

Zeitschrift:	Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera
Herausgeber:	Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band:	65 (2015)
Heft:	2
Artikel:	"A considerable windfall of swiss francs" : la politique d'armement britannique envers la Suisse au début de la Guerre froide
Autor:	Wyss, Marco
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-515049

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: 06.02.2026

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

«A Considerable Windfall of Swiss Francs». La politique d’armement britannique envers la Suisse au début de la Guerre froide¹

Marco Wyss

«A Considerable Windfall of Swiss Francs» The Armaments Policy of Britain towards Switzerland in the Early Cold War

During the early Cold War, Britain was Switzerland’s main supplier of modern and heavy weaponry, such as jet aircraft and tanks. Whereas Washington was first unwilling and then reluctant to strengthen the defences of neutral Switzerland, London was willing to sell even its most advanced weapons systems. The British arms sales to Switzerland were mainly, yet not solely, driven by the Treasury’s desperate need for hard currency. The Anglo-Swiss relationship and thus London’s and Berne’s incentives for arms transfers were more complex and multi-faceted. Cordial political relations, a certain economic interdependence, and an intimate defence relationship provided additional reasons for large weapons deliveries from Britain’s arsenal to the Swiss Armed Forces. Accordingly, this article uses Anglo-Swiss arms transfers to analyse the British position towards neutral Switzerland during the early Cold War. Although Whitehall considered the sale of weapons as a means to improve its economic position towards Switzerland and, to a lesser extent, to bring about a closer defence relationship, it never attempted to use them as a means to wean the Swiss from neutrality. Despite the largely bipolar Cold War order, the British continued to see a neutral, but western-oriented Switzerland in their interest.

Au début de la Guerre froide,² la Grande-Bretagne était le principal fournisseur d’avions de combat et de chars de la Suisse. La quantité d’ar-

- 1 J’aimerais remercier Sandra Bott et Hugo Meijer, ainsi que les experts anonymes pour leurs commentaires et corrections pertinentes et fort utiles.
- 2 Pour la position internationale de la Suisse après la Seconde Guerre mondiale voir Georg Kreis (éd.), *La Suisse dans le système international de l’après-guerre 1943–1950*, Bâle 1996 (Itinera, fasc. 18).

Dr Marco Wyss, Senior Lecturer in Politics and Contemporary History, Department of History and Politics, University of Chichester, m.wyss@chi.ac.uk

ment lourd vendu de la Grande-Bretagne à la Suisse entre 1945 et 1958, 206 avions, 393 avions produits sous licence, et 210 chars est impressionnante.³ L'histoire de ces transferts d'armes a débuté vers la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les élites dirigeantes suisses souhaitaient se réarmer, parce qu'elles croyaient devoir leur indépendance et survie durant la guerre non seulement à la neutralité en soi, mais aussi à la politique de sécurité de la neutralité armée.⁴ Toutefois, à ce stade déjà, l'effort de réarmement n'était plus une réaction à la menace nazie, mais était dirigé contre l'Union soviétique, perçue comme le seul ennemi potentiel futur. Même si les Suisses poursuivaient une politique d'armement autarcique pour ne pas dépendre de l'étranger, à cause de leur retard technologico-militaire, ils se voyaient obligés d'approcher les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pour l'acquisition de matériel de guerre, en particulier pour les avions de combat.⁵

Washington était strictement opposé à la vente d'avions à la Suisse. En 1945, le Département d'Etat a ainsi refusé une demande helvétique pour 50 à 100 avions à moteur à pistons Mustang «as a matter of policy».⁶ A leurs yeux, la Suisse neutre se retrouvait dans le camp des profiteurs de guerre n'ayant pas contribué à la défaite de l'Allemagne nazie et à ses alliés fascistes et, du fait de la collaboration des élites dirigeantes économiques helvétiques avec le Troisième Reich, avait même retardé sa chute.⁷ Dans la politique d'exportation d'armes américaine de l'immédiat après-guerre, la Suisse figurait dans le même groupe que les satellites futurs de l'Union soviétique, le noyau du Troisième Reich battu, et le paria international qu'était l'Espagne.⁸

3 «Transfers of major conventional weapons from the UK to Switzerland between 1950 and 1958», Stockholm International Peace Research Institute Arms Transfers Database, http://armstrade.sipri.org/arms_trade/trade_register.php (19.11.2013); les avions Vampire livrés à la Suisse avant 1950 sont inclus dans ces chiffres.

4 Antoine Fleury, De la neutralité «fictive» à la politique de neutralité comme atout dans la conduite de la politique étrangère, in: *Politorbis* 44/1 (2008), p. 5; Christoph Breitenmoser, *Strategie ohne Auszenpolitik. Zur Entwicklung der schweizerischen Sicherheitspolitik im Kalten Krieg*, Bern 2002, p. 39; Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Bericht des Generals über den Aktivdienst 1939–1945, 7. Januar 1947, in: *Bundesblatt* 1/3 (1947), p. 543.

5 Peter Braun, *Von der Reduitstrategie zur Abwehr. Die militärische Landesverteidigung der Schweiz im Kalten Krieg 1945–1966*, Baden 2006, pp. 56, 242s.

6 Halifax (Washington) au Foreign Office (FO), 14 juillet 1945, The National Archives, Kew Londres (ci-après TNA), AIR 8/1218.

7 Manfred Linke, *Schweizerische Aussenpolitik der Nachkriegszeit*, Coire/Zurich 1995, pp. 11–16.

8 Report by the Subcommittee on Rearmament to the State-War-Navy Coordinating Committee, 21 mars 1946, *Foreign Relations of the United States*, 1946, vol. I, pp. 1145s., 1149s.

La position de Londres était bien différente. Même si le ministre des Affaires étrangères britannique, Ernest Bevin, a admis en automne 1945 que les Suisses n'avaient pas nécessairement besoin d'acheter des avions en grand nombre, il ne percevait pas négativement leur volonté de renforcer leurs défenses. Il était donc disposé à répondre positivement à une éventuelle requête suisse.⁹ En effet, Londres avait déjà approuvé la vente d'un nombre limité d'avions. Une première demande helvétique pour des avions à moteur à pistons Spitfire en 1944 avait été refusée, mais seulement parce que les Britanniques ne pouvaient pas obtenir l'accord américain, qui était requis sous Lend-Lease.¹⁰ Au début de 1945, pendant les négociations sur les mesures de guerre économique avec les Alliés occidentaux, les Suisses ont réitéré leur demande. Cette fois, ils étaient soutenus par le chef de la délégation britannique, Dingle Foot. Il considérait la vente de Spitfires non seulement comme une incitation à et une récompense pour la coopération de Berne dans la guerre économique, mais surtout comme «a considerable windfall of Swiss francs».¹¹ Même si c'est finalement plutôt du fait de l'attitude plus coopérative de Berne que les Américains ont donné leur accord,¹² la vente de trois Spitfires qui s'en suivit a inauguré une relation d'armement particulièrement lucrative pour la Grande-Bretagne.

