année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier **Dossier: Beschaffung des F/A-18 Hornet**

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Barras, François
Benteli, Marianne
Caretti, Brigitte
Füzesséry, Alexandre
Hofmann, Stéphane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Barras, François; Benteli, Marianne; Caretti, Brigitte; Füzesséry, Alexandre; Hofmann, Stéphane; Terribilini, Serge 2024. ***Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Beschaffung des F/A-18 Hornet, 1988 - 2000***. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Choix du Conseil fédéral du F/A-18 Hornet 1
Opposition à l'achat du F/A-18 2
Programme d'armement 1992. Acquisition d'avions de combat (MCF 91.080) 3
Motion Ziegler: Conflits d'intérêts au Parlement (Mo. 92.3114) 5
Initiative populaire «Pour une Suisse sans nouveaux avions de combat» (Votation le 6 juin 1993; MCF 92.080) 5
Postulat Bonny: Achat du F/A-18 par d'autres pays (Po. 92.3205) 9
Commandes compensatoires d'entreprises américaines promises lors de l'achat par la Confédération des F/A-18 9
Acquisition des divers systèmes de radars nécessaires au F/A 18 10
Postulat Seiler: Inclure le tourisme dans les affaires compensatoires du F/A-18 (Po. 94.3382) 10
Question ordinaire urgente Ziegler: Achat du F/A-18. Soupçon de corruption (QU 96.1005) 10

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
BFS	Bundesamt für Statistik
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
GSoA	Gruppe für eine Schweiz ohne Armee
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)

DFF	Département fédéral des finances
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
AELE	Association européenne de libre-échange
OFS	Office fédéral de la statistique
DFI	Département fédéral de l'intérieur
GSsA	Groupe pour une Suisse sans Armée
DMF	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)

Choix du Conseil fédéral du F/A-18 Hornet

Ausrüstung und Beschaffung

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.10.1988
STÉPHANE HOFMANN

Quatre avions de combat étaient en lice pour remplacer le Mirage IIIS: le Jas-39 Gripen, prototype suédois n'ayant pas encore officiellement effectué son premier vol, le Mirage 2000 français conçu chez Dassault et les deux chasseurs américains, le F-16 Fighting Falcon et le F/A-18 Hornet. Après les résultats de l'évaluation préliminaire, destinée à sélectionner les deux avions les plus performants, Arnold Koller avait, pour des raisons d'ordre militaire et financier, accordé sa préférence aux deux appareils américains. Le Conseil fédéral a cependant ajourné la ratification du choix du DMF et **demandé de nouvelles études mettant en valeur des considérations de politique économique et étrangère** afin de ménager les susceptibilités. En effet, la Suisse cherche à établir une meilleure collaboration avec la Communauté européenne avant l'échéance de 1992, une élimination d'office du Mirage pouvait créer un certain malaise. Quant au Gripen 39 suédois, le gouvernement ne pouvait pas, au nom des Etats neutres et de l'AELE, l'écarter immédiatement. Malgré des offres de coopération en matière de technologie avancée et une baisse notoire du prix d'achat, le Conseil fédéral a finalement écarté le Mirage 2000 et réservé le même sort au prototype suédois pour ne retenir que les deux appareils américains jugés plus aptes à remplir les conditions exigées du nouveau chasseur, tant sur le plan technologique que militaire.

Des deux chasseurs, le gouvernement a porté son choix sur le F/A-18 Hornet. En effet, il est ressorti de l'évaluation principale que ce modèle est le mieux approprié pour assurer la sauvegarde de la souveraineté de l'espace aérien de la Suisse. De surcroît, il nécessite moins d'adaptations pour satisfaire aux exigences helvétiques que le F-16. Si le F/A-18 coûte quelque 15 pour cent de plus que le F-16, ses performances sont, de l'avis des experts, d'un tiers supérieures à celles de son concurrent. Comme la demande de crédit ne doit pas excéder CHF trois milliards, seuls 34 exemplaires – au lieu des quarante initialement prévus – pourront être acquis, sous réserve de l'approbation du programme d'armement 1990. Les nouveaux missiles air-air et les coûts relatifs à l'aménagement des cavernes et des abris qui vont abriter le nouvel avion de combat ne sont pas pris en compte dans l'enveloppe budgétaire. Les firmes américaines construisant ce chasseur se sont engagées à compenser à 100 pour cent cette commande auprès des industries suisses. Le choix du Conseil fédéral n'a pas fait l'unanimité et a suscité diverses réactions. Si certains se sont félicités que des considérations militaires l'aient emporté sur des considérations politiques, d'autres, et principalement en Suisse romande, ont au contraire déploré qu'à l'heure de la construction européenne le Mirage 2000 n'ait pas été retenu dans la phase principale d'essai. [1]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.02.1990
BRIGITTE CARETTI

