompte final sont mis à sa charge.
- L'office américain compétent n'entre généralement en pourparlers avec les fournisseurs que lorsque le gouvernement étranger a pris un engagement d'achat par la signature de la «Letter of Offer and Acceptance». A cette occasion, il groupe autant que possible les besoins de divers clients, ce qui se répercute favorablement sur le prix d'achat. Les pays acquéreurs sont en revanche contraints de prendre leur décision sur la base d'indications de prix qui ne sont pas garanties par des contrats à option adéquats passés avec les fournisseurs américains. En vue d'obtenir les meilleures garanties quant aux

prix, nous avons exigé à l'époque de pouvoir bénéficier d'un régime spécial pour acquérir la première série et avons obtenu des Forces de l'air américaines qu'elles négocient, préalablement à la signature de la «Letter of Offer and Acceptance», les contrats relatifs aux avions à livrer montés ou sous forme de groupes d'assemblage, aux propulseurs de réserve et à une partie de l'instruction.

En vertu de ce traitement spécial, il a été une fois de plus possible, pour la deuxième série proposée, d'amener les Forces de l'air des Etats-Unis à négocier, préalablement à la signature de la «Letter of Offer and Acceptance», pour le moins le contrat avec le fournisseur principal, l'entreprise Northrop, concernant la livraison des groupes d'assemblage des avions. Ainsi la décision relative à l'acquisition pourra être prise en connaissance du résultat des pourparlers. Les prix ont été négociés entre les Forces de l'air américaines et la Maison Northrop sur la base d'une production supputée de 50 avions de combat F-5E/F-5F en moyenne par année pendant les années 1982 à 1984. Des modifications importantes de cette production entraîneraient de nouvelles négociations sur les prix.

Pour le solde du volume FMS, qui comprend notamment les propulseurs, le matériel de remplacement ou d'infrastructure ainsi que la munition, les Forces de l'air ne passeront les contrats avec leurs fournisseurs que lorsque nous aurons signé la «Letter of Offer and Acceptance», soit après le 1^{er} juillet 1981.

- Les acquisitions pour des clients étrangers sont effectuées sur la base des mêmes principes que ceux qui président aux achats pour les forces militaires des Etats-Unis d'Amérique. Le client profite donc de l'excellente organisation d'achat et de contrôle du Département américain de la défense et de son droit de regard dans les comptes de ses fournisseurs.
- L'office américain responsable prend généralement plusieurs années pour présenter le compte final. Cela est dû, d'une part, aux contrôles étendus qui sont effectués par l'organe d'acquisition et, d'autre part, à la lourdeur, inhérente à son importance, de l'appareil administratif américain.

L'entreprise Northrop a présenté une offre ferme pour l'acquisition des droits de licence et l'octroi de l'appui technique au programme de participation suisse. Ces droits peuvent être acquis par l'extension du contrat de licence actuel passé entre la Fabrique d'avions à Emmen et la Maison Northrop. Un avenant approprié à ce contrat a été négocié et il est prêt à être signé.

En sa qualité d'entrepreneur général pour le programme de participation suisse, la Fabrique d'avions à Emmen a conclu des contrats à option avec les entreprises suisses intéressées, contrats qui stipulent des garanties de prix et de délais.

Des offres valables ont en grande partie été soumises par des entreprises suisses ou étrangères pour le solde du matériel à acquérir. Il s'agit principalement d'appareils, d'instruments et de matériel de remplacement ou d'infrastructure, qui sont achetés selon les procédés commerciaux habituels par le Groupement de l'armement.

213.5 Calendrier de l'acquisition

L'acquisition se déroulera dans les délais suivants:

Commande.....	Juillet 1981
Fourniture des groupes d'assemblage des avions par les Etats-Unis d'Amérique	Automne 1982 au printemps 1984
Fabrication de composants d'avions par l'industrie suisse	Milieu de 1982 au milieu de 1984
Montage final des avions par la Fabrique d'avions à Emmen.....	Fin 1982 au printemps 1985
Remise des avions à la troupe	Milieu de 1983 au printemps 1985

214 Volume et coût de l'acquisition

214.1 Volume de l'acquisition

Nous vous proposons d'acquérir 32 avions de combat *F-5E*, 6 biplaces de combat *F-5F*, ainsi que la munition, le matériel de remplacement et d'infrastructure, la documentation et les moyens auxiliaires d'instruction. Au surplus, les gabarits et les appareils propres à rendre effective une participation suisse, ainsi que le service de modification du matériel à livrer sont compris dans le volume de l'acquisition.

Selon la procédure suisse régissant l'ouverture de crédits d'engagement pour les acquisitions d'armements, un crédit fixe doit en principe être octroyé pour un volume d'achats bien déterminé. Dans le chiffre 213.4, nous avons exposé que l'offre de vente qui nous a été soumise par les Forces de l'air américaines est fondée sur les meilleures estimations possibles. Au surplus, il a fallu supputer l'évolution du renchérissement et du cours des changes. Il est possible dès lors que le volume déterminé de l'acquisition n'atteigne pas les coûts définitifs supputés. Nous proposons donc que le Conseil fédéral soit autorisé, dans ce cas, à acquérir jusqu'à quatre avions de combat Tiger supplémentaires dans les limites du crédit d'engagement demandé.