Les achats considérables de la Suisse de matériel de guerre britannique entre 1945 et 1958, les avions Vampire, Venom et Hunter, ainsi que les chars Centurion, avaient une valeur entre CHF 64,45 et 312,7 millions.¹³ Il va sans dire que ces sommes avaient un impact sur la balance commerciale et, indirectement, la balance des paiements anglo-suisse. Ceci devient particulièrement évident si l'on considère que la moyenne annuelle des importations suisses depuis la Grande-Bretagne se montait à CHF 324,78 millions, et la moyenne des importations britanniques depuis la Suisse était de CHF 215,25 millions.¹⁴ Par conséquent, les transferts d'armes anglo-suisses représentaient un bienfait pour les caisses vides du trésor britannique.

La Seconde Guerre mondiale avait coûté très cher à la Grande-Bretagne. En 1945, la dette extérieure était de GBP 5 milliards, l'équivalent

9 Bevin (FO) à Halifax (Washington), 21 septembre 1945, TNA, AIR 8/1218.

10 Schlegel (Londres) à von Wattenwyl (Service Technique Militaire, STM), 27 janvier 1945, Archives fédérales suisses, Berne (ci-après AFS), E 27, -/9001, 9766.

11 Foot (Berne) au Ministry of Economic Warfare (MEW), 24 février 1945, TNA, AIR 8/1218.

12 RAF Delegation (Washington) au Air Ministry (AM), 14 mars 1945, TNA, AIR 8/1218.

13 Marco Wyss, Arms Transfers, Neutrality and Britain's Role in the Cold War. Anglo-Swiss Relations 1945–1958, Leyde/Boston 2013, p. 33.

14 Ibid., p. 34.

d'environ la moitié du revenu national brut, et la dette continuait de croître de GBP 1,2 milliard par année.¹⁵ Pour pouvoir rééquilibrer sa situation financière et éviter davantage de pertes en or et en dollars pour l'achat de fournitures essentielles, la Grande-Bretagne avait besoin d'une augmentation spectaculaire de ses exportations.¹⁶ Dans cette situation, l'industrie aéronautique britannique, qui était fortement développée et très large, faisait partie de la solution. De plus, après la destruction de l'industrie aéronautique allemande, les ingénieurs britanniques étaient les leaders mondiaux incontestés dans la technologie des avions à réaction.¹⁷ En conséquence, l'exportation d'avions et de moteurs à réaction offrait une source de revenus «irrésistible» au Gouvernement britannique. Le Ministère de l'air (Air Ministry, AM) a donc assoupli les contrôles à l'exportation de cette technologie sensible pour pouvoir offrir aux acheteurs étrangers non seulement des avions à réaction, mais aussi des licences pour leur production. Tandis que cette politique d'exportation provoquait des peurs de diffusion technologique à Washington, elle offrait à la Suisse la possibilité d'acquérir des armes ultramodernes.¹⁸

Nous pouvons donc nous demander si la politique d'armement de Londres vis-à-vis de la Suisse était motivée exclusivement par des considérations financières, contrairement à Washington qui suivait des impératifs politiques et stratégiques. Dans le but de répondre à cette question, cet article examine la politique d'armement britannique vis-à-vis de la Suisse au début de la Guerre froide dans trois cadres internationaux différents: premièrement, l'émergence de la Guerre froide de 1945 à 1949; en deuxième lieu, la période de hautes tensions internationales de 1949 à 1953 marquée par la Guerre de Corée; et finalement, la première «détente» commençant en 1953 au regain de tensions internationales menant à la crise de Berlin en 1958. Tout en suivant l'ordre chronologique et la thématique de notre ouvrage *Arms Transfers, Neutrality, and Britain's Role in the Cold War*,¹⁹ cet article est la première analyse sur ce sujet en langue française, se concentre sur un aspect spécifique des relations anglo-suisses, et adopte davantage le point de vue de la Grande-Bretagne, plutôt que celui de la Suisse. Cela nous permettra non seulement de tirer des conclusions plus larges par rapport à la politique britannique

15 Bernard W. E. Alford, *Britain and the World Economy since 1880*, Londres 1996, p. 172.

16 Alec Cairncross, *The British Economy since 1945. Economic Policy and Performance, 1945–1990*, Oxford 1995, pp. 48–50.

17 Keith Hayward, *The British Aircraft Industry*, Manchester 1989, pp. 29–35, 45.

18 Jeffrey A. Engel, *Cold War at 30,000 Feet. The Anglo-American Fight for Aviation Supremacy*, Cambridge MA 2007, pp. 55–58.

19 Wyss, *Arms Transfers*.

d'exportations d'armes, mais aussi d'analyser si la Grande-Bretagne utilisait l'accès à son armement sophistiqué afin d'éloigner les Suisses de la neutralité. En essayant de répondre à ces questions, nous visons à démontrer que les motivations de Whitehall pour les ventes d'armes étaient plus complexes. Même si les motifs financiers dominaient, des intérêts politiques communs, une certaine interdépendance économique, et des relations intimes en matière de défense²⁰ contribuaient aussi aux larges livraisons d'armes de la Grande-Bretagne à la Suisse.

Une affaire lucrative, 1945–1949

En été 1945, les Suisses se sont à nouveau tournés vers la Grande-Bretagne pour leur futur équipement en avions. Initialement ils avaient l'intention d'apprendre des Britanniques pour leur propre développement aéronautique ou d'acheter une licence pour produire un avion britannique sous licence en Suisse. Toutefois, après avoir découvert les avions à réaction britanniques, le Département militaire fédéral s'est rendu compte du retard technologique de la Suisse et s'est donc dirigé vers l'acquisition d'une première série de l'avion à réaction Vampire.²¹ Dès le début, les autorités britanniques voyaient avec enthousiasme la possibilité de vendre des avions ou des licences pour les construire en Suisse.

Même si le Ministère de production aéronautique britannique (Ministry of Aircraft Production, MAP) préférait vendre directement des avions, la vente d'une licence était aussi considérée comme une bonne affaire. Non seulement parce qu'on craignait du côté britannique que les Suisses puissent se tourner vers les Américains s'ils n'obtenaient pas ce qu'ils voulaient, mais aussi parce que l'achat d'une licence serait accompagné d'exportations matérielles, comme par exemple un nombre limité d'avions servant de modèles et des pièces spécifiques.²² Le MAP considérait donc comme une grande opportunité la possibilité de rééquiper avec des modèles britanniques les Forces aériennes suisses, qui jusque-là avaient été approvisionnées par des modèles français ou allemands, et prévoyait un «very valuable export business for the British industry».²³ De manière plus générale, la vente d'avions à des puissances étrangères était considérée comme «a ground bait' to catch orders in subsequent years».²⁴ Ce raisonnement était partagé par le ministre de l'Armement,

20 Ibid., *passim*.

21 Marco Wyss, *Jet Propulsion Technology in Switzerland: Introduction without Production in the Emerging Cold War 1945–1949*, in: *Traverse* 17/3 (2010), *passim*.

