

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 898

Artikel: Aviation militaire : réparer ou acheter...
Autor: Guyaz, Jacques / Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1018075>

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: 30.03.2025

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

Réparer ou acheter...

(réd) Dans DP 894, nous nous posons quelques questions sur les coûts de modernisation de l'aviation militaire. Le DMF a tenu à y répondre, et a invité deux collaborateurs de notre journal à se rendre à Berne. Nous y avons été reçus par le commandant de corps Durig, responsable des troupes d'aviation et de défense contre avions, et le brigadier Carrel. Les plus hauts gradés de l'armée suisse ont poussé la décontraction jusqu'à nous recevoir en civil et à se tutoyer.

(jg) Dans ce pays de citoyens-soldats, la présentation des affaires militaires est singulièrement tronquée. Soit l'on discute de grands principes, pour ou contre l'armée, le budget militaire ou le service civil, soit l'on tombe dans l'anecdote d'une démonstration des qualités de superbes avions de combat sur des aérodromes étrangers, présentation des futurs uniformes ou introduction du nouveau fusil d'assaut.

Le débat sur la conception de la défense nationale, les options stratégiques et les conditions de combat d'une guerre moderne qui conditionnent l'achat des systèmes d'armes est généralement laissé aux spécialistes. A l'heure où la Suisse choisit un nouvel avion de combat, il vaut la peine de se poser quelques questions sur notre défense aérienne.

Nous nous étions interrogés sur le coût des améliorations successives qu'ont

connu en vingt et trente ans d'âge les Mirage et les Hunter. Pour les Mirage, l'investissement initial était de 978 millions de francs. Quatre programmes de modernisation successifs, incluant l'achat de deux avions supplémentaires, ont coûté 189 millions, soit 19,3% du coût initial. Le calcul est plus difficile à faire pour les Hunter. L'achat de cent appareils en 1958 est revenu à 312,7 millions. Un premier programme de modernisation est intervenu en 1973 pour 56 millions. Un second programme en 1979 a également touché 60 appareils achetés ultérieurement. On peut évaluer à environ 69 millions la part consacrée aux avions datant de 58. Leur modernisation aura donc coûté au total 125 millions, soit 40% du prix d'achat. Dans la seule optique budgétaire, il apparaît donc qu'il vaut mieux moderniser une flotte existante pendant trente ans plutôt que de la remplacer par des appareils plus récents dont le prix d'achat est nécessairement élevé.

Un autre point est celui de la capacité de combat de la flotte actuelle. L'évolution des tactiques et des matériels est double. Les conflits du Proche-Orient ont montré que le combat rapproché, pas tellement différent de la bataille aérienne sur les tranchées lors de la première Guerre mondiale, demeurait une tactique de combat fréquente. La maniabilité des appareils est un facteur déterminant. Le Tiger de l'armée suisse répond à cette définition. Par contre, les avions d'attaque au sol modernes volent à très basse altitude. La flotte aérienne helvétique est aujourd'hui totalement inadaptée à cette forme de combat et ne pourrait s'opposer à une attaque nocturne d'avions volant près du sol. C'est la raison principale de l'achat d'un nouvel avion de combat.

Un dernier élément communiqué par le

Sécurité privée

(pi) Le DMF est naturellement bien gardé. Grillages, sas et tourniquets empêchent les visiteurs qui ne sont pas attendus de s'y introduire. Mais si nos soldats assurent la sécurité du pays, c'est une société privée qui est chargée d'assurer la sécurité du DMF...

Certainement un des effets du blocage du personnel: pour pouvoir engager un cadre, il est nécessaire de supprimer un poste ailleurs. En transférant des tâches telles que la surveillance ou le nettoyage à des entreprises privées, on ne diminue pas les charges du service, mais on diminue le nombre de salariés.

DMF est très intéressant: les logiciels sont le facteur-clé de la capacité d'action d'un avion de combat moderne. Toutes les commandes sont électriques et les impulsions données par le pilote sont contrôlées et interprétées par des logiciels. En changeant les programmes, les caractéristiques d'un appareil peuvent être considérablement transformées. Or, les constructeurs américains, contrairement à Dassault, sont très réticents à l'idée d'ouvrir leurs logiciels aux militaires suisses... Ajoutons que le DMF, comme l'économie privée, souffre de la pénurie dramatique d'informaticiens que nous connaissons actuellement. Et comme les salaires de l'administration ne sont pas concurrentiels, la capacité de combat de l'aviation suisse risque d'être davantage obérée par la pénurie de bons spécialistes du logiciel que par l'obsolescence des appareils. ■

Le prix à l'heure

(pi) Plus l'avion est âgé, plus les frais d'exploitation sont élevés. Ainsi, l'heure de vol d'un Mirage revient à 10 000 francs environ, celle d'un Hunter à 7000 francs et celle d'un Tiger à 6000 francs.

Une heure de vol d'un Mirage nécessitait 80 heures de travail au sol en 1982 et 74,5 heures en 1986. Pour les Tiger, les chiffres sont de 44,6 heures (1982) et 34,2 heures (1986) et pour le Hunter de 50,9 heures (1982) et 51,6 heures (1986). Jusqu'à ce jour, le DMF n'a jamais observé que le prix de l'heure de vol croissait de telle manière sur un vieil appareil que son remplacement serait plus avantageux que son entretien.

(pi) Le DMF a répondu à la question de savoir si à la longue il n'était pas plus cher de moderniser plutôt que d'acheter du neuf. Leur démonstration était convaincante. C'est bien. Reste ouvert le débat sur la nécessité d'une aviation militaire pour notre pays. Ou, posé en d'autres termes, l'achat d'avions est-il vraiment le meilleur investissement à faire avec les 3 milliards dont dispose le DMF? Il est permis d'en douter.