Dans les limites des crédits disponibles, nous avons restreint au minimum le montant de la réserve pour l'usure inéluctable de la flotte des Tiger calculée sur plus de 20 ans. L'acquisition de quatre avions supplémentaires serait propre à mieux garantir à longue échéance le maintien de l'effectif nécessaire de la flotte.

214.2 Coût de l'acquisition

Les frais d'acquisition de 38 avions et du matériel selon le chiffre 214.1 s'élèvent à 770 millions de francs. Ce montant comprend les frais supplémentaires de quelque 25 millions de francs dus à la participation de l'industrie suisse, le renchérissement prévisible jusqu'à la livraison finale du matériel, ainsi qu'un supplément général contre le risque de cinq pour cent environ. Le calcul des frais se fonde sur un cours de 1 fr. 70 par dollar.

214.3 Engagement préalable

En ce qui concerne le projet d'acquisition des avions Tiger de la 2^e série, nous avons jugé nécessaire d'autoriser le Département militaire, sous réserve de l'approbation de votre délégation des finances, à prendre des engagements pour la somme maximale de 50 millions de francs selon l'article 26, 4^e alinéa, de la loi sur les finances de la Confédération. Cette décision a été prise sous la réserve expresse de pouvoir dénoncer en tout temps les contrats passés en limitant au maximum le risque financier. La somme maximale mentionnée ci-dessus est comprise dans le crédit d'engagement demandé.

Les engagements pris préalablement ont les effets positifs suivants, qui ont déjà été pris en considération dans le présent message aux chapitres concernant le coût et les délais:

- La livraison par les USA des groupes d'assemblage pour les avions peut être avancée de six mois environ. En dépit de la participation de l'industrie suisse, il sera possible de maintenir pratiquement le début et la fin de la remise des avions à la troupe, à la même date que si nous avions acheté des avions terminés aux Etats-Unis d'Amérique.
- Un laps de temps suffisant peut être accordé à l'industrie aéronautique suisse pour mener à chef les préparatifs indispensables de fabrication.
- Les fournisseurs principaux Northrop et General Electric peuvent répartir harmonieusement leur quote-part de production annuelle sur les années 1982 à 1984. Cette répartition et la réduction des frais supplémentaires dus au renchérissement qui en résulte permettent d'abaisser de 19 millions de francs environ les frais d'acquisition. Cette réduction est prise en considération dans le crédit demandé.

214.4 Comparaison des prix

Le problème de la comparaison des prix de la deuxième série que nous proposons par rapport à ceux de la première acquisition en voie de réalisation a fait l'objet d'études attentives.

En raison de nouvelles conditions marginales, il n'est pas possible de faire d'emblée une simple comparaison entre la première série et la deuxième série; il importe notamment de tenir compte des facteurs suivants:

- Evolution du renchérissement depuis la première acquisition;
- recul de la quote-part que représente le Tiger dans la production totale du constructeur aux Etats-Unis d'Amérique;
- extension de la participation de l'industrie suisse à la construction des avions;
- réduction de l'importance de la série de l'acquisition proposée (72/38 avions);
- volume variable de l'acquisition de matériel de remplacement et d'infrastructure, de la munition, de la documentation, de l'instruction, etc.;
- évolution du cours du dollar américain;
- augmentation du supplément administratif du Gouvernement américain dans le cadre de la procédure FMS.

Le compte final des frais pour les acquisitions de la première série n'ayant pas encore été présenté par les Forces aériennes américaines, il est difficile de comparer les coûts totaux. Compte tenu des vérifications des coûts effectués régulièrement et en collaboration étroite avec les Forces de l'air des Etats-Unis, il peut cependant être relevé que les prix de la première série évoluent favorablement.

Il est certain aujourd'hui déjà que cette évolution favorable des frais permettra de renoncer à la demande d'ouverture de crédits additionnels dus au renchérissement, ainsi que nous vous l'avions laissé entendre dans notre message du 27 août 1975 sur l'acquisition d'avions de combat (FF 1975 II 889). Au surplus, il n'y aura vraisemblablement pas besoin d'utiliser le supplément général contre le risque, qui avait été inclus dans le crédit d'engagement de 1170 millions de francs.

Lors des préparatifs de l'acquisition, le Groupement de l'armement a procédé à des calculs des prix des avions complètement construits aux Etats-Unis en se fondant sur les prix d'avions comparables (dits *prix «Fly Away»*).

Ces calculs montrent que le prix «Fly Away» d'un avion de combat *F-5E* est de quelque 88 pour cent plus élevé aux Etats-Unis que celui des appareils de la première série. Exprimée en francs, cette augmentation des prix n'est que de 28 pour cent environ en raison de l'évolution du cours du dollar américain. Les motifs de l'augmentation des prix de production ont été discutés de manière approfondie avec les Forces de l'air des Etats-Unis. La principale raison de cette évolution est le renchérissement qui est survenu ou qui surviendra encore dans l'industrie aéronautique américaine entre 1978 – moment clef de la livraison de la première série – et 1983/84 – moment clef de la livraison de la deuxième série – soit donc pendant quelque cinq ans.