22 Haynes (MAP) à Skevington (Board of Trade, BoT), 14 août 1945, TNA, AVIA 15/2244.

23 Haynes (MAP) à Wilmot (Ministry of Supply, MoS), 29 août 1945, TNA, AVIA 15/2244.

24 Minute (MAP), 7 décembre 1945, TNA, AVIA 15/2574.

ainsi que par le Bureau du commerce (Board of Trade), le Ministère des finances (Treasury), l'AM et le Ministère des Affaires étrangères (Foreign Office, FO).²⁵ Les dirigeants britanniques considéraient que, pour éviter un monopole américain, il était nécessaire de gagner des marchés sans tarder et prendre la tête dans la vente d'avions à réaction à travers le monde.²⁶ Malgré la prédominance de raisons économiques, Whitehall était aussi motivé par des considérations de défense. Le MAP voulait encourager les Dominions et certaines puissances étrangères à équiper leurs forces aériennes en Grande-Bretagne, parce que cela produirait des «dividendes politiques et stratégiques» et permettrait «de soutenir le potentiel de guerre de l'industrie aéronautique».²⁷

En outre, avec l'émergence de la Guerre froide, Whitehall maintenait son fort intérêt à vendre des armes à la Suisse. Au printemps 1947, peu après l'annonce de la «Doctrine Truman», l'Etat-major de planification combiné (Joint Planning Staff, JPS) a préparé un rapport pour les Chefs d'Etat-major (Chiefs of Staff, CoS) sur la livraison d'armes et d'équipement aux forces armées d'autres pays. D'un point de vue stratégique, le rapport concluait que la livraison d'armes à un aussi grand nombre de pays que possible aidait à maintenir une industrie d'armement saine et, par conséquent, le potentiel de guerre britannique. Dans le classement des pays par importance stratégique, la Suisse n'était que dans le quatrième groupe. Mais d'un point de vue économique, grâce à sa puissante monnaie, elle venait en tête – avec le Canada et la Suède.²⁸ Les Suisses n'ont pas déçu les Britanniques: en septembre 1947 ils ont décidé d'acheter 75 Vampires pour une valeur de CHF 64,45 millions.²⁹

Toutefois, avec l'accélération de la Guerre froide, cette première série de Vampires ne suffisait pas selon les Forces aériennes suisses. Déjà en janvier 1948, elles ont commencé à travailler pour une autre série, qui devait, si possible, être produite sous licence en Suisse.³⁰ En même temps, la politique d'armement britannique restait relativement inchangée. Selon un rapport de l'Etat-major de production de guerre interarmes (Joint War Production Staff, JWPS) de janvier 1948, la livraison d'armes

25 Skevington (BoT) à Haynes (MAP), 20 août 1945; Haynes à Bowater (les deux MAP), 28 août 1945, TNA, AVIA 15/2244.

26 Engel, Cold War, pp. 59s.

27 Elliot (MAP) à West (AM), 16 novembre 1945, TNA, AVIA 15/2244.

28 Supply of Arms and Equipment to the Armed Forces of Other Countries – Strategic Implications, JPS, 24 avril 1947, TNA, DEFE 10/196.

29 Bundesbeschluss über die Beschaffung von Flugzeugen für die Armee, 23 septembre 1947, AFS, E 27, -/9001, 18962, Bd. 1.

30 Protokoll der 16. Sitzung der Kommission für militärische Flugzeugbeschaffung (KMF), 9 janvier 1948, AFS, E 27, -/9001, 18882.

à la Suisse n'était pas conseillée d'un point de vue stratégique, mais pour des raisons économiques. Les commandes étrangères pour des avions étaient considérées avantageuses en général, parce que ce produit d'exportation avait un facteur de conversion élevé et se vendait bien dans des pays à devises fortes comme l'Argentine, la Suède et notamment la Suisse. La vente d'avions à l'étranger permettait aussi de maintenir le niveau de production malgré des demandes politiques d'adapter l'industrie d'armement à la réduction des forces armées de l'après-guerre.³¹ Ce raisonnement a été approuvé par les CoS et le ministre de la Défense, Albert Alexander.³² De plus, en mars 1948, le JPS a confirmé la position de la Suisse dans les priorités des livraisons d'armes, c'est-à-dire dans le quatrième groupe d'un point de vue stratégique, et dans le premier groupe au niveau économique.³³

Plus concrètement, les Britanniques voyaient les ventes d'avions additionnelles comme un moyen pour améliorer la position débitrice de la Grande-Bretagne vis-à-vis de la Suisse et éviter ainsi plus de pertes en or. Le Ministère des finances n'était plus disposé ou capable de compenser le déficit de la balance des paiements qui allait au-delà du crédit suisse avec des livraisons d'or.³⁴ Le lien entre les transferts d'armes anglo-suisses et la balance des paiements est devenu évident lors des négociations économiques bilatérales au début de 1949. Les Britanniques ont insisté sur le fait qu'ils ne pouvaient pas «continuer de payer de l'or pour du tourisme», qui était responsable, dans une certaine mesure, du déficit. Dans le but d'aider leur importante industrie touristique, les Suisses ont donc promis d'augmenter les revenus d'exportations britanniques par «des achats additionnels d'avions et d'autre équipement militaire».³⁵ Les deux gouvernements ont approuvé cette solution, et l'achat d'une deuxième série de Vampires par les Suisses est devenu un moyen pour

31 JPS(47)49(Final), Supply of Arms and Equipment to the Armed Forces of other Countries – Strategic Implications, JPS, 14 janvier 1948; JWPS(47)24, Supply of Arms and Equipment to Foreign and Commonwealth Countries, Joint War Production Staff (JWPS), 13 janvier 1948, TNA, PREM 8/1399.

32 Alexander (Ministry of Defence, MoD) to Attlee, 23 janvier 1948, TNA, PREM 8/1399.

33 Supply of Arms and Equipment to other Countries, JPS, 25 mars 1948, TNA, DEFE 10/196.

34 Roland Maurhofer, Schweizerisch-britische Verständigung am Beispiel des Zahlungsabkommens von 1946 und der Gründungsphase der OECE und EZU 1948–1950, in: Peter Hug, Martin Kloster (Hg.), Aufstieg und Niedergang des Bilateralismus. Schweizerische Aussen- und Aussenwirtschaftspolitik 1930–1960. Rahmenbedingungen, Entscheidungsstrukturen, Fallstudien, Zürich/Lausanne 1999, pp. 465s.; Harpham (Berne) au Treasury, 30 novembre 1948, TNA, FO 371/73398.