Un problème supplémentaire réside dans le missile américain air-air Amraam (Advanced Medium Range Air-to-Air Missile). Berne envisageait de doter le F-18 de ce type d'engin afin de compenser une réduction du nombre des aéronefs, mais l'**armée américaine vient d'en interrompre la production** en raison de défauts de fabrication. [2]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 25.08.1990
BRIGITTE CARETTI

Dans ce contexte, **la reprise en considération, dans l'évaluation, de l'avion de combat français Mirage 2000** prend une autre signification. Il avait été éliminé de la procédure en 1987, notamment en raison de performances insuffisantes par rapport au cahier des charges. Selon Kaspar Villiger, trois raisons ont plaidé en faveur d'une réévaluation de l'appareil français dans sa version 2000-5 (spécialement étudiée pour la Suisse): ses hautes performances, son nouveau radar et son prix plus avantageux. Certains émettent néanmoins une autre hypothèse quant à ce soudain regain d'intérêt, déplaçant le débat jusqu'alors très technique sur un plan plus politisé. Dans le cadre des difficiles négociations européennes menées actuellement par la Suisse, il ne peut qu'être intéressant d'envisager l'achat d'un avion provenant de cette zone géographique, permettant de surcroît de rallonger d'autant la phase d'évaluation. Celle-ci pourrait être encore modifiée par l'offre faite à la Suisse par l'Union soviétique, désirant soumettre à cette même appréciation son avion de combat Mig29. Néanmoins, en raison de son manque de compatibilité avec les technologies occidentales, ce dernier ne semble pas avoir de réelles chances de succès. [3]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 31.12.1990
BRIGITTE CARETTI

En mars 1988, un premier nombre de 40 nouveaux avions de combat était articulé dans les sphères fédérales. En octobre de la même année, le Conseil fédéral fixa ce chiffre à 34 appareils et porta son choix sur le F/A-18 Hornet américain. En janvier 1990, Kaspar Villiger et, avec lui, le gouvernement, accepta d'envisager **une solution alternative résidant en l'achat de 24 aéronefs avec une option sur dix engins supplémentaires**. [4]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.06.1991
SERGE TERRIBILINI

L'an passé, face aux critiques sur le prix élevé du F/A-18, (appareil pour lequel le gouvernement avait tout d'abord opté en 1988), le DMF avait décidé de procéder à une **évaluation complémentaire du Mirage 2000** dans sa nouvelle version 2000-5. Le rapport du Groupement de l'armement sur cet avion **est cependant arrivé à des conclusions négatives**. Selon lui, il ne saurait rivaliser avec le F/A-18 car les améliorations demandées par l'armée de l'air helvétique (nouveau radar notamment) n'existent que sous forme de modèles ou de montages vidéo et qu'elles ne sont donc pas testables. Surtout, il apparaît que le prix de ces appareils est loin d'être avantageux, ce qui ne permettrait pas les substantielles économies escomptées. L'argument de poids en faveur du Mirage restait le fait que l'achat d'un appareil français, et non américain, pouvait considérablement conforter la situation de la Suisse dans les négociations qu'elle mène pour son intégration européenne. Les fabriquants du Mirage 2000-5 ont lancé au printemps une offensive publicitaire de grande envergure dans la presse helvétique et ont souligné explicitement le lien entre l'acquisition de cet avion et l'aide diplomatique dont pourrait bénéficier la Suisse de la part de la France dans ses négociations avec la CE. Le DMF a cependant déclaré ne pas prendre en considération ce type d'arguments.
Par ailleurs, le gouvernement n'a pas donné suite à la proposition soviétique de soumettre à son appréciation le MIG-29. [5]

Opposition à l'achat du F/A-18

Ausrüstung und Beschaffung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.1989
BRIGITTE CARETTI

L'une des conséquences du résultat de la votation du 26 novembre réside dans la **remise en question**, par la gauche ainsi que par certains parlementaires et milieux de droite, **tant de l'achat même des avions de combat F-18 que de leur choix**. Le DMF a sollicité l'acquisition de 34 de ces appareils. Cet achat s'élèverait à CHF 3.48 milliards alors que celui de 24 de ces mêmes avions – alternative en discussion – se chiffrerait à CHF 2.82 milliards. [6]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 10.04.1990
BRIGITTE CARETTI