Ce renchérissement contribue pour près de 80 pour cent à l'augmentation des prix susmentionnée. Les 20 pour cent restants sont dus à la forte diminution de la production du *Tiger* (1978 = 12 à 13 avions par mois / 1983 et 1984 = 4 à 5 avions par mois), ainsi qu'aux suppléments FMS accrus du Gouvernement américain destinés à couvrir les frais résultant de l'acquisition. Les mêmes conditions se retrouvent toujours lors de la comparaison des prix concernant d'autres avions de combat. Nous fournirons à vos commissions des affaires militaires des informations complémentaires à ce sujet.

En conclusion, relevons ce qui suit :

- Par l'acquisition annuelle d'avions de combat *Tiger*, les Forces de l'air des Etats-Unis disposent d'une vaste expérience et ont un droit étendu de regard dans les calculs établis par les fournisseurs. Les *principes d'acquisition* pour les affaires FMS sont les mêmes que ceux qui sont appliqués aux achats pour les Forces armées américaines. La garantie est ainsi donnée que les prix qui nous sont facturés en définitive sont équitables en fonction du jeu général des prix pratiqués sur le marché international de l'aviation.
- La coopération établie depuis huit années avec les Forces de l'air des Etats-Unis en vue de l'évaluation et de l'acquisition des avions de combat *Tiger* a confirmé que l'administration américaine est déterminée à nous accorder le droit de regard nécessaire dans la surveillance des prix concernant l'acquisition opérée selon la loi FMS et en mesure de le faire.

- De bons contacts existent entre le Contrôle fédéral des finances et l'autorité supérieure américaine du contrôle des comptes (General Accounting Office). Au cas où les informations données par le Département de la défense dans le cadre de la surveillance en commun du projet ne seraient pas satisfaisantes, il serait ainsi possible d'intervenir de manière appropriée.

214.5 Risques commerciaux et problème de délais qu'implique l'acquisition

Bien qu'il s'agisse en l'occurrence d'une acquisition complémentaire, on ne saurait exclure certains risques; ils sont toutefois évaluables et dans leur ensemble peuvent être considérés comme tolérables. Les risques financiers ont été pris en considération, dans les limites d'un supplément général contre le risque, lors du calcul du coût de l'acquisition. Ainsi, on a l'assurance que, sur le plan commercial, le projet d'acquisition est mûr.

Pour apprécier le risque lors de projets importants tels que celui qui vous est présenté, il importe de tenir compte au premier chef des points suivants:

- Frais pouvant résulter de mesures visant à prévenir les risques techniques;
- a-t-on la certitude que le volume de l'acquisition fixé est complet?
- fixation sûre des frais d'acquisition par des contrats à option ou des offres fermes;
- appréciation de l'authenticité des calculs des frais, notamment en ce qui concerne l'évolution du renchérissement et les fluctuations des taux de change;
- appréciation du partenaire commercial et de l'organisation d'acquisition;
- appréciation du déroulement de l'affaire vu sous l'angle de l'organisation et des délais.

A l'instar de la première acquisition, des risques d'une nature particulière ont dû être appréciés en relation avec l'évolution du renchérissement et du cours des changes. Le renchérissement supputé jusqu'à la livraison de l'ensemble du matériel est inscrit dans le coût budgétisé de la deuxième série. Le calcul des frais se fonde sur un cours des changes de 1 fr. 70 pour un dollar US. Si ces estimations se révélaient trop faibles au cours du déroulement de l'affaire et s'il était impossible de compenser les frais supplémentaires correspondants dans les limites des montants inscrits pour couvrir le risque, il y aurait lieu, le moment venu, de vous présenter des demandes de crédits additionnels dus au renchérissement ou à la situation monétaire.

22 Avions-école à turbopropulseur du type Pilatus PC-7

221 Aspects militaires

221.1 Justification militaire

La disparition progressive du Venom dans l'aviation militaire crée également une situation nouvelle touchant la formation des pilotes aussi. Les Tiger de la deuxième série remplaceront les Venom des trois escadrilles de milice, démodés

tant du point de vue tactique que technique. D'autre part, cet avion ne sera plus utilisé pour l'écolage, pour des raisons d'économie. La planification de la formation des pilotes militaires est par conséquent complètement modifiée; l'aviation sera équipée dès 1985 de Hunter et de Tiger, escadrilles pour lesquelles les écoles d'aviation doivent fournir les jeunes pilotes. La puissance combative des deux avions est de 40 à 80 pour cent supérieure à celle du Venom, ce qui pose des exigences accrues aux pilotes.

Afin de ne pas mettre en danger le système de milice en prolongeant par trop la durée du service – beaucoup de pilotes retournent à leurs études ou à un travail après le brevet – les temps de formation devraient être maintenus. L'obtention de l'aptitude de vol sur Hunter et Tiger, concernant pour chacun des types la moitié des élèves, devient cependant un but notablement plus difficile à atteindre.