35 Rowan to Cripps (les deux Treasury), 13 janvier 1949, TNA, FO 371/79279.

essayer de rééquilibrer la balance des paiements et de fournir aux Britanniques de l'argent pour faire du tourisme en Suisse.³⁶

Mais le FO craignait que les Américains tentent d'empêcher davantage de ventes d'armes aux Suisses en critiquant que «the British sell arms for hard currency to non-Western Union countries while [...] the Americans are giving arms to [the] Western Union».³⁷ Le problème était que les commandes suisses pouvaient gêner le réarmement de l'Union occidentale (UO) et du futur Pacte atlantique, et pour cette raison déranger Washington. Même si une réunion interdépartementale³⁸ a établi que ce n'était pas le cas, elle a néanmoins produit trois arguments subsidiaires pour justifier les ventes d'armes face aux Etats-Unis. Premièrement, même si la Suisse n'était pas membre de l'UO, le renforcement de ses défenses était dans l'intérêt de l'Ouest. Deuxièmement, la Grande-Bretagne avait «une dette de gratitude» envers la Suisse, puisque c'était grâce aux commandes suisses (et suédoises) de Vampires en 1947 que de Havilland avait pu établir une nouvelle chaîne de production, qui avait permis les mesures d'urgence de 1948. Troisièmement, les exportations d'armes à la Suisse étaient de la plus grande importance pour limiter la perte en or, parce qu'autrement il serait impossible de recevoir certains biens essentiels.³⁹

Finalement, ces arguments ne se sont pas avérés nécessaires, puisque les Américains ont accepté la vente de Vampires à la Suisse, pour autant que Londres leur fournisse des garanties que cela ne gênerait pas le réarmement des alliés.⁴⁰ Néanmoins, cette crainte d'être critiqué par les Américains et les arguments développés pour les contrer illustrent bien la politique d'armement britannique envers la Suisse dans l'immédiat après-guerre. C'est seulement lorsque les ventes d'armes lucratives semblent menacées par des priorités stratégiques et l'ingérence américaine que Whitehall commence à penser à des raisons stratégiques pour les justifier. Les autorités politiques suisses n'étant pas au courant de ce développement, la décision est prise en mars 1949 d'acquérir 100 Vampires de plus, avec les moteurs importés et la cellule produite sous licence en Suisse.⁴¹

36 Wirtschaftsverhandlungen mit Grossbritannien, Bundesratsprotokoll, 25 janvier 1949, dodis.ch/3092, Documents Diplomatiques Suisses (DDS).

37 Minute, Walmsley (FO), 19 janvier 1949, TNA, FO 371/79279.

38 FO, BoT, MoS, Treasury, AM et MoD.

39 Sale of Armaments to Switzerland, Walmsley (FO), 19 février 1949, TNA, FO 371/79848; JWPS(AWP)(Arms)(49), 2nd Meeting, 19 février 1949, TNA, DEFE 10/198.

40 Cf. plusieurs documents dans TNA, FO 371/79848.

41 Bundesbeschluss über die Beschaffung von Flugzeugen, 24 mars 1949, AFS, E 27, -/9001, 18963.

Priorités stratégiques

Le réarmement occidental dans le sillage de la fondation de l'Alliance atlantique et en particulier après le déclenchement de la Guerre de Corée est venu troubler l'idyllique relation d'armement anglo-suisse. Craignant aussi une conflagration mondiale, la Suisse voulait se réarmer au moins autant que les pays européens de l'OTAN. Mais en période de crise ou de guerre il était très difficile pour un pays neutre de recevoir des armes très prisées. En 1950, la Grande-Bretagne était toujours la seule grande puissance avec une industrie d'armement moderne et complète qui était intéressée à livrer des armes de pointe à la Suisse. Mais avec ses forces armées et celles de ses alliés en besoin d'armement moderne, il est devenu difficile pour Londres de donner la priorité à la Suisse pour des raisons avant tout financières. De plus, avec l'intensification de la Guerre froide, Whitehall a pris conscience des dangers liés à la diffusion technologique. Les priorités stratégiques de la Guerre froide et la peur de voir la technologie d'armement britannique en mains soviétiques posaient donc un problème dans les liens d'affaires d'armement anglo-suisse.

L'effort de réarmement occidental était non seulement un obstacle pour des transferts d'armes futurs, mais aussi pour des commandes existantes. En réaction aux accusations de Winston Churchill que le gouvernement socialiste livrait des avions à des pays non alliés alors que la Royal Air Force (RAF) manquait d'équipement moderne, le ministre de la Défense, Emanuel Shinwell, a suspendu en septembre 1950 l'exportation d'avions et de moteurs à des pays non alliés. La livraison des moteurs Goblin pour la deuxième série de Vampires a donc été «retardée indéfiniment».⁴² La question était de savoir si les forces aériennes de la Grande-Bretagne, de l'OTAN ou du Commonwealth avaient besoin de ces moteurs ou de la capacité qui était utilisée pour leur production.⁴³ Les Suisses ont été chanceux, car selon le Groupe de travail sur les armes (Arms Working Party, AWP) du JWPS, ce n'était pas le cas.⁴⁴ Les besoins de la RAF et des alliés mis à part, le Comité de défense (Defence Committee) a finalement autorisé la livraison des moteurs à la Suisse pour des raisons politiques: pour maintenir le prestige de la Grande-

42 Minutes, Walmsley (FO), 15/18 septembre 1950, TNA, FO 371/89125; Till Geiger, Britain and the Economic Problem of the Cold War. The Political Economy and the Economic Effect of the British Defence Effort, 1945–1955, Aldershot 2004, p. 16.

43 Minute, Hilton-Young (FO), 26 septembre 1950, TNA, FO 371/89125.

44 JWPC(AWP)/M(50)8, Minutes, 19 octobre 1950, TNA, DEFE 10/200; Export of Arms and Equipment, Report by the AWP, Wheeler, 21 octobre 1950, TNA, PREM 8/1399.

Bretagne en Suisse et les relations cordiales avec ce pays, et par peur que Berne pourrait être poussée à se rapprocher de puissances hostiles.⁴⁵

Cet épisode avait démontré aux dirigeants du Département militaire fédéral à quel point ils dépendaient de la Grande-Bretagne pour la livraison de moteurs à réaction. Pour cette raison, ils ont décidé de produire non seulement la cellule, mais aussi le moteur de la prochaine série d'avions – le Venom – sous licence.⁴⁶ Mais en même temps, Londres s'est rendu compte des dangers d'une politique d'exportation aéronautique trop souple. En Corée, les avions britanniques et américains étaient surclassés par un avion soviétique, le MiG-15, qui était propulsé par des répliques des moteurs Nene de Rolls-Royce que les Britanniques avaient vendu à l'URSS en 1946.⁴⁷ Du coup, lorsque les Suisses ont commencé à négocier pour les licences pour la cellule du Venom et son moteur Ghost, Whitehall était préoccupé par des mesures de sécurité. Sur demande du Gouvernement britannique, de Havilland a donc ajouté de nouvelles clauses de sécurité au contrat.⁴⁸

Mais le véritable problème était ailleurs. Les Suisses avaient besoin d'un nombre limité de moteurs pour mettre en place la production sous licence. Cependant, à cause de l'effort de réarmement britannique, le Ministère de l'armement (Ministry of Supply, MoS) n'osait pas livrer des moteurs à des «clients non prioritaires» comme la Suisse pour la production sous licence.⁴⁹ Pourtant, grâce au lobbying du MoS, l'AWP était disposé à faire une exception, parce qu'une production sous licence déviait moins de ressources, tout en permettant de gagner une «précieuse devise étrangère» à travers des *royalties*; l'intérêt suisse dans les produits aéronautiques britanniques pouvait être maintenu jusqu'à ce qu'il soit à nouveau possible d'exporter plus librement. Si cet intérêt n'était pas préservé, on craignait du côté de l'AWP que les Forces aériennes helvétiques se tourneraient vers les Etats-Unis pour leur équipement. De plus, la Suisse pourrait riposter en refusant de livrer les machines et outils dont l'industrie britannique avait besoin.⁵⁰ Une fois les obstacles de la politique