Ces altérations successives de la décision s'expliquent par les **critiques croissantes** envers cette acquisition, **visant le coût financier, les qualités techniques du F-18 et son adéquation avec les objectifs de la défense suisse**. Si, initialement, c'était surtout le parti socialiste qui s'opposait à cette opération, demandant que le dossier d'évaluation soit rendu public, il a, depuis lors, été rejoint par le parti écologiste et certains partis bourgeois. Ainsi, les démocrates-chrétiens et ceux du centre, s'ils demeurent fondamentalement favorables à l'achat d'un nouvel avion de combat, souhaitent une réflexion plus approfondie, voire le renvoi d'une ou deux années de la décision, ainsi que la réévaluation du F-16. Les radicaux, bien que soutenant leur conseiller fédéral, s'inquiètent néanmoins du montant final de la facture. [7]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.04.1992
SERGE TERRIBILINI

Des critiques se sont élevées contre le versement de CHF 50 millions d'acompte sur les F/A-18 par le gouvernement et avec l'accord de la délégation des finances, pour raisons d'économie, alors que le Conseil national ne s'était pas encore prononcé. Peter Bodenmann (ps, VS), président du PS, a d'ailleurs qualifié cela de scandale, la somme étant perdue en cas de refus. Le gouvernement a prétendu que de tels paiements anticipés avaient déjà été pratiqués pour d'autres acquisitions. Toutefois, **le parti socialiste a envisagé de déposer une plainte au Tribunal fédéral contre Kaspar Villiger** et a examiné si cette démarche était légalement possible, ce qui a paru douteux aux yeux de certains juristes. Pour cette raison, le PSS a finalement renoncé à son action. Bodenmann fut blâmé, même dans ses propres rangs, pour ce qui fut considéré comme une faute politique. Bien qu'il ait fait son mea culpa, certaines voix bourgeoises ont néanmoins affirmé qu'un tel comportement était inadmissible de la part d'un parti

gouvernemental. [8]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 05.05.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Deux nouvelles polémiques ont eu lieu au sujet des F/A 18. La première a été lancée par le **conseiller national socialiste Hubacher** (BS), lequel a **accusé le DMF de gaspiller les deniers publics**. Selon l'ancien président du PS, si le DMF avait échelonné dans le temps l'achat des dollars nécessaires à l'acquisition des avions de combat et non pas, comme ce fut le cas, acheté d'une seule traite l'ensemble des billets verts en 1993, il aurait pu épargner quelque CHF 728 millions, étant donné la chute du cours du dollars advenue entre-temps (de CHF 1.46 à 1.15). Suite à une question du conseiller national Vetterli (udc, ZH), le Conseil fédéral a répondu qu'il était erroné d'accuser le DMF puisque c'était le DFF, seul compétent en la matière, qui avait pris cette décision. De plus et surtout, cette dernière se justifiait pleinement dans la mesure où la chute du dollars n'était pas prévisible à l'époque et qu'il s'agissait de se prémunir, dans l'hypothèse d'une hausse de la monnaie américaine, contre tout dépassement du budget de CHF 3.5 milliards. La seconde polémique, lancée par le quotidien zurichois **Tages Anzeiger**, a concerné également le coût du F/A 18. Selon le journal zurichois, étant donné la baisse spectaculaire des prix du marché de l'aviation résultant de la concurrence acharnée entre les constructeurs américains, **la Confédération aurait pu épargner au total CHF 1.5 milliard** (taux de change 1993) si le Conseil fédéral avait signé le contrat d'achat des F/A 18 en 1995 et non, comme ce fut le cas, en 1993. Le gouvernement aurait donc commis l'erreur d'avoir précipité l'achat de ces appareils alors qu'il n'y avait aucune urgence et qu'il était prévisible que le marché de l'aviation était sur le point de connaître une baisse massive des prix. Le DMF a répondu que le prix mentionné par le quotidien zurichois était une offre de relations publiques qui ne correspondait pas au véritable prix. [9]

Programme d'armement 1992. Acquisition d'avions de combat (MCF 91.080)