A cet effet, les exigences envers les futurs pilotes devraient être accrues aussi bien lors de la sélection que lors de la formation; l'expérience a montré que c'était possible. Toutefois, cela exige que nous disposions d'un avion-école plus perfectionné, doublant ou presque les possibilités de formation qu'offre le P-3.

Les qualifications requises sont:

- De bonnes qualités de vol, qui favorisent l'instruction des élèves;
- une disposition des instruments et un genre de conduite correspondant à ceux des avions d'entraînement à réaction utilisés par la suite;
- des performances se situant aux environs de 400 km/h de vitesse de croisière et 500 km/h de vitesse de pointe et de 10 m/s de puissance ascensionnelle, permettant d'effectuer toutes les manœuvres aériennes les plus importantes. Ces performances sont toutefois trop médiocres pour faire apparaître comme judicieux l'armement de ces avions destinés à l'écolage de base.

Les missions de liaison à l'intérieur de l'aviation militaire sont exécutées avec le P-2 et le P-3. Les avions à moteurs à pistons P-2 (nous en avons acquis 52 il y a trente ans) sont mis hors service progressivement, lorsque leur état ne donne plus satisfaction. Pour les missions de liaison, on n'utilisera plus, à l'avenir, que les avions-écoles P-3 restant à disposition. Dans une phase ultérieure, il s'agira d'examiner leur remplacement.

Avec l'acquisition du PC-7 pour l'écolage de base de l'aviation, on assurera pour des décennies le joint avec les avions à réaction modernes d'écolage et de combat.

Il est évidemment regrettable que cet avion si remarquablement adapté à l'écolage ne puisse nous rendre, en cas de guerre, aucun service de combat. Nous devons donc le réserver à des missions de liaison.

Nombre requis d'avions-école et attribution de ceux-ci

En observant un échelonnement rigoureux des phases d'instruction dans l'aviation, les 40 avions PC-7, dont nous vous proposons l'acquisition, permettront d'équiper les diverses écoles depuis la phase de sélection jusqu'à la remise du brevet aux pilotes.

221.2 Appréciation du PC-7 par la troupe

L'avion-école PC-7 a été engagé avec succès, à titre d'essai, dans une classe de l'école d'aviation durant plusieurs mois. Par comparaison avec les aspirants pilotes formés sur le P-3, tous les élèves instruits sur le PC-7 ont atteint dans le même temps un niveau d'instruction de 20 à 30 pour cent plus élevé. Ce résultat a pu être obtenu parce que les performances du PC-7 permettent d'effectuer un nombre plus élevé d'exercices par heure de vol. Par rapport à l'entraînement sur l'avion P-3 conventionnel équipé d'un moteur à pistons, il est possible au surplus de relever les avantages appréciables suivants:

- Abaissement notable des nuisances dues au bruit pour la population domiciliée dans le secteur des entraînements, grâce aux performances plus élevées permettant des vols ascensionnels plus rapides et un entraînement dans des altitudes supérieures.
- Meilleure utilisation de l'espace aérien par l'usage complémentaire d'aérodromes et de secteurs de vol qui, pour des motifs de performances, ne peuvent pas être atteints par l'avion P-3.
- Le PC-7 permet une instruction durant 100 à 140 heures de vol. Dès lors, 40 à 60 heures de vol effectuées par chaque pilote jusqu'ici sur des avions à réaction pourront être accomplies sur le PC-7. Le remplacement du Vampire, qui consomme 1600 litres à l'heure, par le PC-7, qui en brûle 136, permettra de ramener à un sixième la consommation du carburant dans cette phase de l'entraînement. Il en résultera une économie annuelle d'au moins trois millions de litres de carburant, ainsi que la suppression de 2500 heures bruyantes de vol sur avion à réaction.

221.3 Attribution aux troupes d'aviation

Le remplacement de l'avion-école P-3 par le PC-7 d'école équipé d'un turbo-propulseur permet d'acquérir un moyen d'instruction qui n'est pas exploité par les troupes d'aviation au sol, mais par l'Office fédéral des aérodromes militaires. Son acquisition n'a dès lors aucun effet sur l'organisation des états-majors et des troupes. Il n'est pas nécessaire d'augmenter le nombre des ouvrages ou l'effectif du personnel. L'utilisation de l'infrastructure disponible est garantie.