45 Export of Arms and Equipment, Defence Committee, Extract of Minutes, 25 octobre 1950, TNA, PREM 8/1399.

46 Protokoll der 21. Sitzung der KMF, 28 septembre 1950, AFS, E 5001(F), 1000/1851, Bd. 69.

47 Engel, Cold War, pp. 117–123.

48 Reisebericht England, 30.10.–15.11.1950, König (STM), 17 novembre 1950, AFS, E 5001(F), 1000/1851, Bd. 65.

49 Orchard (MoS) à Ward (de Havilland), Draft, novembre 1950; Minute, Pares (FO), 4 décembre 1950, TNA, FO 371/89126.

50 MoS au MoD, 13 janvier 1951, TNA, DEFE 10/203; JWPC(AWP)/M(51)1, Minutes, 23 janvier 1951; JWPC(AWP)/M(51)2, Minutes, 7 février 1951, TNA, DEFE 10/202.

domestique surmontés, au printemps 1951 le Gouvernement suisse a pu commander une série de 150 Venoms à être produits sous licence.⁵¹

Les exportations aéronautiques de la Grande-Bretagne restaient dominées par des intérêts économiques. Mais en même temps c'était grâce à sa croissante importance stratégique que la Suisse recevait un traitement similaire à celui des Alliés atlantiques durant cette période de crise. En automne 1952, dans un système d'évaluation sur la priorité des exportations d'armes du Comité sur la politique d'exportation d'armes (Arms Export Policy Committee, AEPC) qui allait d'A à E, la Suisse a reçu un C au niveau politique; un B pour son importance économique; et d'un point de vue stratégique un C dans l'air et un D sur terre. L'explication était qu'«[a]lthough Switzerland has a useful army and may build up a useful air force which would resist attack, she is not of the first importance strategically or politically, since she is off the main line of likely attack and is determined to remain neutral if possible. Economically, Switzerland is a highly desirable customer, particularly in the present circumstances, since such sales would earn hard currency.»⁵² Comparée à l'autre puissance traditionnellement neutre, la Suède, la Suisse était stratégiquement aussi importante, l'emportait d'un point de vue économique, et c'est uniquement au niveau politique qu'elle était considérée moins importante.⁵³

Par conséquent, alors que le facteur économique restait prédominant pour les exportations d'armes à la Suisse, l'aspect stratégique avait gagné en importance – au moins dans l'air. La Suisse avait égalisé avec la Suède, dont l'espace aérien, étant à mi-chemin de la route aérienne directe entre l'URSS et la Grande-Bretagne, était d'une importance majeure pour l'OTAN et la RAF.⁵⁴ La promotion stratégique des Forces aériennes suisses était peut-être due à leur intention de coopérer avec la RAF en cas de guerre, et la potentielle coordination de défense entre les états-majors aériens britannique et suisse. La coordination similaire sur terre, par contre, n'a pas eu le même impact sur la politique d'exportation d'armes britannique envers la Suisse.

51 Bundesbeschluss über die Beschaffung von Kampfflugzeugen, 12 avril 1951, AFS, E 5001(F), 1000/1856, Bd. 7.

52 Guidance of Priorities for Export of Arms, Arms Export Policy Committee, 2 octobre 1952, TNA, DEFE 7/242.

53 Note, Table, Appendices, AWP, 30 juillet 1952, TNA, DEFE 10/3.

54 Mikael Nilsson, Amber Nine. NATO's Secret Use of a Flight Path over Sweden and the Incorporation of Sweden in NATO's Infrastructure, in: Journal of Contemporary History 44/2 (2009), pp. 287–307; Juhana Aunesluoma, Britain, Sweden and the Cold War, 1945–1954. Understanding Neutrality, Basingstoke 2003, p. 104.

Malgré le «Montgomery-de Montmollin-Agreement» de 1952, par lequel les Suisses avaient consenti à déployer leurs troupes pour la défense du Rhin en accord avec celles de l'OTAN, l'armée de terre helvétique n'était pas considérée particulièrement significative, comme le classement par l'AEPC ci-dessus le démontre.⁵⁵ Il est fort probable que c'était à cause de cette faible position stratégique que Londres ne voulait pas livrer les chars Centurion, que les Suisses désiraient pour développer une force de blindés.⁵⁶ Le Département des relations économiques du FO a bien saisi la situation en déclarant qu'à cause de la situation dramatique de la Guerre de Corée, l'argument économique était «tabou» pour justifier la livraison d'armes à un pays neutre.⁵⁷ En contraste avec le Venom, la production du Centurion sous licence n'était ainsi pas une option. Même si au printemps 1951 Whitehall était formellement prêt à vendre une licence, le MoS ne pouvait pas fournir l'assistance technique et matérielle nécessaire.⁵⁸ Puisque les chars américains modernes étaient aussi hors de portée en 1951,⁵⁹ les Suisses se sont tournés vers l'achat de chars français AMX-13, moins puissants, comme solution transitoire.⁶⁰

La position britannique a commencé à changer après que les fronts se soient stabilisés en Corée. Même si la situation internationale était toujours précaire, elle n'était plus aussi dramatique qu'avant. La pression sur le programme de réarmement britannique a donc diminué, et au milieu de l'année 1952 il est devenu évident que plus de Centurions que nécessaires étaient produits. Selon le ministre des Affaires étrangères britannique, Anthony Eden, le surplus de chars devait être vendu à l'étranger, notamment à la Suisse.⁶¹ Avec le programme de réarmement, la capacité de production de chars avait dépassé la demande domestique, surtout en raison du fait que le gouvernement de Churchill essayait de réduire les dépenses militaires à cause de difficultés financières. Ainsi, il y avait à nouveau des chars pour l'exportation, et grâce à sa devise forte la Suisse se retrouvait dans le camp des clients potentiellement importants.⁶²

Toutefois, à cette même période, la demande suisse pour des chars avait fortement diminué. Avec la réduction des tensions internationales,

55 Wyss, Arms Transfers, pp. 169–174.

56 JWPC(AWP)/M(50)7, Minutes, 9 août 1950, TNA, DEFE 10/200.

57 Minute, Hilton-Young (FO), 16 novembre 1950, TNA, FO 371/89128.

58 Young (FO) to Bernath (Londres), 5 mars 1951, AFS, E 2200.40, 1971/164, Bd. 8.

59 De Bremond (Washington) au Département militaire fédéral (DMF), 11 avril 1951, AFS, E 27, -/9001, 18505, Bd. 4.

60 Protokoll der Sitzung der Landesverteidigungskommission (LVK), 6 octobre 1951, AFS, E 27, -/9001, 4062.

61 JWPC(AWP)/M(52)9, Minutes, 18 juin 1952, TNA, DEFE 10/204.

62 Geiger, Britain and the Economic Problem of the Cold War, p. 136.

il semblait moins urgent de se réarmer et l'Assemblée fédérale était réticente à payer pour de l'armement cher.⁶³ De plus, entre-temps les options d'acquisition de la Suisse étaient devenues plus nombreuses. Washington avait découvert un intérêt stratégique dans les Forces armées suisses, et par conséquent était prêt à vendre des chars assez modernes comme le M-47 à la Suisse.⁶⁴ Malgré une énorme campagne de lobbying britannique pour convaincre les Suisses de placer une commande pour les Centurions, en 1953, il était loin d'être certain que la Suisse allait s'équiper avec des chars britanniques. Les rôles étaient donc inversés: les Suisses n'étaient plus en train d'implorer les Britanniques de leur fournir des chars, mais Londres implorait Berne de les acheter.