Ausrüstung und Beschaffung

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1991
SERGE TERRIBILINI

À la fin du mois de décembre, après avoir déjà fait part de ses intentions au début de l'été, **le Conseil fédéral a présenté son message sur l'acquisition d'un nouvel avion de combat**. Il s'est finalement prononcé, comme prévu, **en faveur de l'achat de 34 F/A-18** pour un montant global de CHF 3.495 milliards. C'est donc, selon le gouvernement, le produit présentant le meilleur rapport prix/performance (comparé au F-16 ou au Mirage qui étaient également en lice) qui a été choisi. Pour le Conseil fédéral, cet appareil est celui qui correspond le mieux au cahier des charges de l'armée; il a déjà fait ses preuves, il peut opérer de manière indépendante des systèmes de conduite au sol, ses performances sont remarquables par rapport à son coût et il s'intégrerait facilement au dispositif de défense aérienne suisse. En outre, cet achat est estimé nécessaire car, bien que des évolutions positives se soient produites dans le monde et en Europe du point de vue de la paix et de la sécurité, des armées encore importantes existent sur le Vieux continent, et nul ne peut préjuger de ce qui adviendra dans un avenir plus ou moins proche. La Suisse doit ainsi avoir les moyens adéquats à sa défense. Dans ce contexte, une protection aérienne du territoire est indispensable et exige des appareils de qualité. De surcroît, une flotte aérienne de moindre taille (réduction de nuisances; bruit, pollution) mais de capacité renforcée est susceptible de parfaitement s'adapter au concept d'Armée 95. Le gouvernement signale que cette acquisition n'exigera pas de crédits supplémentaires, car le financement sera effectué sur la base des futurs programmes d'armement (1992 et 1993) (Ce qui suppose le report du crédit pour l'acquisition d'un nouvel uniforme de sortie, de la deuxième tranche de celui concernant les nouvelles armes antichar, de celui pour de nouveaux simulateurs, etc.). Par ailleurs, la participation au montage des appareils rapportera CHF 300 millions à l'industrie helvétique et l'économie nationale devrait bénéficier d'environ CHF 2 milliards de marchés compensatoires. [10]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 19.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Les réactions au message du Conseil fédéral furent très diverses. Les partis bourgeois se sont prononcés favorablement sur le principe du renouvellement de la flotte militaire helvétique, mais des nuances apparaissent, notamment de la part du PDC; certains désirent ainsi examiner la pertinence de cet appareil dans le cadre d'Armée 95 et en fonction de l'état des finances fédérales. Les indépendants, mais surtout les socialistes et les écologistes sont totalement opposés à l'achat de cet avion qui ne se justifierait ni du point de vue militaire, ni du point de vue financier. [11]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Face aux sommes que représente cet achat et à la contestation populaire que cela a engendré, l'opposition, ou pour le moins la perplexité, vis-à-vis de l'acquisition du F/A-18 s'est répandue jusque dans les Chambres. D'ailleurs, traduisant bien l'intérêt qu'a suscité ce sujet contesté, les débats au Conseil des Etats ont été retransmis en direct à la télévision, ce qui a constitué une première (Le taux d'écoute fut cependant très faible). Les délibérations furent cependant sans surprise; les partis bourgeois, suivant la proposition de la commission, défendirent l'achat des F/A-18 alors que les socialistes et les indépendants se prononcèrent contre. Toutefois, quelques élus de droite se montrèrent hésitants et certains s'opposèrent même à l'acquisition du nouvel avion de combat. Malgré tout, après avoir repoussé des propositions de non-entrée en matière de Plattner (ps, BS), Morniroli (Lega, TI) et Salvioni (prd, TI), **la petite chambre a facilement accepté le projet du Conseil fédéral**. [12]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.05.1992
SERGE TERRIBILINI

