

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2021)
Heft: 6

Artikel: Tout a commencé par un bail ...
Autor: Imhof, Philipp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-977732>

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: 31.03.2025

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



Pour le plus grand plaisir des invités, les préparatifs de décollage de deux avions de chasse se déroulent en plein air. La recrue (fonction : préposé avion) a terminé ses vérifications et signale que l'avion est prêt à l'engagement.

Aviation

Tout a commencé par un bail...

Maj Philipp Imhof

Adjudant, Base aérienne de Payerne

Afin de marquer le centenaire de l'aérodrome militaire et de l'école de recrues ainsi que le 85^e anniversaire de la place d'armes, les trois commandements ont organisé une commémoration à Payerne. Au lieu du grand événement initialement prévu, seul un cercle très restreint de personnes a pu être invité en raison de la pandémie. Outre des expositions statiques intéressantes, les visiteurs ont pu profiter de différentes démonstrations en vol de la Patrouille Suisse, de l'avion de combat F/A-18 ainsi que des hélicoptères *Super Puma* et EC-635. Retour sur la journée et les débuts de l'aviation militaire à Payerne.

Bien avant que la pandémie frappe le pays, les trois colonels EMG et commandants Michael Leuthold (base aérienne), Alexandre Willi (école d'aviation) et Simone Rossi (place d'armes), avaient prévu de célébrer ce triple jubilé au printemps en organisant un événement d'ampleur ouvert au grand public. Comme souvent depuis mars 2020, il en fut autrement. Si l'annulation a pu être évitée, c'est grâce au colonel EMG Willi qui a eu l'idée d'ouvrir l'aérodrome à un cercle restreint de personnes – autorités locales, représentants des médias, employés, cadres de milice et retraités – durant la « répétition générale » pour la journée des parents organisée par son école de recrues.

Du statique et du dynamique

C'est avec un plaisir tangible et aussi une certaine fierté que les recrues ont donné aux invités un aperçu de leur travail, appuyées par des affiches soigneusement préparées. L'exposition statique permettait également de jeter un coup d'œil dans les cockpits du *Super Puma* et du F/A-18. Cet échange avec les jeunes a notamment beaucoup plu aux aînés que l'on a pu entendre parler boutique et raconter des anecdotes de leur propre école de recrues aux différents postes. L'événement

a atteint son point culminant dans l'après-midi grâce aux démonstrations aériennes. Pour commencer, les recrues ont remis deux F/A-18 *Hornet*, un *Super Puma* et un EC-635 aux pilotes respectifs, le tout en plein air et sous le regard attentif du public. Par la suite, le pilote de démonstration du F/A-18 a présenté son impressionnant spectacle. Après l'atterrissage du *Hornet*, le public a pu assister à diverses démonstrations dans le domaine du transport aérien : transport de passagers, vol de charge ainsi que lutte contre les incendies avec le *bambi bucket*, une sorte d'énorme sac à eau. Le programme a ensuite été complété par la démo du *Super Puma* et le *show* exaltant de la Patrouille Suisse. Alors que toutes les têtes étaient encore tournées vers le ciel, deux recrues sont venues déposer sur le tarmac la machine X-5099, une réplique fidèle à l'original du F/A-18. Il a suffi d'une simple pression sur un bouton de la télécommande pour que le fumigène dans le réacteur de la maquette se mette en marche afin de simuler un feu. Grâce au déploiement rapide et sans faille des recrues du piquet de sauvetage, l'incendie a pu être éteint rapidement. Les pompiers ont ainsi mis la touche finale à un événement digne et entièrement réussi. Quelle triste ironie qu'Alexandre Willi, attaché à la base aérienne et à l'aviation militaire comme personne, soit décédé inopinément seulement deux semaines avant cette commémoration. Dans son discours, le commandant de la base aérienne Michael Leuthold a rendu hommage à ce camarade et ami très estimé en lui dédiant la journée.

Pas un départ en pole position

Le fait que Payerne soit aujourd'hui la base aérienne la plus importante des Forces aériennes suisses est tout sauf une évidence, car la ville de la Reine Berthe n'était pas prédestinée à accueillir un aérodrome militaire. Le berceau de l'aviation militaire suisse se trouve à quelque 150 kilomètres au nord-est, à Dübendorf, où les premiers militaires des toutes nouvelles troupes d'aviation ont



Le *loadmaster* (responsable du chargement) assiste les pilotes avec une paire d'yeux supplémentaire.