Un marché d'acheteur, 1953–1958

Après la Guerre de Corée, la Grande-Bretagne était confrontée à un marché de l'armement complètement transformé. Avant ce conflit, elle avait été la seule grande puissance disposée à exporter de l'armement moderne à la Suisse neutre. Mais dans les années 1950, d'abord les Etats-Unis et ensuite l'URSS ont porté un intérêt stratégique croissant à l'encontre des pays neutres, qui les a amenés à offrir des armes à des Etats comme la Suisse pour encourager des relations plus étroites. Après une récupération rapide de l'impact de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie d'armement française a aussi commencé à menacer les exportations d'armes britanniques à la Suisse.⁶⁵ Par conséquent, la Grande-Bretagne n'avait plus le luxe d'un marché qui lui était favorable comme avant la Guerre de Corée, mais devait rivaliser pour des ordres suisses dans un marché devenu beaucoup plus concurrentiel.

Pendant les années 1950, la Grande-Bretagne a continué de perdre des parts sur le marché mondial, et la croissance de son produit intérieur brut était lente en comparaison de la croissance internationale.⁶⁶ Avec les recettes invisibles de moins en moins à même de contrebalancer les pertes commerciales, Londres était confrontée à de graves déficits de la balance des paiements.⁶⁷ Dans le but de rééquilibrer la situation, Whitehall avait l'intention de maintenir et de développer des marchés

63 Protokoll der Sitzung der LVK, 13 décembre 1952, AFS, E 27, -/9001, 4063.

64 Marco Wyss, *Neutrality in the Early Cold War. Swiss Arms Imports and Neutrality*, in: *Cold War History* 12/1 (2012), p. 36.

65 Wyss, *Neutrality in the Early Cold War*, *passim*.

66 Alford, *Britain and the World Economy since 1880*, p. 226.

67 David Reynolds, *Britannia Overruled. British Policy and World Power in the Twentieth Century*, Londres 1991, pp. 208–210.

d'exportation,⁶⁸ et les ventes d'armes à la Suisse faisaient partie de cette stratégie. Toutefois, au milieu de l'année 1953, le Centurion britannique s'est trouvé en compétition avec le Patton américain dans le cadre d'une commande suisse. C'était à l'avantage de la Grande-Bretagne, que ses motivations financières pouvaient aussi bénéficier aux Suisses. Il était observé à Berne qu'en retour de l'achat de 100 chars pour une valeur de CHF150 à 200 millions, Londres serait peut-être disposée à augmenter l'allocation de devises pour le trafic touristique anglo-suisse. Les Etats-Unis par contre n'avaient pas de motivations financières et n'étaient donc pas prêts à offrir un service économique en retour.⁶⁹ Les partisans suisses du Centurion argumentaient aussi qu'une grande commande de chars à la Grande-Bretagne atténuerait la position créatrice de la Suisse au sein de l'Union européenne des paiements, ce qui n'était évidemment pas le cas pour les Etats-Unis.⁷⁰ De plus, les Américains n'étaient pas prêts à livrer la version la plus récente du Patton, le M-48, qui était le favori de la majorité de la Commission sur l'acquisition de chars.⁷¹

Même si les avocats du Patton et des obstacles politiques ont retardé la décision en faveur du Centurion, c'était finalement pour les raisons exposées ci-dessus, surtout celles d'ordre économique, que l'Assemblée fédérale a approuvé en mars 1955 l'achat de 100 Centurions.⁷² Les Britanniques étaient très soulagés par cette décision, parce qu'ils avaient vraiment besoin de cette commande, pour des raisons pas uniquement financières mais également industrielles. L'achat suisse était ainsi jugé souhaitable pour gagner une précieuse devise étrangère, ainsi que pour maintenir la capacité de production de chars.⁷³ En effet, selon le MoD et le MoS la commande de Berne était nécessaire pour maintenir la pro-

68 George C. Peden, Economic Aspects of British Perceptions of Power on the Eve of the Cold War, in: Josef Becker, Franz Knipping (ed.), *Power in Europe? Great Britain, France, Italy and Germany in a Postwar World*, Berlin/New York 1986, p. 145.

69 Vergleichende Beurteilung der Panzerwagen Centurion III, Patton M-47 & T-48, STM, 4 juillet 1953, AFS, E 5155(-), 1971/202, Bd. 61. Cf. Petitpierre (DPF) à Kobelt (DMF), 7 décembre 1954, dodis.ch/10205, DDS.

70 Kobelt (DMF) aux Commissions militaires de l'Assemblée fédérale, 22 avril 1954, AFS, E 5001(F), 1000/1860, Bd. 79.

71 Protokoll der 7. Sitzung der Panzerbeschaffungskommission, 7 juillet 1953, AFS, E 5001(F), 1000/1860, Bd. 79.

72 Bundesbeschluss betreffend Vermehrung der Panzerabwehrwaffen und Beschaffung von Panzern sowie über die Mehrkosten des Rüstungsprogramms, 25 mars 1955, AFS, E 5001(F), 1000/1863, Bd. 87; Von Wattenwyl (STM) à Bühler, 3 avril 1954, AFS, E 5155(-), 1971/202, Bd. 77.

73 Brief for Meeting of Arms Export Policy Committee, Leavett (FO), 11 janvier 1954, TNA, FO 371/112713; Wheeler to Alexander (les deux MoD), 14 janvier 1954, TNA, DEFE 13/35.

duction dans les quatre usines à chars.⁷⁴ Par conséquent, la deuxième commande suisse pour 100 Centurions en 1957 a signifié à nouveau un bienfait pour les finances et le potentiel de guerre britanniques.⁷⁵

Tandis que Londres était confrontée à un seul rival pour la commande suisse de chars, les exportations aéronautiques à la Suisse étaient menacées de plusieurs côtés. Après la Guerre de Corée, l'avion à réaction helvétique n'était toujours pas prêt et sa production est devenue de plus en plus irréaliste. Ce qui avait auparavant été considéré comme une solution transitoire, l'achat d'avions étrangers, risquait donc de devenir une solution permanente. La recherche d'avions modernes à l'étranger a ainsi été relancée.⁷⁶ Au début de l'année 1954, la position britannique comme fournisseur d'avions à la Suisse semblait incontestée, Berne ayant décidé de produire une deuxième série de Venoms sous licence.⁷⁷ L'Attaché de l'air britannique à Berne s'était félicité de cette décision pour des raisons financières. Toutefois, il avait également mis Londres en garde sur le fait que, à la lumière de la probable compétition française, il fallait envisager une forte promotion des produits aéronautiques britanniques à l'avenir. L'avion qu'il avait en tête était le Gnat de Folland, un avion à réaction subsonique en voilure en flèche.⁷⁸