Pendant les travaux de la commission du Conseil national, deux événements contradictoires sont venus épaissir le dossier. D'une part, **le GSsA a déposé une initiative populaire** contre l'achat de nouveaux avions de combat qui a connu un succès fulgurant. Ce vent de fronde a constitué une pression importante pour les députés, même si la commission a estimé que cela ne devait pas empêcher l'activité parlementaire de suivre son cours normal. D'autre part, **la Finlande a annoncé qu'elle avait choisi de s'équiper de 64 F/A-18**. Cette nouvelle est venue renforcer le camp des partisans de cet appareil et fut largement exploitée par Kaspar Villiger et le DMF. [13]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Le passage devant le Conseil national du dossier sur le F/A-18 donna lieu à un débat fleuve, qui démarra par le rejet de sept propositions de non-entrée en matière ou de report de la décision, et où le tiers des députés prit la parole. Excepté quelques cas particuliers, chaque camp, selon une ligne de partage gauche-droite désormais traditionnelle en matière militaire, défendit des positions bien arrêtées. Globalement, la droite a considéré que cet avion était indispensable pour moderniser la flotte aérienne suisse, faire face aux nouvelles menaces, s'intégrer dans un système de défense européen et permettre aux entreprises suisses de bénéficier de contrats compensatoires. De son côté, la gauche a estimé que cet achat relevait d'une mentalité datant de la guerre froide, que cet appareil ne correspondait ni aux besoins suisses, ni à la nouvelle donne internationale, qu'il coûtait beaucoup trop cher et qu'il fallait réfléchir au niveau européen à la défense la plus adéquate en promouvant notamment d'autres formes que la violence.
La décision finale appartenait toutefois aux démocrates-chrétiens, perplexes sur ce dossier et très impressionnés par le soutien populaire qu'avait reçu l'initiative du GSsA. Leur proposition était d'adopter le projet du Conseil fédéral mais de suspendre les paiements pour l'acquisition du F/A-18 jusqu'au résultat de l'initiative en 1993 et de remettre la commande à 1994. Cette solution devrait occasionner un sur-coût de CHF 200 millions, mais une perte de 50 millions seulement (déjà versés) en cas d'acceptation de l'initiative. Soucieuses de garantir le renouvellement de la flotte aérienne suisse, les autres fractions bourgeoises se rallièrent finalement à la **proposition de compromis du PDC, ce qui permit l'adoption du projet**. Les autres propositions, qui visaient à renvoyer le débat en attendant le vote populaire, consacrer ces crédits aux efforts de paix ou promouvoir d'abord une coordination européenne, ont été rejetées. En outre, la chambre a refusé de soumettre l'arrêté au référendum comme certains en avaient lancé l'idée, car cela aurait pu créer une certaine confusion. Peu après, le Conseil des Etats se rangea à la décision de la grande chambre en acceptant la clause introduite par les démocrates-chrétiens. [14]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 25.01.2000
FRANÇOIS BARRAS

A la fin de l'année, **l'armée a pris possession du dernier des 34 avions de combat F/A-18** dont l'achat avait été décidé en 1992. La flotte au complet, le DDPS a annoncé une économie finale de 200 millions sur les 3.5 milliards initialement prévus. [15]

Motion Ziegler: Conflits d'intérêts au Parlement (Mo. 92.3114)

Ausrüstung und Beschaffung

MOTION
DATUM: 19.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Durant les débats, les socialistes ont dénoncé le fait que des parlementaires, partisans de l'achat du F/A-18, appartenaient à des conseils d'administration de sociétés intéressées par les commandes compensatoires. **Jean Ziegler (ps, GE) a ainsi déposé, au Conseil national, une motion** demandant le retrait d'un député de toute commission chargée d'une affaire dans laquelle l'entreprise où il siège est partie prenante. [16]

Initiative populaire «Pour une Suisse sans nouveaux avions de combat» (Votation le 6 juin 1993; MCF 92.080)

Ausrüstung und Beschaffung

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.07.1992
SERGE TERRIBILINI

En mars, **le Groupement pour une Suisse sans armée (GSsA) et les milieux pacifistes et antimilitaristes**, soutenus de près ou de loin par les socialistes, les écologistes et le parti du travail, **ont lancé une initiative populaire** «pour une Suisse sans nouveaux avions de combat». Cela se produisit avant que le Conseil national ne se prononce sur l'acquisition du F/A-18 ; le GSsA avait en effet décidé d'agir rapidement afin d'avoir un moyen de pression avant l'achat effectif. L'annonce du lancement de cette initiative a nettement polarisé le débat, notamment dans le monde politique. C'est ainsi que cela a ressoudé les rangs des partis bourgeois qui comptaient jusque-là un certain nombre d'indécis, voire d'opposants. L'immense succès populaire de la récolte de signatures a néanmoins ébranlé certaines certitudes, notamment dans les rangs démocrates-chrétiens.
Le texte du GSsA vise à introduire un nouvel article 20 des dispositions transitoires de la constitution stipulant que la Confédération ne peut acquérir aucun avion de combat, à partir du 1e juin 1992 et jusqu'en l'an 2000, ce qui empêcherait donc l'achat du F/A-18. Pour les initiants, le nouvel avion de combat est parfaitement inutile et correspond à des conceptions militaires surannées datant de la guerre froide. De plus, ce n'est pas au moment où les caisses fédérales sont vides qu'il faut procéder à un achat si coûteux. Cette initiative a été déposée au début de l'été munie de 181'707 signatures valables. **Le cap des 100'000 signatures fut dépassé en une douzaine de jours** et le total, après un mois de récolte, s'est monté à plus d'un demi-million. Ceci constitue un véritable record et traduit l'importance de l'opposition populaire à l'achat du F/A-18. Pour gagner du temps, le GSsA n'a soumis qu'une partie des signatures à la Chancellerie fédérale et a transformé les 320'000 restantes en une pétition.
Cette initiative a été souvent interprétée autant comme un rejet de l'armée que du nouvel avion de combat. En outre, des critiques se sont élevées contre la clause de rétroactivité qu'elle contient; cette pratique qui tend à se répandre mettrait, selon certains, en danger la sécurité du droit. De plus, le fait que cela ait contesté par avance le choix du parlement a été considéré comme une manoeuvre se situant à la limite de la démocratie. Certains parlementaires bourgeois radicaux et démocrates du centre, emmenés par Ulrich Zimmerli (udc, BE), ont d'ailleurs fait part de leur résolution d'invalider cette clause et de rendre de ce fait irrecevable l'initiative (le même problème s'est posé à propos de l'initiative «40 places d'armes ça suffit!...». Plusieurs propositions ont été soumises au parlement dans le but d'interdire ou de limiter l'usage de clauses rétroactives). Cependant, Kaspar Villiger a annoncé qu'il souhaitait que l'initiative soit soumise au peuple. Selon lui, cela aurait été une erreur politique de la déclarer nulle pour une raison juridique, ce qui fut également l'avis du PDC et du PRD. En revanche, le chef du DMF a estimé qu'il n'y avait aucune raison de traiter ce texte plus rapidement que les autres et d'organiser un scrutin en 1992 comme les initiants le désiraient.