Deux recrues du piquet de sauvetage combattent un feu simulé sur la maquette du F/A-18.

Le *Super Puma* est souvent utilisé pour la lutte contre les incendies. Grâce au *bambi bucket*, il peut déverser jusqu'à 2500 litres d'eau sur un feu.



été stationnés dès 1914. Durant les années suivantes, les aérodromes de Thoune et de la Blécherette ont été utilisés pour délester Dübendorf. En complément de ces trois bases permanentes, il existait une trentaine de points d'appui répartis dans toute la Suisse. L'armée prévoyait également d'en créer un à Payerne. En 1921, les fonctionnaires compétents ont pris contact avec les autorités locales, puis signé un bail de cinq ans pour un terrain de 17.5 hectares. Peu après, une citerne ainsi que deux hangars en bois ont été mis en place. Le premier bâtiment provenait de la succession du « gamin volant » et pionnier de l'aviation Ernest Failloubaz, décédé peu avant ; le second avait été amené depuis Dübendorf. Tous les deux se situent toujours près de l'actuelle halle 1.

Le jeune aérodrome de Payerne prit son premier essor grâce à la place de tir d'avions à Forel, sur les rives du Lac de Neuchâtel. En effet, celle-ci a été mise en service provisoirement dès 1926 avant de devenir permanente deux ans plus tard. La distance d'environ 5 km permit aux compagnies d'aviation de s'entraîner intensivement avec très peu de perte de temps et conduisit ainsi à un taux d'occupation élevé. Par la suite, le département militaire de l'époque (DMF) conclut un nouveau contrat avec la ville de Payerne qui accorda dès lors un droit de superficie à la Confédération – contre une indemnité annuelle d'un peu plus de 2'000 francs à l'époque, soit 15'000 francs aujourd'hui en tenant compte du pouvoir d'achat. A partir de 1930, le DMF prévint la construction de cantonnements, de citernes supplémentaires ainsi que d'un stand de tir pour les essais et le réglage des mitrailleuses de bord.

La place d'armes se fait attendre

Le passé militaire de Payerne remonte cependant à bien plus loin. En effet, des activités de l'armée suisse sont documentées depuis 1862, année où l'Etat de Vaud y envoya un bataillon pour un cours de répétition – à l'essai, bien entendu. Les soldats étaient logés au deuxième étage de l'Abbatiale, les exercices se faisaient sur un pré au nord-ouest de la ville, situé entre la piste et l'autoroute selon les repères actuels. Les autorités communales auraient souhaité que la 1ère division de l'armée – devenue plus tard la division mécanisée 1 – créée à Payerne la place d'armes centrale d'instruction pour son infanterie. Malheureusement, la ville de la Reine-Berthe n'a pas été l'emplacement retenu, ce qui a considérablement ralenti l'expansion de l'infrastructure militaire.

Ce n'est qu'à la fin du XIX^e siècle que le développement reprit. Les travaux de l'arsenal, tel qu'on le connaît aujourd'hui, ont commencé en 1900. C'était l'époque des grandes manœuvres de l'artillerie et de l'infanterie, des activités pour lesquelles la topographie de la Basse-Broye était idéale. Or, ces exercices de tir n'étaient pas vraiment en harmonie avec l'agriculture : le torchon brûlait, au moins un peu, entre l'armée et la ville voire sa population. Par conséquent, le projet d'un arsenal à Payerne fut suspendu. C'est surtout grâce à l'importance croissante de l'aérodrome à partir des années 1930 que la construction des casernes a su faire son retour sur l'ordre



Haute précision : Les deux solistes de la Patrouille Suisse montrent la figure « miroir ».

du jour. Toutefois, le projet faillit échouer pour des raisons financières : la ville aurait dû financer les constructions et l'armée en serait devenue locataire – un grand défi pour la bourse communale qui faisait craindre le pire à la municipalité. Une fois que la Confédération accepta de prendre tous les coûts à sa charge, le projet put démarrer rapidement. La place d'armes fut ainsi officiellement créée, la construction d'une caserne à proximité immédiate de l'arsenal débuta alors et l'infrastructure de l'aérodrome profita de divers investissements. C'est

également à cette époque que l'on recensa la première plainte pour nuisance sonore. En effet, l'armée intervint auprès des autorités en raison du bruit matinal provenant de l'abattoir situé en face de la caserne...

