

**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =  
Gazetta militare svizzera

**Band:** 78=98 (1932)

**Heft:** 9

**Artikel:** La Suisse et la question de la limitation des forces aériennes

**Autor:** Naef, Ernest

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-10835>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

déclaré ne pas vouloir la monopoliser pour son seul pays mais la voir octroyée à toutes les nations.

Ce discours de vingt minutes a constitué un apport beaucoup plus important qu'on ne le présumait; sans s'étendre hors du sujet, l'orateur a placé la résolution dans le cadre général du désarmement et un souffle de sincérité certaine accompagnait ses paroles. Si les exposés de M. Tardieu étaient des modèles du genre, le discours bien charpenté de M. Herriot sans artifice oratoire a frappé autant par son fond que par l'expression de son auteur. Relevons, à ce propos, combien la présence à Genève des chefs de gouvernement et des ministres des affaires étrangères est, à certains égards, un inconvénient. M. Tardieu aurait pu donner à des auditeurs connaissant mal la France l'impression de représenter une France moins pacifique que M. Herriot; or, si les ministres changent, le pays reste ce qu'il est et c'est avec leur couleur politique, leur personnalité qui perce dans les discours de ces grands hommes auxquels on ne saurait reprocher d'avoir leur caractère propre.

Et maintenant où en est-on? Un expert me disait: «On a cherché à se mettre d'accord sur les points d'accord. C'est maigre.» Soyons justes et reconnaissons qu'on recueille d'autres avis. Pour quelques-uns, le désarmement a vécu; les Allemands ne reviendront pas sans être assurés de la «*Gleichberechtigung*»; nous avons assisté à l'enterrement de la Conférence. Pour d'autres, et ils sont les plus nombreux, la première étape est franchie; les énormes difficultés rencontrées serviront d'enseignement pour l'avenir et, comme au temps de l'Affaire Dreyfus, la vérité est en marche. Pour les derniers enfin, le succès est plus grand qu'on n'osait espérer et rien ne fait douter de l'avenir. Il y a aussi le journaliste qui trouve qu'on ne fait qu'humaniser la guerre quand le but du désarmement est de la rendre impossible. Il me fait penser au président de la ligue des piétons qui voudrait supprimer les automobiles. Contentons-nous de réglementer la vitesse et de punir les «*chauffards*». Il faut absolument et plus que jamais rester sur le plan des réalités et ne pas se laisser griser par le flot de ces discours empreints d'un idéal qui deviendrait facilement un narcotique. Au milieu d'opinions si diverses le mieux est d'attendre le mois de janvier pour voir qui a raison et si quelqu'un a raison.

Ch.

## **La Suisse et la question de la limitation des forces aériennes.**

Pr. Lieut. *Ernest Naef, Lausanne.*

La Conférence de Genève, en la première partie de ses travaux qui se sont déroulés au début de cette année, a posé de

multiples problèmes. Nous n'étudierons succinctement ici que la question de l'aviation militaire, en le commentant selon le point de vue de notre pays. Dans la résolution finale la Conférence a reconnu ce qui suit en matière aéronautique: tout d'abord il a été admis que toute attaque aérienne contre la population civile sera interdite; avec cet objectif de vue les parties contractantes devraient accepter soit l'interdiction absolue du bombardement aérien, soit l'adoption de dispositions définissant strictement la zone dans laquelle le bombardement du haut des airs pourra être admis; puis il est dit que des mesures doivent être prises pour aller aussi loin que possible dans la voie de la limitation des types d'appareils d'aéronautique particulièrement propres au bombardement; seront limités, en outre, le nombre maximum et le tonnage des avions et hydravions, le nombre maximum et le volume global des dirigeables; enfin il est précisé que les aéronefs civils seront soumis à une réglementation générale.

Lorsque l'on compare ces quelques décisions qui n'ont pas été adoptées d'ailleurs à l'unanimité — au rapport de la Commission Aérienne du 7 juin 1932, on est étonné de remarquer que les constatations de cette commission et ses études techniques en ce qui concerne l'efficacité et l'emploi des armements aériens, ont été retenus . . . «au compte-gouttes». La place nous manque pour exposer ici les détails de ces constatations et études. Mais nous voulons cependant relever ici le point de vue de la Suisse en l'occurrence.

Lors de la discussion au sein de la Commission Aérienne, des problèmes touchant l'internationalisation de l'aviation civile, le délégué suisse à la dite commission, M. le Conseiller National Vallotton, présenta un rapport du plus vif intérêt, et dont il convient de commenter la première partie. M. Vallotton rapela à cet égard qu'en date du 16 février 1932, au cours de la 11<sup>e</sup> séance plénière de la Conférence, M. G. Motta, Président de la Confédération, avait déclaré expressément: «Les bombardements aériens devront être interdits, ainsi que les avions de bombardement. Cette seconde interdiction paraît être la conséquence directe de la première. Interdits également les bombes incendiaires. La délégation suisse envisage avec sympathie l'idée de contrôler et, si possible, d'assujettir l'aéronautique civile à un statut international. Chacun doit reconnaître que l'interdiction de certaines catégories d'avions militaires et la limitation d'autres catégories perdraient en efficacité si ces mesures n'étaient complétées par un contrôle portant sur l'aviation civile.»