Si le PS et la Lega ont déclaré soutenir l'initiative, les partis bourgeois s'y sont clairement opposés; ils considèrent qu'elle met en danger la crédibilité de l'armée suisse et s'inscrit dans le vaste dessein de sa suppression. Pour sa part, le patronat a vigoureusement défendu l'acquisition du F/A-18. Selon lui, cela permettrait à l'industrie suisse d'obtenir des contrats compensatoires d'une valeur de CHF 2 milliards, ce qui devrait garantir des commandes pour beaucoup d'entreprises et donc assurer l'existence de nombreux emplois. [17]

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans son message, **le Conseil fédéral a recommandé le rejet sans contre-projet de l'initiative**. Selon lui, le renouvellement de la flotte suisse est indispensable; sans une couverture aérienne de qualité, les forces armées, non seulement perdent toute crédibilité, mais voient leur efficacité réduite à peu de chose en cas d'engagement. Si l'initiative était acceptée, il n'en résulterait pas seulement un affaiblissement de la capacité défensive de la Suisse, mais un bouleversement de toute son organisation militaire. De surcroît, cela mettrait en danger la protection des populations civiles. Par ailleurs, l'industrie suisse souffrirait d'une perte de commandes de par la disparition de contrats compensatoires, ce qui entraînerait de nombreuses suppressions d'emplois. Quant à l'aspect financier du problème, le gouvernement a précisé que l'acquisition d'un nouvel avion de combat n'occasionnerait pas de dépenses supplémentaires, celles-ci étant comprises dans les limites des programmes d'armement. De plus, pour pallier aux déficiences de l'armée en cas d'acceptation de l'initiative, l'achat de systèmes d'armes nouveaux serait nécessaire; aucune économie ne serait donc réalisée. [18]

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Suivant l'avis du gouvernement, **le Conseil national a assez clairement rejeté ce texte** (rejet par 117 voix contre 51). En outre, deux propositions de «troisième voie» furent également repoussées. La première, émanant de Max Dünki (pep, ZH), voulait inscrire dans la constitution les conditions pour l'achat de nouveaux avions de combat (besoins de formations des pilotes, nouvelles menaces). La seconde, de Simon Epiney (pdc, VS), prévoyait que l'acquisition du F/A-18 soit soumise au référendum (ce qui aurait permis d'éviter l'effet moratoire impliqué par l'initiative). [19]

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.03.1993
MARIANNE BENTELI

Gleich wie der Nationalrat im Vorjahr **lehnte auch die kleine Kammer die GSoA-Initiative «für eine Schweiz ohne neue Kampfflugzeuge» deutlich mit 36 zu 2 Stimmen ab**. In Übereinstimmung mit Bundesrat Villiger gelangte die Ratsmehrheit zur Ansicht, es gehe hier nicht eigentlich um die Verhinderung des bereits beschlossenen Kaufes von 34 Kampfflugzeugen vom Typ F/A-18, sondern – über das im Initiativtext enthaltene Flugzeugbeschaffungsmoratorium bis ins Jahr 2000 – um eine eigentliche Selbstentwaffnung der Schweizer Armee. Auch ein Gegenvorschlag Weber (ldu, ZH), die Beschaffung des F/A-18 separat einer Volksabstimmung zu unterstellen, wurde als verkapptes Rüstungsreferendum klar verworfen. Weber hatte ihren Antrag eingebracht, damit das Volk unterscheiden könne zwischen einer Zustimmung oder Ablehnung zum Flugzeugkauf und dem von den Initianten geforderten Moratorium. [20]