222 Aspects techniques

222.1 Description de l'avion

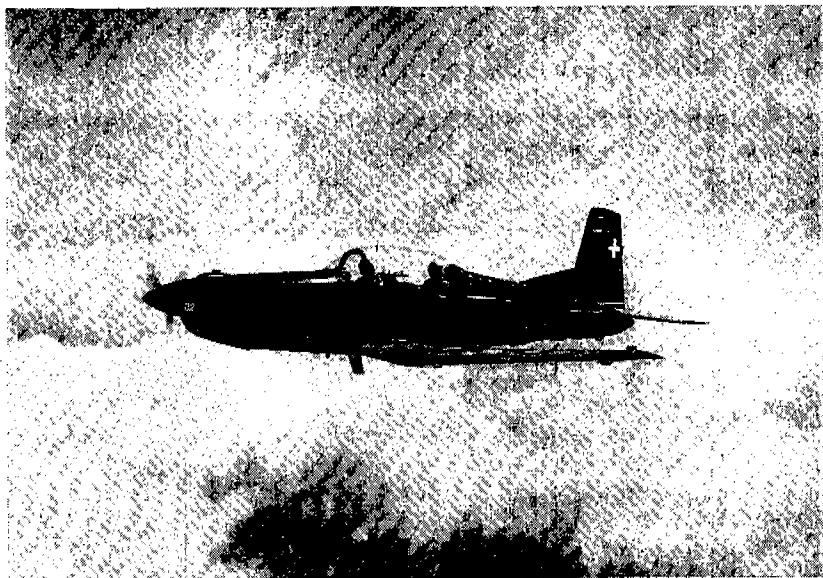
L'avion-école à turbopropulseur PC-7 est un monoplane à aile basse, disposant de deux sièges de pilotes placés en tandem, d'un train d'atterrissage escamotable et de volets d'atterrissage commandés électriquement. Un turbopropulseur de la Maison Pratt & Whitney Aircraft of Canada Ltd., allié à une hélice à pas variable, lui confèrent de bonnes performances de vol.

L'avion est construit selon la méthode de la coque semi-portante entièrement métallique. Seuls les revêtements non porteurs sont exécutés en partie au moyen de matière synthétique de polyester renforcée par de la fibre de verre.

En ce qui concerne l'aptitude au vol, le PC-7 est conçu et construit conformément aux normes valables à l'échelon international. Le certificat de navigabilité a été accordé par l'Office fédéral de l'aviation civile.

Les composants essentiels de l'avion PC-7 peuvent être décrits comme il suit:

- Le fuselage contient deux sièges de pilotes rangés au même niveau l'un derrière l'autre. Les conditions de visibilité sont bonnes pour l'élève pilote et le moniteur de vol.
- L'empennage est composé d'un gouvernail et d'une dérive disposés et construits de manière conventionnelle.
- La voilure porteuse d'une seule pièce est de forme trapézoïdale. Elle recèle les réservoirs de carburant d'une capacité de 475 litres au total.
- Le propulseur, un moteur à turbine libre du type PT 6 A - 25 A, permet le vol acrobatique. Une version de ce moteur est utilisée sur l'avion PC-6-Turbo-Porter déjà en service dans notre aviation militaire.
- L'hélice à pas variable peu bruyante, de la Maison Hartzell Propeller Inc., Etats-Unis d'Amérique, est composée de trois pales de métal léger et d'un moyeu comportant le mécanisme de réglage. Un dispositif de dégivrage permet de voler dans les nuages.
- Les postes de pilotage avant et arrière sont équipés d'une commande conventionnelle manche à balai/pédales.
- Les appareils radio, de navigation et de surveillance de vol correspondent à l'équipement des avions-école modernes et permettent au PC-7 de voler sans visibilité.



Avion-école à turbopropulseur PC-7

222.2 Les qualités de vol

Maniement, stabilité et manœuvrabilité de l'avion sont très bons en vol normal, sans visibilité et acrobatique. L'avion est facile à piloter et il ne présente aucune caractéristique désagréable. Les performances indiquées par le constructeur ont pu être intégralement vérifiées lors des tests techniques. Grâce à son équipement, ses qualités de vol et ses performances, l'avion-école PC-7 remplit les exigences militaires fondées sur une instruction moderne et permet l'entraînement économique de nos futurs pilotes militaires.

222.3 Développement du PC-7 et sa maturité technique

Le PC-7 est le fruit d'un développement ultérieur de notre avion P-3 pour l'instruction de base. La Maison Pilatus a fondé ce perfectionnement sur la cellule du P-3, qu'elle a équipée d'une turbine moderne à hélice. Cette turbine est deux fois plus puissante que l'ancien moteur à pistons.

Le premier prototype a été construit au milieu des années soixante et testé avec succès. Les conditions d'alors ont tout d'abord entravé le succès de cet avion sur le marché mondial. Au cours des dernières années cependant – et en raison notamment de la crise du pétrole – les exigences posées par l'instruction dans les aviations militaires, ainsi que la situation à l'échelon des avions d'entraînement militaire, se sont notablement modifiées. La tendance à créer des avions plus puissants et plus économiques s'est renforcée. Le développement d'avions d'entraînement modernes à propulseurs et d'un maniement toujours plus complexe a fait apparaître une lacune dans le parc des avions servant à l'instruction de base.

Au printemps de 1975, la Maison Pilatus a entrepris la construction d'un second prototype du PC-7. L'avion a été soumis en 1978 à un test de principe des troupes d'aviation. Les performances et le succès dans l'instruction ont été convaincants, si bien que le Groupement de l'instruction a ordonné, au début de 1979, que des essais proprement dits soient effectués dans la troupe; ceux-ci se sont déroulés positivement.

Jusqu'à l'été de 1980, des contrats portant sur la livraison de quelque 140 avions ont été conclus avec plusieurs pays; 50 appareils sont déjà en service.