Rien n'est permanent, sauf le changement

La première école de recrues des pionniers de l'aviation, comme on les appelait alors, débuta à Dübendorf au printemps 1921. La priorité absolue fut donnée à la

Le *Super Puma* ne transporte pas seulement du matériel, mais aussi des troupes. Ici, il dépose un groupe de 15 recrues. Au fond, le nouveau complexe des opérations avec la tour de contrôle.



formation technique, le contenu militaire était limité au strict minimum et l'entraînement au combat ne fut intégré au programme qu'en 1922. Comme l'espace disponible devint de plus en plus limité avec les années, l'école de recrues déménagea à Payerne en 1938, sauf pour le deuxième des trois départs annuels, à savoir l'école où l'on formait les photographes ainsi que les opérateurs et mécaniciens radio.

Dans le contexte tendu de la seconde guerre mondiale, la Suisse investissait dans sa défense nationale, notamment dans la troisième dimension. L'ER disposait alors d'avions modernes issus des maisons Messerschmitt, Morane-Saulnier ou encore des Ateliers fédéraux de construction. A partir de 1942, elle prit ses quartiers dans la nouvelle caserne aux rives de la Broye, celle que l'on appelle aujourd'hui caserne d'aviation. Ces développements soulignaient l'importance de Payerne en tant que base d'entraînement à une époque où, le réduit oblige, c'étaient plutôt les aérodromes des vallées alpines comme Meiringen, Alpnach ou Tourtemagne qui avaient la cote, tandis que les sites sur le plateau étaient progressivement démantelés. A cette période, on comptabilisait plus de 12'000 mouvements de vol à Payerne, nettement plus que le maximum actuel de 11'000 stipulé dans le plan sectoriel militaire.

En étudiant quelque peu l'histoire de l'école d'aviation, on repère tout de suite une grande constante, à savoir le changement permanent. Même si tous les domaines de l'armée et de la vie en général se sont développés massivement dans la seconde moitié du XX^e siècle, cela n'est guère comparable aux sauts technologiques auxquels l'école d'aviation avait affaire: la propulsion à réaction (*Vampire*, *Venom*), les débuts de l'électronique avec, le radar de bord ou le calculateur de bombardement (*Hunter*), l'introduction des hélicoptères (*Alouette II* et *III*) ainsi que l'arrivée de la postcombustion et de l'avionique plus complexe (*Mirage*) – tout cela s'est passé en seulement une quinzaine d'années! Et l'école d'aviation 81 continuera à se développer et à s'adapter aux innovations comme selon son commandant en remplacement, le lieutenant-colonel Alain Freise: «*Lorsque le nouvel avion de combat arrivera, nous serons prêts à former les futurs miliciens pour le travail sur cet appareil.*»

Une coopération réussie

Au vu de la situation économique de l'entre-deux-guerres, il n'est pas étonnant que les autorités payernoises aient fait de gros efforts pour attirer l'armée. Le chômage était très élevé dans tout le canton de Vaud à cette époque et la sécheresse extrême de 1921 mit l'agriculture à rude épreuve. Les travaux de construction liés à l'aérodrome ont rapporté 50'000 francs à la caisse communale et ont également permis d'occuper de nombreux chômeurs. Et même si ces années difficiles sont passées depuis longtemps, le rôle économique de l'armée reste important pour la ville de la Reine Berthe.

En effet, au cours des quinze dernières années, la Confédération a investi près d'un demi-milliard de francs en lien avec la base aérienne et la place d'armes. D'autres travaux d'un montant total d'environ 100 millions sont prévus jusqu'en 2040. Et comme dans le passé, la priorité est accordée aux entreprises régionales des cantons de Vaud et de Fribourg dans la mesure où le droit des marchés publics le permet. En outre, à l'heure actuelle, plus d'un emploi payernois sur dix est directement lié à la place d'armes. Le colonel EMG Simone Rossi illustre l'impact sur l'économie locale par un chiffre impressionnant: «*Une étude des années 2010 montre que nous injectons environ 26 millions de francs suisses dans la région rien que par les salaires.*» A cela, il faut encore ajouter des dépenses de plus de deux millions de francs au niveau de la troupe, par exemple pour la subsistance ou les sorties. Pour les jeunes de la région, la base aérienne offre également huit places d'apprentissage chaque année. Ainsi, plus de 400 apprentis ont terminé avec succès leur formation de polymécanicien ou d'électronicien depuis 1967.

Les cent dernières années sont un excellent exemple d'une coopération réussie entre le gouvernement fédéral, les cantons, les autorités locales et les acteurs privés.

Ph. I.