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.06.1993
MARIANNE BENTELI

An einemgemeinsamen Medienauftritt begründeten die Bundesräte Ogi, Villiger und Delamuraz ihre Ablehnung der Volksinitiative mit der internationalen Glaubhaftigkeit der Schweiz sowie mit volkswirtschaftlichen Argumenten. Bundespräsident Ogi bezeichnete die Beschaffung der Flugzeuge als «europäische Pflicht», weil ein Schweizer Luftloch das Vertrauen der Nachbarn in die schweizerische Verteidungsfähigkeit erschüttern würde. Bundesrat Villiger betonte, es gebe keine sinnvolle und günstigere Alternative zum Kauf der F/A-18. Und EVD-Chef Delamuraz wies darauf hin, dass die Schweizer Montage und die mit den USA für die Beschaffung der F/A-18 ausgehandelten Kompensationsgeschäfte 20'000 Mann-Jahre Arbeit in technologisch interessanten Bereichen bringen würden.
Neben dem bereits oben erwähnten plebiszitären Schlagwort der «Armeeabschaffung auf Raten» waren die Auswirkungen der Kompensationsgeschäfte auf den krisengeschüttelten Schweizer Arbeitsmarkt denn auch jenes Thema, das von den Gegnern der Initiative ganz besonders hervorgehoben wurde. Auch der Bundesrat, der 1986 in Beantwortung eines Postulates Jaggi (sp, VD) den Kompensationshandel als unzeitgemäss bezeichnet und dessen schrittweisen Abbau befürwortet hatte, schwenkte voll auf diese Linie ein. Das Schweizer Büro der F/A-18-Hersteller

organisierte zusammen mit der Gruppe für Rüstungsdienste und den kantonalen Ämtern für Wirtschaftsförderung Informationsveranstaltungen über die Auswirkungen der Kompensationsgeschäfte auf den Arbeitsmarkt, was die Initianten als versteckte Abstimmungspropaganda werteten.
Von der Kampagne der Gegner immer weiter in die Armeeabschaffer-Ecke gedrängt, bekundeten die gemässigten Befürworter zusehends Mühe, ihr militärpolitisches Anliegen überzeugend vorzutragen. Stimmen von Experten aus Kreisen, die nicht als armeefeindlich bezeichnet werden konnten, welche die Flugzeugbeschaffung aber aus technischen oder finanzpolitischen Motiven oder aus Gründen der fehlenden Eurokompatibilität ablehnten, verhallten ziemlich ungehört (Der offizielle Besuch von Elisabeth Rehn, Verteidigungsministerin in der finnischen Regierung, welche 1992 ebenfalls den Kauf von F/A-18-Kampffliegern beschlossen hatte, bot dem BR wertvolle Schützenhilfe im Kampf gegen das Argument, die F/A-18 seien nicht eurokompatibel). Auch ein überparteiliches Komitee «Ja zur Armee – Ja zu einer Schweiz ohne neue Kampfflugzeuge» unter dem Präsidium von Ständerat Plattner (sp, BS), den Nationalräten Meier (gp, ZH) und Rebeaud (gp, GE) sowie alt Ständerätin Bührer (sp, SH), welches die für den Flugzeugkauf vorgesehenen CHF 3.5 Mrd. lieber in eine andere Art der Luftraumüberwachung und eine moderne bodengestützte Luftabwehr investieren wollte, vermochte kaum in den Abstimmungskampf einzugreifen.

Volksinitiative «für eine Schweiz ohne neue Kampfflugzeuge». Abstimmung vom 6. Juni 1993

Beteiligung: 55.6%
Nein: 1'435'744 (57.2%) / 17 4/2 Stände
Ja: 1'074'661 (42.8) / 3 2/2 Stände

Parolen:
– Nein: FDP, CVP (1*), SVP, LP, EVP (2*), APS, SD, EDU; Vorort, SGV, SBV, VSA, Auns
– Ja: SPS, GP, LdU (3*), PdA, Lega; SGB
– Stimmfreigabe: CNG, Smuv
* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen

