

# Comment acheter un avion de combat: le cas du Tiger F-5

Un Tiger F-5E déchargé d'un C5-A Galaxy de l'armée américaine à l'aéroport militaire d'Emmen dans le canton de Lucerne, septembre 1978. Les premiers exemplaires sont arrivés en Suisse déjà assemblés, les autres l'ont été sur la base aérienne d'Emmen. Keystone

L'achat d'un avion militaire est une opération politiquement complexe. La politique intérieure recoupe la politique étrangère; la politique de défense croise la politique économique. La neutralité suisse rendant cette constellation encore plus complexe, les scandales sont récurrents. Anatomie de l'achat dans les années 70 du Tiger F-5 telle qu'elle transparaît dans les documents diplomatiques suisses.

11 août 2020 - 11:14

Andrea Tognina



Autres langues: 3



Document



Le 9 septembre 1972 est une date à oublier, pour le ministre suisse de la Défense Rudolf Gnägi. Invoquant des raisons financières, le Conseil fédéral a coulé, ce jour-là, le projet d'achat de 60 avions de chasse américains, les Corsair A-7.

La Suisse doit, dès lors, se contenter d'acheter 30 autres avions Hunter d'occasion de fabrication britannique. Mais la question de la modernisation de la flotte aérienne reste pendante.

## L'avion du pauvre

Au milieu des années 60, l'[affaire des Mirages](#) a mis fin aux illusions d'une force aérienne capable de frapper l'ennemi potentiel sur son propre territoire, y compris [avec des armes atomiques](#). Les nouvelles conceptions stratégiques suisses prévoient essentiellement l'utilisation de jets pour le soutien des troupes sur le terrain.

[Plus](#)

Les évaluations des experts de l'armée conduisent rapidement à l'identification d'un seul avion qui répond aux critères choisis: le Tiger F-5 du constructeur aéronautique américain Northrop Corporation. C'est un chasseur léger et adapté à des pilotes de milice. Et, surtout, il est beaucoup moins cher que les avions concurrents. «Le Tiger est le seul qui puisse être acheté en nombre suffisant dans les limites de nos possibilités financières», souligne le gouvernement en août 1975 ([document](#)).

Ce choix suscite néanmoins une certaine controverse. Un «avion de chasse pour les pauvres», s'indigne le journal [National-Zeitung](#). Mais ce qui inquiète le gouvernement et l'opinion publique, c'est surtout le risque d'un nouveau scandale qui pourrait nuire à la bonne réputation du pays.

### **Participez à la discussion**

#### **Cinquième Suisse**

EMILIE RIDARD



### **Êtes-vous pour ou contre l'achat de nouveaux avions de combat, et pourquoi?**

5

15

## **Dans l'ombre du scandale Lockheed**

Aux États-Unis, l'enquête sur le scandale du Watergate met en lumière des activités suspectes d'agents de Northrop à l'étranger. L'histoire se poursuit avec le scandale Lockheed, une vaste affaire de corruption impliquant un certain nombre de fabricants d'armes américains et plusieurs États du bloc occidental.

Les ramifications de l'affaire Lockheed passent également par la Suisse: deux personnages clés de l'affaire résidant en Suisse ont des relations d'affaires avec Northrop (documents [1](#) et [2](#)). Le ministère suisse des Affaires étrangères craint, lui, qu'une forte critique de Washington concernant les entraves de législation suisse à l'enquête soit «combinée à une attaque contre le secret bancaire» ([document](#)).

Suite à cette affaire, la crainte d'un risque de corruption plane également sur le choix du Tiger par Berne. En juin 1975, quatre interventions parlementaires (documents [1](#) et [2](#)) demandent une enquête sur l'affaire Northrop.

Afin de désamorcer la controverse, le Conseil fédéral décide de confier une investigation informelle à Stefan Trechsel, procureur du canton de Berne ([document](#)), le Ministère public de la Confédération ne trouvant pas matière à enquêter.



Cérémonie officielle pour la livraison des 30 premiers Tiger F-5 à l'armée suisse le 30 octobre 1978 à l'aéroport militaire de Meiringen dans le canton de Berne. Keystone

## Certificat de bonne conduite

Stefan Trechsel a moins d'un mois. Il s'appuie principalement sur les résultats d'entretiens avec les personnes concernées. Le 18 août, il remet son rapport au Conseil fédéral ([document](#)). Selon lui, tout va bien, il n'y a aucun indice de comportement illégal.

La ligne argumentative du procureur bernois réapparaîtra à plusieurs reprises dans le débat parlementaire qui suivra, bien que plusieurs membres de la gauche et des partis bourgeois tentent d'attirer l'attention sur les lacunes du rapport et sur le problème sous-jacent des relations avec une entreprise corrompue (documents [1](#) et [2](#)).