222.4 Les concurrents du PC-7

Le Département militaire exposera à vos commissions des affaires militaires les raisons pour lesquelles le PC-7 a été préféré aux concurrents suivants:

- AS-32T de la Fabrique d'avions Altenrhein SA (FWA) (en développement)
- T-34C Turbo-Mentor de Beech Aircraft Corp., Etats-Unis d'Amérique (en production)
- ATI-2 Fantrainer de Rheinflugzeugbau S.à r.l., République fédérale d'Allemagne (à l'essai)
- T-27 de Embraer, Brésil (en développement).

223 Aspects et coûts de l'acquisition

223.1 Organisation d'acquisition

L'acquisition se fera sans organisation de projet, dans le cadre de l'organisation de ligne normale du Département militaire fédéral. L'avion-école PC-7 est construit par la Fabrique d'avions Pilatus SA, Stans. Pour cette acquisition, la Maison Pilatus assume la fonction d'entrepreneur général, comme elle l'a déjà fait lors de l'achat des avions P-2, P-3 et PC-6.

223.2 Participation de l'industrie suisse

Quelque 60 millions de francs, soit 55 pour cent du volume de l'acquisition, seront dépensés en Suisse, ce qui contribuera au maintien ou à la création d'emplois. La Maison Pilatus a été tenue contractuellement d'adjuger à d'autres producteurs suisses environ la moitié du volume de la commande qui lui a été passée (hormis le propulseur et l'hélice). Ceci a pour conséquence que plus de 100 fournisseurs du pays pourront participer à cette acquisition par des mandats plus ou moins importants.

Environ 45 pour cent (env. 50 mio. fr.) du volume de l'acquisition vont à l'étranger. Il s'agit en particulier des propulseurs, hélices et éléments normalisés de la cellule. Des instruments spéciaux de radio, de navigation et de contrôle du vol sont acquis par le Groupement de l'armement en Suisse et à l'étranger et montés par la Maison Pilatus.

223.3 Partenaires commerciaux

La Maison Pilatus est une société filiale de la Holding Oerlikon-Bührle SA, Zurich. Le Groupement de l'armement connaît cette maison pour avoir déjà traité avec elle lors d'acquisitions antérieures. Cette maison offre la garantie d'une exécution impeccable et d'un déroulement correct des affaires. En outre, elle dispose d'un management de projets bien rodé. Son activité s'étend, en dehors de la fabrication des deux avions PC-6 et PC-7, à des travaux de modifications, de maintenance et d'entretien sur des avions civils et militaires.

223.4 Offres et contrats

Un contrat à option valable jusqu'au 15 juillet 1981 a été conclu avec la Maison Pilatus.

223.5 Calendrier de l'acquisition

La livraison des avions PC-7 s'étendra sur trois ans; 12 avions seront livrés en 1982, 24 en 1983 et les 4 derniers en 1984. La plus grande partie des éléments de la logistique sera livrée jusqu'à la fin de 1982. L'instruction des pilotes pourra dès lors débiter en 1983 sur le PC-7.

223.6 Volume et coût de l'acquisition

Nous vous proposons d'acquérir 40 avions Pilatus PC-7, le matériel de remplacement et d'infrastructure, ainsi que la documentation.

Les frais d'acquisition estimés, de 110 millions de francs, sont le fruit de pourparlers contractuels étendus menés avec la Maison Pilatus et ils comprennent le renchérissement supputé jusqu'à la fin des livraisons.

Compte tenu des comparaisons faites quant au coût, le prix du PC-7 peut être considéré comme raisonnable.

223.7 Risques commerciaux et problèmes de délais qu'implique l'acquisition

Pour mesurer les risques que comporte l'acquisition, il a fallu en principe appliquer les mêmes critères que ceux que nous avons exposés sous chiffre 214.5 à propos de l'acquisition proposée d'une deuxième série d'avions Tiger. Il a néanmoins fallu tenir compte du fait que le PC-7 est construit depuis 1978 en série par la Maison Pilatus pour une clientèle étrangère et que, au surplus, quelque 80 pour cent du volume de l'acquisition sont couverts par des options ou des offres fermes.

Les risques commerciaux et les problèmes de délais qui subsistent, sont évaluables et supportables. Un risque particulier du point de vue commercial réside uniquement dans l'évolution du renchérissement et du cours des changes, risque qui a été pris en considération à raison d'un supplément de trois pour cent environ. Nous nous réservons à ce propos à ce que nous exposons sous chiffre 31 du présent message.

3 Récapitulation des coûts

	En millions de francs
38 avions de combat du type Tiger	770
40 avions-école à turbopropulseur du type PC-7	110
Crédit d'engagement, total	880

31 Indications sur le calcul des frais

Le renchérissement pouvant survenir ultérieurement, jusqu'à la livraison complète du matériel relatif aux deux projets, a été estimé et pris en considération dans les calculs. Nous nous réservons de demander des crédits additionnels pour le cas où le renchérissement dépasserait les limites supputées.

En outre, les dépenses ont été calculées compte tenu d'un déroulement normal des acquisitions. Elles ne comprennent pas les réserves permettant de faire face à

des événements imprévisibles, tels qu'ajournement de commandes, fluctuations du cours des changes, nouvelles réductions de la quote-part annuelle de production du Tiger auprès du fabricant américain ou toute autre évolution indépendante de notre volonté.

