

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

Titelseiten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

183

Domaine public

J.A. 1000 Lausanne

Hebdomadaire romand
No 183 15 juin 1972
Neuvième année

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro : 1 franc
Abonnement
pour une année : 33 francs

Administration, rédaction :
1002 Lausanne, case 1047
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
CCP 10-155 27

Imprimerie Raymond Fawer S.A.

Ont collaboré à ce numéro :

Claude Bossy
Jean-Claude Favez

Le progrès technique et les militaires

L'affaire prend l'allure d'une compétition sportive. Chaque avion a sa cohorte de supporters. Que ce soit le « Corsair », avec en tête MM. Gnaegi et Schulthess (chef du groupement pour l'armement), le « Saab », avec le conseiller national Rentschler; et l'énumération pourrait se poursuivre jusqu'aux partisans d'un renforcement prioritaire de la DCA ou aux fanatiques des fusées.

Derrière ces affrontements de personnalités, qui s'empoignent malgré les ordinateurs et les évaluations rationnelles des caractéristiques de la Suisse, des conceptions de l'arme aérienne s'affrontent : ce bombardier ultra-perfectionné (si cher que nous ne pourrions en acheter qu'une cinquantaine), cet appareil maniable et polyvalent, cet avion solide, bon marché, adapté à notre système de milice, toutes ces images idéales correspondent chacune à une conception stratégique.

Tenter de discerner les enjeux véritables, c'est d'abord fixer le contexte du choix, dont les dominantes sont les suivantes :

1. La leçon de la crise des « Mirages ». L'organisation du DMF, sérieusement revue entre 1964 et 1969, devait permettre une forme scientifique d'appréciation sous l'œil vigilant d'un parlement aux pouvoirs de contrôle renforcés.

2. La stratégie dite de défense de zone (Aerea Defence). L'accent mis, en 1966, dans la conception de la défense militaire et, en 1969, dans la conduite des troupes, sur cette stratégie renforçait le besoin d'un avion particulièrement adapté à l'appui de la troupe au sol, déjà perceptible après le choix du « Mirage » (un nouvel intercepteur à très hautes performances s'imposait d'autant moins qu'en raison de la réduction de 100 à 57 du nombre des « Mirages », la flotte militaire suisse réellement utilisable est tombée de 500 appareils dans les années 60, à moins de 200 actuellement).

3. Les données multiples de notre situation et les leçons contradictoires des conflits actuels. Ces données semblent, quant à elles, avoir réduit à néant les espoirs d'une définition plus précise des tâches de l'arme aérienne, qui ne perçoit ni dans les textes existants, ni chez les responsables politiques et militaires.

Tous ces facteurs se conjuguent dans les tergiversations actuelles.

En réalité, le problème que pose l'acquisition des avions modernes est un peu la quadrature du cercle : les progrès foudroyants de la technologie militaire limitent à cinq ans environ la durée de crédibilité d'un appareil très perfectionné alors que nos possibilités financières et militaires nous contraignent à laisser ces avions en service au moins quinze ans.

Pour empêcher les excès, impossible de compter sur le système de l'« enveloppe » (montant maximum des dépenses prévu à l'avance) : les experts, à la recherche du dernier gadget, sacrifient alors la quantité, non pas à la qualité, mais à la sophistication !

Il faut donc renverser le processus. Et tenir compte d'abord des particularités de notre sol, des données de notre diplomatie, des limites de nos finances, pour dessiner le contour, non seulement financier, mais presque technique du projet qui sera confié aux experts. Un tel travail, avec l'aide de spécialistes, est à la portée d'un parlement de milice. Il peut être compris de l'opinion.

SPÉCIAL « AVION DE COMBAT »

Le sujet l'imposant, nous avons sacrifié quelques-unes des rubriques habituelles pour étendre le dossier aux quatre premières pages : p. 2 : Un précédent, les « Mirages » ; p. 3 : Le nouvel avion ; pp. 4 et 5 : La valse des millions, la décision rationnelle et ses limites, la composition d'une importante commission.