Fidèle à ces principes, M. Vallotton souligna dans les travaux de la Commission Aérienne le caractère très offensif des avions de bombardement et le grave danger, qu'ils présentaient

pour les populations civiles. La délégation suisse s'est efforcée de mettre en lumière la situation particulière des petits états, telle la Suisse, qui par suite de leur position géographique et militaire et de l'exiguité de leur territoire, sont extrêmement exposés et vulnérables aux attaques aériennes, pour qui les notions de «théâtre des opérations», «d'arrière» et de «cœur du territoire» n'ont qu'une signification fort relative et dont les objectifs militaires se confondent avec les objectifs civils.

Partisan de la suppression et de l'interdiction absolue de la guerre aérienne chimique, bactériologique et incendiaire, la Suisse estime que l'interdiction du bombardement aérien doit être totale; autoriser le bombardement aérien du «champ de bataille», des bases aériennes et des emplacements d'artillerie à longue portée, ce serait laisser subsister les bombes et les avions de bombardement et, partant, la tentation d'utiliser les bombes contre le peuple ennemi tout entier, dans l'espoir d'obtenir ainsi un succès décisif. Ce serait du même coup, entraver le libre essor de l'aéronautique civile en l'assujettissant à des préoccupations d'ordre militaire. Une simple limitation de l'interdiction du bombardement aérien serait donc une demi-mesure inefficace et illusoire: une interdiction totale s'impose.

Lors de la discussion de la résolution Benès, le chef de notre délégation, M. le Conseiller Fédéral Motta, précisa qu'il n'est pas de problème vers lequel l'opinion publique se tourne avec plus d'anxiété que vers le bombardement aérien. On peut dire que c'est du sort que fera à l'avenir la conférence au bombardement aérien que dépendra, en bonne partie, le jugement que portera sur elle l'opinion publique. M. Motta rappela l'urgence de la question et plaida la cause de l'abolition pure et simple.

Il ne nous appartient pas ici d'exposer *les raisons politiques* pour lesquelles le désir de la Suisse et de plusieurs autres pays également n'a pas été celui de l'ensemble des nations représentées à la Conférence de Genève. Enregistrons donc le fait en espérant que lors de la seconde partie des débats, une décision plus ferme et plus catégorique de tous les États pourra intervenir.

Lors des discussions au sein de la Commission Aérienne, la Suisse, s'associant aux décisions de la Belgique, de l'Espagne, du Mexique, des Pays-Bas et du Portugal vota la résolution suivante:

Ayant examiné un grand nombre d'avions actuellement en service dans les différents pays, en vue de rechercher des critères numériques pour déterminer les avions qui entrent dans les trois catégories indiquées par la Commission Générale, à savoir ceux qui sont:

- les plus spécifiquement offensifs,
- les plus efficaces contre la défense nationale,
- les plus menaçants pour la population civile,

les pays que nous avons indiqué plus haut arrivèrent à ces conclusions:

- a) Il existe une limite basée sur des données techniques au-dessus de laquelle presque la totalité des avions possèdent les trois caractères en question.
- b) Il existe une limite, au-dessous de laquelle aucun avion ne peut être considéré comme possédant ces trois caractères.
- c) Pour les avions dont les caractéristiques sont comprises entre ces deux limites, il est impossible de fixer une règle simple permettant de distinguer sûrement ceux qui possèdent les trois caractères sus-mentionnés.

La limite visée sous a) pourrait d'une façon générale être fixée à un poids à vide de 1500 à 1600 kgs (avec une augmentation de 300 à 400 kgs pour les hydravions).

La limite visée sous b) pourrait d'une façon générale être fixée à un poids à vide de 600 kgs, une puissance motrice de 200 C. V. et une surface portante de 25 m<sup>2</sup>, étant entendu que tout avion dépassant l'une de ces trois limites entrerait dans la catégorie visée sous c).

Ce point de vue n'a donc pas été adopté.

A l'heure présente, en résumé, une question se pose: *où en sommes-nous?* Cette question trouve en partie sa réponse dans le passage de la résolution Benès que nous avons indiqué plus haut, et qui concerne les armements aériens. Nous disons bien en partie seulement. Car, en fait, la Conférence n'a pu aboutir en 1932 à une décision ferme, catégorique, totale. Sera-ce le cas en 1933? Il est permis de l'espérer, car sans cela ce serait l'échec plus ou moins certain des travaux entrepris à Genève. Une chose est certaine: la question de la limitation et de la réduction des forces aériennes internationales est intimement liée au problème de l'aviation civile et des transports aériens. Or ce dernier n'a reçu aucune solution quelconque. Cet automne déjà, la Commission Aérienne reprendra ses études à cet égard, recherchera un terrain d'entente. Mais il apparaît d'ores et déjà que les difficultés seront grandes à plus d'un titre. Il est des questions d'ordre politique, économique, commercial, financier qui viennent se greffer à ce problème militaire et qui en rendent plus ardue la solution. Jusqu'à ce jour, la Conférence de Genève a démontré un seul point, qui a reçu l'adhésion de tous les Etats sans exception: chacun a reconnu la puissance et la valeur de l'aviation militaire, sa force de pénétration, ses possibilités innombrables, ses moyens d'action. A défaut d'autre chose, c'est déjà un résultat, résultat qui permet d'intéressantes réflexions et des considérations non moins utiles.