A ses débuts, la campagne de promotion britannique rencontre un certain succès, les Forces aériennes suisses ayant commencé à s'intéresser au Gnat,⁷⁹ qui devient ainsi, au début de l'année 1955, le seul avion britannique pour lequel la Suisse a un véritable intérêt.⁸⁰ Mais déjà en automne de la même année, l'industrie aéronautique britannique perd du terrain. Après avoir assisté à une démonstration du Gnat, les dirigeants du Département militaire fédéral ont conclu que son décollage était trop long pour les courtes pistes suisses.⁸¹ A la fin de l'année 1955, il n'y avait donc plus un seul avion britannique qui intéressait les Suisses.

74 D(54)9 – Tank Production, MoD, 8 février 1954, TNA, DEFE 13/35. Cf. DPF à Daeniker (Londres), 21 février 1957, dodis.ch/12774, DDS.

75 Contract of Supply between the Service Technique du Département militaire fédéral and Vickers-Armstrongs, 5 juin 1957, AFS, E 5155(-), 1971/202, Bd. 99.

76 Julien Grand, N-20 et P-16, les raisons de l'échec d'une industrie aéronautique suisse autonome, 1945–1951, Université de Fribourg 2005/2006, *passim*.

77 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ersatz von Kampfflugzeugen, 5 février 1954, AFS, E 5001(F), 1000/1860, Bd. 74.

78 Scott à Lamb (les deux Berne), 17 février 1954, TNA, FO 371/112715.

79 Reisebericht der Delegation zum Besuch des Flying Display und Exhibition in Farnborough 7.–9. September 1954, Primault (Forces aériennes suisses, FAS), 8 septembre 1954, AFS, E 5001(F), 1000/1863, Bd. 78.

80 Reisebericht England 7.–25. März, König (STM), 13 mars 1955, AFS, E 5001(F), 1000/1863, Bd. 74.

81 Bericht über SBAC Flying Display and Exhibition Farnborough 6.–8.9.55, Lüthy (Diraktion der Militärflugplätze), 6 septembre 1955, AFS, E 5001(F), 1000/1866, Bd. 69.

Ce désintérêt était en quelque sorte symptomatique d'un plus large phénomène de méfiance à l'égard de l'industrie militaire britannique qui avait pris un mauvais tournant. Non seulement il y avait eu en 1954 les crashes du Comet, le premier avion de ligne à réaction à entrer en production, mais aussi le développement d'avions de combat rencontrait des difficultés. On réalisait donc à Whitehall que la Grande-Bretagne prenait du retard sur les Etats-Unis et les Russes dans le développement d'avions militaires, principalement parce qu'elle n'avait pas les moyens de produire simultanément autant de prototypes que les deux superpuissances. De plus, suite à une croissance rapide et menée par l'entreprise Dassault, l'industrie aéronautique française est apparue comme un rival de poids.⁸²

En 1955, sur le fond du rapprochement militaire franco-suisse, les autorités militaires helvétiques ont développé un intérêt pour des avions français, particulièrement le chasseur-bombardier Mystère IV de Dassault.⁸³ Au courant de ces développements, l'Attaché de l'air britannique à Berne a observé que la Grande-Bretagne ne pouvait que maintenir ses ventes d'avions à la Suisse si elle était «*thrustful and prepared to offer a counterblast to the strong French sales drive*». ⁸⁴ La France n'était pourtant pas la seule puissance autre que la Grande-Bretagne qui était disposée à vendre des avions à la Suisse. En 1956, Berne a reçu une offre du bloc soviétique pour des Mig-15. Mais cette offre n'a pas été saisie, parce que malgré leur neutralité, les Suisses ne voulaient pas brusquer les puissances occidentales et risquer de perdre les livraisons d'armes de pays de l'OTAN.⁸⁵ Les Américains, qui voulaient établir des relations militaires plus étroites avec la Suisse, ont aussi fait une proposition. Mais leur appât n'était qu'une version dépassée du Sabre F-86, et le Mystère a donc gagné la faveur des autorités militaires et politiques suisses.⁸⁶

- 82 Geiger, Britain and the Economic Problem of the Cold War, pp. 145, 179; George C. Peden, Arms, Economics and British Strategy. From Dreadnoughts to Hydrogen Bombs, Cambridge 2007, pp. 240, 283s.; Hayward, British Aircraft Industry, p. 66.
- 83 Georges-Henri Soutou, La IV^e République et l'évolution de la politique de neutralité armée de la Suisse à l'époque de la guerre froide, in: Revue historique des armées 243 (2006), pp. 84–86.
- 84 Annual Despatch on the Swiss Air Force and on Swiss Aviation for 1955, Scott (Berne), 31 décembre 1956, TNA, FO 371/124398. Cf. Chaudet (DMF) au Conseil fédéral, 14 juin 1956, dodis.ch/13014, DDS.
- 85 Marco Wyss, Abhängigkeit wider Willen oder Drang zum Westen? Die einseitigen Rüstungsbeschaffungen und -lieferungen der Schweiz im frühen Kalten Krieg, in: Sandra Bott et al. (Hg.), Die internationale Schweiz in der Zeit des Kalten Krieges, Basel 2011 (Itinera, fasc. 30), pp. 42–44.
- 86 Protokoll der 32. Sitzung der KMF, 6 juillet 1956, AFS, E 5001(F), 1968/100, Bd. 97; Protokoll der Sitzung der LVK, 4 octobre 1956; 21 novembre 1956, AFS, E 9500.52(-), 1984/122, Bde. 7–8; Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend ein Sofortprogramm zur Beschaffung von Kriegsmaterial, 7 décembre 1956, AFS, E 5001(F), 1968/101, Bd. 128.

