

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1971)  
**Heft:** 153

## **Titelseiten**

### **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:** 29.01.2026

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

# Domaine public

## 153

J.A. Lausanne

Bi-mensuel romand  
N° 153 15 juin 1971 Huitième année

Rédacteur responsable: Henri Galland  
Le numéro: 70 centimes

Abonnement pour 20 numéros:  
Pour la Suisse: 12 francs  
Pour l'étranger: 15 francs

Changement d'adresse: 50 centimes  
Administration, rédaction:  
Lausanne, Case Chauderon 142  
Chèque postal 10 - 155 27  
Imprimerie Raymond Fawer S.A., Renens

Aux articles de ce numéro ont collaboré:  
Eric Baier  
Claude Bossy  
Jean-Pierre Bossy  
Jocelyne Burgener  
Ruth Dreifuss  
Jean-Claude Favez  
Louis Gaillard  
Pierre-Antoine Goy  
Bruno Pellaud

Le N° 154 sortira de presse le 25 juin 1971

## Un pas en avant, un pas en arrière

Les dés sont-ils jetés ? Au début du mois de mai, le conseiller fédéral Rudolf Gnaegi révélait à la presse que le groupement de l'armement du Département militaire fédéral envisageait définitivement de remplacer le Venom par l'avion de combat américain Corsair. Cette proposition, qui reflète certainement la position du Département militaire fédéral et de son chef, doit encore passer devant la commission militaire du Conseil fédéral, puis devant l'exécutif tout entier, qui prendra dans quelques semaines probablement la décision définitive.

Si le Conseil fédéral devait alors suivre les recommandations du groupement de l'armement du DMF, il reviendrait ainsi, après un an, à son point de départ. C'est en effet le 15 juillet 1970 qu'il décidait, devant le coût élevé de l'appareil américain, de charger les organes compétents d'un supplément d'enquête, afin de déterminer si d'autres types d'avions ne pouvaient pas également remplir les missions dont l'armée entend charger le nouvel engin. Cette année écoulée, les informations recueillies, la liste des appareils envisagés sont pleines d'enseignements. Essayons d'en souligner quelques-uns.

1. L'énumération des types d'avions examinés — du supersonique au subsonique — nous oblige à nous demander si l'état-major de l'armée, si les responsables de l'aviation et de la DCA ont en réalité une claire vision des services qu'ils attendent du nouvel appareil, des besoins auxquels il devra faire face.

2. Un an devrait avoir suffi aux experts du DMF pour recueillir des avis autorisés. Et d'abord celui des officiers de l'air américains qui connaissent bien le Corsair et qui savent que cette usine volante est si délicate, si complexe qu'elle exige en techniciens, en pièces de rechange, une dépense que certains, même à l'US Air Force, trouvent décidément trop élevée.

3. Ce n'est un secret pour personne que la firme qui construit le Corsair est en difficulté au point de vue financier. Or malgré cela, cette firme qui offrait,

il y a un an, 45 Corsairs pour 1300 millions, montant total de « l'enveloppe » budgétaire prévue pour le nouvel avion, en offre maintenant une quinzaine de plus pour la même somme. On serait curieux de connaître les raisons de cet effondrement soudain des prix, qui n'empêche pas d'ailleurs le Corsair de demeurer sensiblement plus cher que ses concurrents directs, le Skyhawk et le Milan de la firme Marcel Dassault.

L'acquisition d'une arme aussi coûteuse qu'un avion de combat doit évidemment être considérée de plusieurs points de vue, stratégique-technique, financier, politique. Dans cette équation il n'y a plus aujourd'hui que deux inconnues, puisqu'à moins de rééditer l'affaire des Mirages, le Conseil fédéral est tenu de respecter le crédit de 1300 millions. Mais il peut subir sur les deux autres points de vue des pressions déterminantes. Celle par exemple des techniciens et des officiers épris de ce perfectionnisme qui est le péché mignon de notre armée, un péché mignon que le pouvoir civil a rarement empêché cette dernière de satisfaire. Celle aussi du dollar et de sa diplomatie, officielle et officieuse. Cette double pression tend maintenant à faire triompher le Corsair. Voilà qui n'est pas de nature à donner confiance à tous ceux qui mettent en doute la validité de ce choix. A moins que le Conseil fédéral ne puisse prouver que cet avion est bien celui dont l'armée de l'air a besoin pour appuyer la troupe au sol, qu'il convient à une armée de milice et que, compte tenu de ces deux éléments, nous ne faisons pas une mauvaise affaire politique et financière.