32 Frais non pris en considération dans le message sur l'armement

Ne sont pas compris dans les crédits d'engagement demandés:

- L'ICHA sur la *part des importations*. Cette somme estimée, sur la base des taux actuels, à 40 millions de francs au total, sera mise à la charge de l'article «Impôt sur le chiffre d'affaires sur les importations».
- Les frais de transport des *biens importés*. Estimés à 8 millions de francs au total, ces frais seront mis à la charge de l'article «Frais de transport».

4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

41 Crédit de paiement nécessaire

Le présent programme d'armement requiert des crédits d'engagement de 880 millions de francs. Les livraisons étant échelonnées, sa réalisation s'étendra jusqu'à la fin de 1985. Les crédits de paiement demandés ont été inscrits dans la planification financière à moyen terme.

Le plan financier de la Confédération pour les années 1980 à 1983 prévoit des crédits de paiement de 7,6 milliards de francs destinés aux investissements du Département militaire (ouvrages et matériel), dont quelque 3,8 milliards de francs pour les programmes d'armement. Après déduction des crédits nécessaires de 1,8 milliard de francs environ, devant servir à régler les engagements pris en relation avec des programmes d'armement antérieurs (jusques et y compris 1979), il reste une somme de deux milliards de francs environ jusqu'en 1983 pour réaliser de nouveaux projets d'armement. L'obligation d'atteindre les buts de notre politique financière, a imposé une réduction de 130 millions de francs, lors de l'établissement du budget 1981 et du plan financier 1982/83. Compte tenu du besoin en crédits de paiement du programme d'armement 1980, de quelque 1 milliard de francs, les paiements de 700 millions de francs environ, afférents à ce message jusqu'à 1983, pourront vraisemblablement être couverts par les crédits de paiements disponibles.

42 Frais subséquents pour moderniser et adapter l'infrastructure

421 Avions de combat Tiger

Le stationnement des avions Tiger supplémentaires requiert l'adaptation des installations de fourniture de courant et des appareils de levage, dans les cavernes pour avions, cavernes devant lesquelles des places d'arrêt devront être aménagées. Au surplus, les équipements des abris pour avions devront être adaptés pour répondre aux besoins des avions Tiger.

Le renforcement de la flotte des Tiger entraîne l'adaptation des places d'attente sur deux aérodromes d'entraînement supplémentaires pour le service en temps de paix.

En raison du transfert de deux escadrilles d'avions Hunter sur des aérodromes de guerre, où des avions Venom étaient stationnés précédemment, il faudra aménager des abris supplémentaires, étant donné que le Hunter requiert notablement plus de place que le Venom. Au surplus, le reste de l'infrastructure de ces aérodromes de guerre devra être adaptée aux avions Hunter.

L'acquisition proposée de Tiger aura pour conséquence directe de causer des frais de l'ordre de 3 millions de francs environ pour adapter les bâtiments. Les abris rendus nécessaires par le transfert des Hunter coûteront quelque 20 millions de francs.

Des propositions correspondantes seront inscrites dans nos prochains messages concernant des ouvrages militaires.

422 Avion-école à turbopropulseur PC-7

L'infrastructure disponible peut être utilisée pour les avions-école PC-7. Des ouvrages supplémentaires ne sont pas nécessaires.

A l'échelon de la logistique, le PC-7 présente des analogies avec les deux avions Pilatus P-3 et PC-6 introduits dans notre armée, avec le dernier, par exemple, en ce qui concerne le propulseur. Dès lors, l'avion peut fort bien être incorporé dans l'infrastructure disponible, ce qui se répercute favorablement sur les frais.

43 Dépenses annuelles résultant de l'acquisition

431 Avion de combat Tiger

Les dépenses annuelles résultant de l'acquisition sont déterminées principalement par trois facteurs:

- La somme de travail pour la mise en état et l'entretien;
- la consommation de carburant;
- le matériel de remplacement à acquérir régulièrement.

La somme totale de travail pour une heure de vol du Tiger sera pour ainsi dire double de celle consacrée au Venom; en revanche, elle ne sera que de trois quarts environ de celle nécessitée par une heure de vol du Mirage.

Le coût du travail résultant annuellement sera réparti dans les frais de personnel de l'Office fédéral des aérodromes militaires et dans les crédits de cet office consacrés à l'adjudication, à l'industrie privée, de travaux d'entretien effectués sur d'autres types d'avions.

Les expériences montrent que le Tiger, avec la puissance doublée de ses propulseurs, consomme quelque 70 pour cent de plus de carburant pour une heure de vol que le Venom.

Simultanément à l'acquisition de l'avion, il importe aussi d'acquérir du matériel de remplacement. Le matériel de remplacement de courte durée de stockage doit

cependant être complété régulièrement (pneus, etc.). Il sera peut-être aussi nécessaire de procéder à des acquisitions subséquentes de matériel de remplacement dues à de nouvelles expériences faites sur le comportement lors de l'exploitation.

