

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: 29 (1992)

Heft: 1088

Rubrik: Aviation militaire

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>

Le compromis

Le Parlement aurait certes pu ne tenir aucun compte de l'initiative du GSSA. C'eût été une maladresse politique.

(jd) «Qu'est-ce que ce Parlement qui n'oserait pas assumer ses responsabilités?», s'est écrié le libéral Jacques-Simon Eggly, conjurant ses collègues d'exercer les compétences que la Constitution fédérale leur attribue sans craindre la menace de l'initiative du Groupe pour une Suisse sans armée et un éventuel désaveu populaire. Formellement le député genevois a raison: le Parlement est compétent pour engager les dépenses de la Confédération et aucune initiative annoncée ou déposée ne le prive de cette compétence.

Mais la politique ne vit pas seulement

de formes. Les institutions helvétiques sont ainsi conçues qu'elles poussent au compromis. Ainsi le Conseil fédéral et le Parlement, élus pour quatre ans sans possibilité ni de renversement ni de dissolution, sont contraints de trouver un terrain d'entente. De même ils doivent ajuster leurs décisions à la sensibilité de l'opinion qui fait valoir son point de vue par le biais de la démocratie directe.

Ceux qui, à propos de l'acquisition du nouvel avion de combat, dénoncent la confusion des pouvoirs et la mise en danger de l'Etat de droit, pèchent par

formalisme. Le chaos menace lorsque chacun des pouvoirs succombe à la tentation de décider seul en ignorant la revendication des autres, en épousant pleinement ses compétences.

Ce n'est donc pas sans raison que s'est développée en Suisse une culture du compromis qui consiste, même quand on est le plus fort, à ne pas pousser trop loin son avantage. Ce mode de faire, qu'il est de bon ton aujourd'hui de déprécier, ralentit certes le processus de décision et le rend plus complexe, mais il garantit un minimum de cohésion sociale. La renonciation à la construction de la centrale nucléaire de Kaiseraugst relevait de la même préoccupation: les promoteurs remplissaient toutes les conditions formelles pour la réalisation de leur projet; néanmoins le Conseil fédéral n'a pas donné son feu vert, préférant négocier l'abandon au vu de la très forte polarisation de l'opinion. Un choix qui s'est révélé judicieux puisqu'il n'a fait qu'anticiper la décision populaire en faveur du moratoire nucléaire.

Revenons au F/A-18. Le compromis proposé par les démocrates-chrétiens et finalement adopté par le Conseil national ne nous satisfait pas entièrement. Certes le Parlement, en donnant son aval à l'achat du chasseur américain, a pleinement exercé sa compétence et, en refusant tout nouveau versement avant la votation populaire, a évité de fausser les conditions dans lesquelles cette dernière s'exercera. Mais le débat parlementaire a montré à l'évidence que le choix du nouvel avion s'est déroulé en l'absence d'une conception claire de la défense militaire. Certes les partisans du F/A-18 ont insisté à juste titre sur les facteurs d'instabilité qui prévalent aujourd'hui mais leur solution date d'avant l'effondrement des blocs; les adversaires, eux, ont fait valoir la nouvelle donne géostratégique mais sans esquisser de manière crédible les éléments d'une nouvelle politique de sécurité. Le vrai compromis aurait consisté à renvoyer la décision aéronautique après analyse et définition d'une politique de défense dans le nouveau contexte européen et ainsi couper l'herbe sous les pieds d'une initiative qui ne vise pas tant le F/A-18 que l'aviation militaire. Au lieu de quoi la solution adoptée par la majorité du Parlement va pousser les adversaires de l'appareil américain à soutenir l'initiative — la partie occultant le tout — à la grande satisfaction des auteurs de cette dernière. ■

Le miroir aux alouettes

(jd) Au moment où le Conseil fédéral promet monts et merveilles en cas de commande du F/A-18, il est intéressant de se pencher sur la signification économique réelle de cette opération. Certes le Frelon nous coûtera cher mais la facture sera adoucie par la grâce des commandes compensatoires de l'industrie américaine et par les places de travail créées ou maintenues pour la fabrication de certains composants de l'appareil et son montage final, sans parler de l'apport technologique à l'industrie suisse. Pour assurer la participation des entreprises helvétiques à la fabrication et au montage de l'appareil, la Confédération va débourser 146 millions de francs de plus que si elle achetait les 34 avions prêts à voler directement aux Américains.

Cette opération, justifiée par la nécessité de préserver l'emploi et de maintenir le niveau technique de l'industrie suisse, n'est pas une première. Le même scénario s'est déroulé à propos de l'acquisition du char allemand Léopard en 1984, scénario opportunément rappelé par la *Weltwoche* (11 juin 1992). Surcoût pour la Suisse: 400 millions de francs selon les prévisions du Département militaire, 740 millions si l'on en croit l'analy-

se de la maison Hayek. Bien sûr on a pu ainsi assurer un millier de places de travail, mais à raison d'une aide publique de 92 000 francs par personne et par an. Et avec quel effet sur l'économie helvétique? Il y a une année, peu après la livraison du dernier châssis, Georg Fischer a fermé son usine de Schaffhouse et licencié 480 salariés. Contraves, la filiale armement d'Oerlikon-Bührle, entreprise générale pour la fabrication du Léopard, a dû cesser ses activités par manque de commandes.

A l'heure où les partis bourgeois lancent une grande offensive pour la libéralisation et la dynamisation de l'économie, il est piquant de voir les mêmes repartir tête baissée dans la coproduction du F/A-18, un mode de faire qui va coûter à la collectivité la bagatelle de 190 000 francs par an et par poste de travail et favoriser le maintien temporaire de structures industrielles le plus souvent dépassées, le tout dans un contexte où primera non pas la concurrence mais le saupoudrage régional. D'où une question légitime: le choix du nouvel avion de combat répond-il à des critères militaires ou n'est-il que l'expression soigneusement déguisée d'une aide publique à des branches industrielles incapables de se restructurer? Pour ceux qui se gargarisent à journée faite des bienfaits de la concurrence et de la déréglementation, l'Etat reste une vache à traire fort intéressante. ■