Toutefois, l'Assemblée fédérale a refusé l'achat du Mystère. Selon les parlementaires, qui avaient été informés que l'avion français était remis en question au sein des Forces aériennes suisses, l'achat de cette arme était précipité.⁸⁷ Ainsi, le concours pour une commande suisse d'avions a été rouvert, et Londres et Washington ont reçu une nouvelle chance de promouvoir leurs avions. Le refus américain de vendre les modèles les plus modernes a permis aux Britanniques d'entrer dans la compétition avec le Hunter F-6, qui avait une réelle chance contre les versions américaine et canadienne du Sabre et le Mystère français.⁸⁸ En effet, même si les essais en Suisse au début de l'année 1957 ont démontré que les trois avions convenaient tous aux conditions suisses, le Hunter avait le dessus à cause de son armement supérieur.⁸⁹

Malgré ces résultats, les autorités militaires suisses hésitaient à prendre une décision finale. Ceci était déconcertant pour les Britanniques, qui étaient impatients de vendre leur avion aux Suisses pour des raisons économiques, ainsi que pour leur potentiel de guerre et industriel. Après les lourdes coupes imposées à l'industrie de l'armement par le livre blanc de défense de 1957, la survie de l'industrie aéronautique britannique était en jeu.⁹⁰ Le MoS a donc observé que «if Hawkers can achieve this sizeable order, which is likely to be in the neighbourhood of £15 million in a very desirable new currency, then this would be a valuable achievement in itself».⁹¹ En accord avec ce raisonnement, l'AM a ajouté que «there are no defence interests and the value of the deal with the Swiss should be simply one of help to our commercial and economic interests».⁹² Londres a donc été très soulagée lorsque, en janvier 1958, l'Assemblée fédérale a approuvé l'achat de 100 Hunters.⁹³

- 87 Protokoll der Sitzung der LVK, 27 décembre 1956, AFS, E 9500.52(-), 1984/122, Bd. 8; Von Wattenwyl (STM) à de Montmollin (DMF), 12 avril 1957, AFS, E 5560(C), 1975/46, Bd. 272. Cf. Chaudet (DMF) à Déchevrens (Association Suisse de l'industrie de l'aviation), 13 mars 1957, dodis.ch/13158, DDS; Chaudet (DMF) au Secrétaire d'Etat français aux Forces Armées (Air), 28 novembre 1957, dodis.ch/13174, DDS.
- 88 Primault (FAS) à Chaudet (DMF), 14 février 1957, AFS, E 5560(C), 1975/46, Bd. 272.
- 89 Protokoll der Besprechung über Flugzeugserprobungsergebnisse, 14 mars 1957; Schlussbericht über die Fliegerische Erprobung der Flugzeuge Canadair Sabre 6, Hawker Hunter F Mark 6, 17. Februar – 7. März 1957, 18 mars 1957, AFS, E 5001(F), 1968/101, Bd. 117.
- 90 Hayward, British Aircraft Industry, p. 68; Andrew Nahum, World War to Cold War. Formative Episodes in the Development of the British Aircraft Industry, 1943–1965, Université de Londres 2002, p. 258.
- 91 Haviland (MoS) à Orme (AM), 10 octobre 1957, TNA, AIR 20/9171.
- 92 Hudleston à Ward (les deux AM), 31 octobre 1957, TNA, AIR 20/9171.
- 93 Bundesbeschluss über die Beschaffung von Kampfflugzeugen, 29 janvier 1958, SFA, E 5001(F), 1968/101, Bd. 117; Berne au FO, 3 février 1958, TNA, FO 371/137204.

C'était pourtant la dernière fois que la Grande-Bretagne a obtenu une importante commande suisse d'avions. Après le Hunter, Berne s'est décidé pour le Mirage français, avec les Britanniques éliminés très tôt de la compétition.⁹⁴ Cette défaite était symptomatique pour l'industrie aéronautique britannique qui, contrairement à l'immédiat après-guerre, ne régnait plus sur le marché européen de l'aviation militaire.⁹⁵

Conclusion

La politique d'armement britannique envers la Suisse au début de la Guerre froide était animée par un éventail de motivations, qui variaient avec le temps. Dans l'immédiat après-guerre, la vente d'avions était vue comme un moyen pour recharger les caisses vides du trésor britannique, rééquilibrer la balance des paiements anglo-suisse et, dans une moindre mesure, maintenir le potentiel de guerre. Mais la dimension stratégique n'a fait son entrée en jeu qu'une fois qu'il s'est avéré nécessaire pour Londres de justifier vis-à-vis de Washington la vente d'avions à réaction modernes à la Suisse. Ceci a changé avec l'intensification de la Guerre froide. A l'apogée de la Guerre de Corée, la politique d'armement britannique était dictée par des priorités stratégiques. Malgré des intérêts financiers et commerciaux forts, l'argumentation économique était un «tabou», et les ventes d'armes à la Suisse devaient être justifiées ou étaient empêchées par des intérêts stratégiques. Avec la diminution des tensions internationales, d'abord après la stabilisation des fronts et ensuite après l'armistice en Corée, les Britanniques se sont à nouveau tournés vers la Suisse pour gagner de précieuses devises fortes. Même si Londres souhaitait vendre des chars et des avions avant tout pour des raisons financières, il y avait aussi une volonté de maintenir le potentiel de guerre compte tenu des coupes dans les dépenses militaires. En somme, au début de la Guerre froide, la politique d'armement britannique envers la Suisse était principalement animée par des motivations économiques. Malgré la volonté de maintenir le potentiel de guerre, les considérations stratégiques ont seulement été mises en avant en temps de crise ou de guerre. Les relations cordiales entre la Grande-Bretagne et la Suisse ont certainement contribué aux vastes transferts d'armes, mais des motivations politiques directes étaient largement absentes.

94 Cf. Notice du DPF, 5 février 1960, dodis.ch/15497, DDS; Kohli (DPF) à Micheli (Paris), 26 octobre 1960, dodis.ch/15498, DDS; Procès-verbal du Conseil fédéral, 28 décembre 1960, dodis.ch/15500, DDS.

95 Braun, Von der Reduitstrategie zur Abwehr, *passim*; Berne au FO, 2 juin 1958, TNA, FO 371/145578; Divers documents dans TNA, FO 371/137203-4.

A la lumière des exportations d'armes de la Grande-Bretagne à la Suisse, on peut constater que Londres voyait son industrie d'armement, et plus particulièrement son industrie aéronautique, comme un moyen important pour augmenter les recettes d'exportation et par ce biais améliorer sa situation économique. Dans l'immédiat après-guerre, les Britanniques avaient le luxe d'un marché favorable au vendeur et leurs affaires d'armes étaient non seulement lucratives mais rencontraient aussi peu d'obstacles. Tandis que les prérogatives stratégiques de la Guerre de Corée ont amené temporairement à suspendre les ventes d'armes pour des raisons uniquement économiques, le changement de perspective stratégique des superpuissances et la réémergence de l'industrie d'armement française ont créé un marché d'acheteur dans les années 1950. Les Britanniques considéraient non seulement les Américains comme concurrents sérieux dès 1945, mais également les Français dès le début des années 1950. Dans le cas de la Suisse, c'était grâce à des avantages économiques réciproques et à la qualité de ses armes que la Grande-Bretagne a néanmoins réussi à obtenir des commandes de chars et d'avions.

Entre-temps, les Soviétiques n'étaient pas de réels concurrents, parce que les Suisses ne voulaient pas brusquer les puissances occidentales et risquer de perdre les livraisons d'armes du bloc occidental. La Grande-Bretagne était certainement consciente que la Suisse était tournée vers l'Occident, et ne voyait donc pas de besoin d'employer les ventes d'armes pour éloigner les Suisses de la neutralité. Les décideurs et stratèges britanniques voyaient ainsi un intérêt à ce que la neutralité de la Suisse soit maintenue. Même si elle n'était pas d'une importance stratégique de premier ordre, elle pouvait néanmoins être utile dans l'effort de défense occidental.