Le coût total d'une heure de vol du Tiger est deux fois plus élevé environ que celui d'une heure de vol du Venom, tandis que l'heure de vol du Mirage coûte comparativement quelque 40 pour cent de plus que l'heure de vol du Tiger.

Compte tenu de la mise hors service des 75 derniers avions Venom, la deuxième série des Tiger entraînera des dépenses annuelles supplémentaires de l'ordre de 9 millions de francs environ, frais de personnel compris.

432 Avion-école à turbopropulseur PC-7

Les dépenses annuelles résultant de cette acquisition seront déterminées par les trois mêmes facteurs que ceux concernant l'avion de combat Tiger.

Les frais subséquents résultant de l'introduction de l'avion-école PC-7 seront compensés dans une large mesure par la mise hors service des avions de liaison P-2.

44 Effets sur l'état du personnel

441 Avion de combat Tiger

Plus complexe que celui du Venom, l'équipement du Tiger (deux propulseurs avec postcombustion, radar, centrale de navigation à inertie, etc.) requiert une somme de travail notablement plus élevée pour la mise en état et l'entretien des avions. Pour la première série des Tiger, ces besoins ont pu être encore satisfaits en quelque sorte par l'application de mesures d'organisation ou de rationalisation au sein de l'Office fédéral des aérodromes militaires, ainsi que par la revision 80 de l'organisation des états-majors et des troupes à l'échelon de la brigade d'aérodromes 32.

Le temps que l'Office fédéral des aérodromes militaires devra vraisemblablement consacrer à la mise en état et à l'entretien des avions supplémentaires Tiger augmentera de quelque 140 000 heures de travail par année:

Type	Nombre	Heures de vol par an	Heures de travail OFAEM par heure de vol	Total des heures de travail OFAEM	Temps supplémentaire par année
Venom	75	50	33	123 750	
Tiger	38	100	70	266 000	142 250 heures ou 80 ans de vie d'un homme

La situation relative au personnel du Département militaire fédéral et de l'Office fédéral des aérodromes militaires en particulier ne permet plus, par les propres moyens, de fournir les 80 postes environ requis pour effectuer un

travail supplémentaire de quelque 140 000 heures. Le contingent de postes attribué à l'Office fédéral des aérodromes militaires est épuisé depuis fort longtemps déjà et aucune place résultant de la gestion structurelle des postes vacants du Département militaire fédéral n'est plus disponible pour mener ces tâches à chef.

Nous sommes cependant conscients qu'une demande visant la libération de 80 postes environ au profit du Département militaire fédéral est pratiquement vouée à l'échec. L'Office fédéral des aérodromes militaires se voit dès lors contraint de venir à bout d'une partie des travaux supplémentaires requis par la mise en état et l'entretien du Tiger, par rapport au Venom, en adjugeant une plus grande partie de ces travaux à des tiers. Il en résultera toutefois des frais supplémentaires, ce qui est contraire aux efforts que nous entreprenons en vue de comprimer le plus fortement possible les frais d'exploitation en raison du manque de moyens financiers. L'attribution de nouveaux postes n'en reste pas moins indispensable. Nous vous proposons dès lors d'attribuer 20 postes à l'Office fédéral des aérodromes militaires; 10 postes seront requis en 1983 et 10 en 1984.

442 Avion-école à turbopropulseur PC-7

La dépense supplémentaire qu'il faudra fournir à l'échelon du personnel pour l'avion-école PC-7 sera compensée par l'élimination des avions de liaison P-2. Il n'est pas nécessaire d'augmenter l'effectif du personnel.

5 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le coût de ce projet est compris dans le montant de 7,6 milliards de francs que nous avons prévus au titre des investissements dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la législature 1979-1983 (FF 1980 I 586), chiffre 132. Il s'agit d'un projet de première priorité.

6 Constitutionnalité

La constitutionnalité de l'arrêté se fonde sur l'article 20, et la compétence de l'Assemblée fédérale sur l'article 85, chiffre 10, de la constitution.

Arrêté fédéral sur l'acquisition d'avions de combat et d'avions-école

Projet

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 12 novembre 1980¹⁾,
arrête :

Article premier

¹ L'acquisition, conformément au message du 12 novembre 1980, de 38 avions de combat du type Tiger et de 40 avions-école du type Pilatus PC-7 ainsi que d'autre matériel, est approuvée.

² Un crédit d'engagement de 880 millions de francs est ouvert à cet effet.

³ L'effectif du personnel de l'administration générale de la Confédération est augmenté de 10 postes en 1983 et de 10 autres en 1984, au profit du Département militaire fédéral.

Art. 2

¹ Les crédits de paiement annuels seront inscrits dans le budget.

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

³ Le Conseil fédéral est autorisé, dans la limite du crédit d'engagement, à acquérir au plus quatre avions de combat Tiger supplémentaires.

Art. 3

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

26468

Message concernant l'acquisition d'avions de combat et d'avions-école du 12 novembre 1980

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1981
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	80.081
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.01.1981
Date	
Data	
Seite	222-254
Page	
Pagina	
Ref. No	10 102 991

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.