Si tel n'est pas le cas, il semble bien que le Milan ou mieux encore la construction d'une nouvelle série de Mirages serait la meilleure solution pour nous. En effet pour le Mirage, l'infrastructure industrielle et le stock de pièces de rechange existent, les aérodromes sont adaptés, les pilotes et les techniciens au sol sont familiarisés avec ce type d'avion. C'est un point de vue dont le Conseil fédéral doit tenir compte avant de céder aux pressions du complexe politico-industriel des Etats-Unis.

## Les révolutionnaires de l'écologie contre la dégradation des villes

L'idée d'une initiative populaire en faveur des transports en commun était dans l'air : canton à la campagne exigüe, Genève est donc plus sensible que d'autres à l'une des causes principales de la dégradation de la ville : l'anarchie des transports. Un atelier de l'Ecole d'architecture avait publié un Carnet noir des transports publics et une motion chrétienne sociale demandait une utilisation intensive des transports en commun.

Pourtant, les quelques couloirs réservés aux autobus et trolleybus continuent à apparaître bien dérisoires à côté des dizaines de millions dépensés pour l'amélioration du réseau routier. En fait l'impasse est totale, on court le risque de mécontenter les automobilistes sans donner à une autre solution les moyens de s'imposer.

L'initiative populaire pour des transports en commun prioritaires que vient de lancer l'Institut de la vie reprend des thèmes que « Domaine public » a déjà eu l'occasion de développer : amélioration quantitative (accroissement du réseau, des cadences de passages) qualitatives (confort, rapidité) sans oublier les dangers de la pollution et du bruit. L'on notera l'accent mis sur la revalorisation du statut des agents de la Compagnie genevoise des transports en commun.

Une fois de plus, l'initiative dans un domaine politique essentiel est prise par un groupe extérieur aux partis et les citoyens auront à se prononcer sans les arrière-pensées électorales que l'on impute à tort ou à raison aux initiatives partisans. Les partis eux, devront se déterminer clairement sur un projet qui a été conçu loin des compromis et le cas

échéant veilleront à l'exécution de la volonté populaire.

L'institut de la vie qui, à l'instigation de son groupe de jeunes, a pris la responsabilité de l'opération était mieux habilité que quiconque à la faire. Contrairement aux organisations de protection de la nature dont l'attitude est souvent fort conservatrice (voir la position de l'Association genevoise sur le projet de libre passage au bord du lac), l'Institut a le souci de l'environnement et de l'espace dans leur totalité, qu'ils soient naturel, urbain ou industriel et lutte pour que tous et non plus quelques-uns seulement puissent s'y épanouir. Il a vu venir à lui ces jeunes que l'on appelle en Amérique les révolutionnaires de l'écologie, espèce malheureusement trop rare de ce côté de l'Atlantique. Une écologie bien comprise constitue en effet une contestation très efficace de la civilisation dans laquelle nous vivons. A l'Institut de la vie de Genève, la coexistence des deux générations est assez étonnante et donne des résultats remarquables comme on peut le voir aujourd'hui.

Les oppositions à l'initiative se manifesteront-elles maintenant déjà ou sabotant-elles au parlement et au gouvernement une décision populaire favorable ? Après la votation sur l'aéroport, on peut s'attendre à ce qu'elles développent le thème difficile : « Oui, à la protection de notre ville, non à l'initiative. »

« Domaine public » suivra une entreprise qu'il soutient sans réserve. Chacun de nos abonnés recevra prochainement une liste pour la récolte des signatures (Institut de la vie, Dr Paul Rouget, case postale 25, 1211 Genève 1).