«Dans les années 1970, on a pris conscience des problèmes liés à la place financière suisse, note Thomas Bürgisser, membre de Dodis (Documents diplomatiques suisses). Mais une approche pragmatique prévaut dans le débat parlementaire». La majorité du Parlement approuve le crédit de 1,17 milliard de francs pour l'achat de 72 Tiger F-5.

Cet article fait partie d'une série consacrée aux "Histoires de la diplomatie suisse", en collaboration avec les Documents diplomatiques suisses (Dodis). Le Centre de recherche Dodis, un institut de l'Académie suisse des sciences humaines et sociales, est le centre de compétence universitaire pour l'histoire de la politique étrangère et des relations internationales de la Suisse depuis la fondation de l'État fédéral en 1848. Dodis

## Une aide à l'industrie

Cependant, le succès du projet gouvernemental ne dépend pas seulement de la résolution du scandale Lockheed. Un crédit d'un milliard de francs suisses, qui finira en grande partie dans les poches d'une société étrangère, n'est pas facile à digérer pour le parlement et l'économie, surtout en période de vaches maigres. D'autant que de nombreux emplois sont en jeu.

L'hypothèse d'une production sous licence est écartée, notamment parce qu'elle a été l'une des causes de l'explosion des coûts à l'origine du scandale des Mirages. La solution réside dans les opérations compensatoires. L'argent que la Suisse dépense aux États-Unis doit au moins en partie profiter à son économie. Berne engage les fabricants Northrop et General Electric (qui fournit les réacteurs), tout comme le gouvernement américain à confier des tâches à l'industrie suisse. En juillet 1975, le ministre de la Défense Rudolf Gnägi et son homologue américain James R. Schlesinger signent un protocole d'accord pour compenser au moins 30 % du coût du Tiger ([document](#)).

Ce qui ne manque pas d'entraîner des difficultés.

Plus

## Les compensations pour le Gripen, mirage ou réalité?

15 avr. 2014 La contrepartie accordée aux entreprises suisses représente l'un des arguments forts des partisans de l'achat de 22 nouveaux avions de combat...

## Des armes suisses en Corée?

«Ces affaires compensatoires soulèvent des questions très complexes et sensibles, note Sacha Zala, directeur de Dodis. Elles servent à établir un consensus autour d'importantes dépenses militaires, en particulier dans les milieux d'affaires. Mais elles peuvent se révéler problématiques du point de vue de la politique étrangère, notamment le statut de la neutralité.»

L'administration fédérale est consciente depuis le début des difficultés potentielles liées à l'achat de matériel de guerre par des entreprises américaines. La législation suisse impose des limites claires à l'exportation d'équipements militaires. «Il n'est pas admissible qu'un approvisionnement en matériel de guerre pour les F-5 aux États-Unis aboutisse, par exemple, en Corée», précise le Département militaire fédéral ([document](#)) dès juillet 1974.

Afin d'éviter des obstacles excessifs à la vente de produits suisses, le Conseil fédéral décide en janvier 1977 d'assouplir les dispositions de la loi fédérale sur le matériel de guerre en renonçant à l'obligation de certifier l'utilisateur final pour les composants produits en série dont l'origine suisse n'est pas identifiable ([document](#)).

Malgré les efforts des autorités fédérales, les opérations compensatoires souhaitées peinent à prendre leur envol ([document](#)). Au début de 1977, une nouvelle administration, dirigée par Jimmy Carter, prend ses fonctions à Washington. Pour la diplomatie suisse, c'est l'occasion de prendre un nouveau départ en établissant les contacts nécessaires. La situation est rendue plus difficile par le renforcement du franc suisse par rapport au dollar américain.

## Éclaircie temporaire dans le ciel suisse

Mais lorsque Rudolph Gnägi se rend aux États-Unis en février 1979, le climat des affaires s'améliore. Les commandes américaines s'élèvent maintenant à plus de 100 millions de dollars, l'objectif de 30% du coût des avions (450 millions de dollars) est à portée de main ([document](#)).

Le premier Tiger est livré à la Suisse en septembre 1978, le dernier en avril 1981. À cette époque, le quota des compensations prévues est largement dépassé. La même année, le Parlement approuve un crédit pour l'achat de 38 Tiger supplémentaires. Cette transaction est également accompagnée d'un accord sur les affaires compensatoires.

L'achat de l'avion Northrop, après les turbulences initiales et malgré les doutes sur ses capacités de combat, permet à l'aviation suisse de tourner la page du scandale des Mirages. Mais les débats et les controverses sur l'achat d'avions de chasse ne manqueront pas de se reproduire.

### Du Pilatus au CICR



Mots clés: [CONFLITS](#) [POLITIQUE](#) [ECONOMIE](#)