Dabei hätte gerade das finanzpolitische Argument ein grosses Mobilisierungspotential gehabt, wie die im Anschluss an die Abstimmung durchgeführte **Vox-Analyse** nachwies. 55% der Stimmberechtigten, 65% der Nicht-Urnengänger und 91% der Ja-Stimmenden unterstützen die Aussage, angesichts der leeren Bundeskasse könnten die rund CHF 3.5 Mrd. für die Beschaffung von 34 Flugzeugen für dringlichere Aufgaben gebraucht werden. Dass dieses Argument sich im Abstimmungskampf nicht stärker durchzusetzen vermochte, wurde auch darauf zurückgeführt, dass die Initiativgegner und vor allem Bundesrat Villiger offenbar erfolgreich mit der Feststellung konterten, die 34 Kampfflieger würden aus dem regulären Budget des EMD bezahlt, weshalb auch bei einer Ablehnung keine Möglichkeit bestehe, die CHF 3.5 Mrd. anderen Aufgaben – etwa im Sozialbereich – zuzuführen. Als kurz vor der Abstimmung Sparpläne von Bund und Kantonen bei den Sozialversicherungen publik würden, verneinte auch die Vorsteherin des EDI die Möglichkeit, die F/A-18-Kredite direkt zugunsten anderer Bundesaufgaben umzuleiten. [21]

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.06.1993
MARIANNE BENTELI

Am 6. Juni lehnten Volk und Stände die beiden Initiativen «für eine Schweiz ohne neue Kampfflugzeuge» und «40 Waffenplätze sind genug – Umweltschutz auch beim Militär» **mit 55.3% bzw. 57.2% Nein-Stimmen deutlich ab**. Dieses Ergebnis wurde allgemein als grundsätzliches Ja des Schweizer Volkes zur Armee interpretiert. Dass dem Urnengang grosse gesamtgesellschaftliche wie individuelle Bedeutung beigemessen wurde, zeigte sich an der hohen Stimmbeteiligung von über 55%. Obgleich die beiden Initiativen aus unterschiedlichen Kreisen lanciert worden waren, gelang es den Gegnern, eine Mehrheit der Stimmenden davon zu überzeugen, dass zwischen den beiden Initiativen ein innerer Zusammenhang bestehe, dass beide zu einer bedeutenden Schwächung der Armee führen würden und deshalb als gezielte und konzertierte «Armeeabschaffung auf Raten» anzusehen seien. Mit dieser Argumentation gelang es ihnen, die Abstimmung auch zu einem Plebiszit für oder gegen die militärische Landesverteidigung zu machen.
Dabei wurden den beiden Initiativen ursprünglich durchaus gute Erfolgschancen eingeräumt. Die von der «Gruppe für eine Schweiz ohne Armee» (GSoA) lancierte Anti-F/A-18-Initiative war im Vorjahr in der Rekordzeit von zwölf Tagen zustandegekommen. Das Begehren der «Aktionsgemeinschaft zur Rettung von Neuchlen-Anschwilen» (ARNA)

erinnerte in seiner Stossrichtung an die fast schon legendäre Rothenthurm-Initiative, die 1987 mit 57,8% der Stimmen angenommen worden war. Bei einer Umfrage im Januar sprachen sich noch 71% der Befragten für die Waffenplatzinitiative aus, und auch die – von Anfang an umstrittenere – Kampfflugzeug-Initiative wurde lediglich von 38% der Befragten klar abgelehnt. Später durchgeführte Umfragen zeigten dann allerdings ein langsames, aber stetes Aufholen der Initiativgegner, bis sich beide Seiten rund eine Woche vor der Abstimmung ungefähr die Waage hielten.

Der **zwischen Januar und Juni erfolgte Meinungsumschwung** ging zweifellos entscheidend auf das Konto der kraftvoll und **geschickt geführten Abstimmungskampagne** der Initiativgegner. Der Umstand, dass am Wochenende vom 6. Juni allein über diese beiden Initiativen abgestimmt wurde, erwies sich ebenfalls als sehr bedeutsam. Erst mit der Zusammenlegung der beiden Abstimmungen auf das gleiche Datum entwickelte die gegnerische Behauptung von der «Armeeabschaffung auf Raten» ihre volle Sprengkraft. Die pauschale Würdigung im Abstimmungsbüchlein, wonach beide Initiativen «eine zeitgemässe Landesverteidigung» verhinderten, verfestigte diese Sicht der Dinge weiter.

Vor allem auf der Gegnerseite wurde der Abstimmungskampf breit organisiert. Eine »Arbeitsgemeinschaft für eine wirksame und friedenssichernde Milizarmee» (AWM), welcher rund zwei Dutzend armeefreundliche Organisationen vom Gewerbeverband über die Wirtschaftsförderung bis hin zum Schweizerischen Schützenverein angehörten, koordinierte das einheitliche Auftreten dieser Interessengruppen. Die Aktivitäten der bürgerlichen Parteien führten deren Generalsekretariate unter der Leitung von SVP-Generalsekretär Max Friedli, welcher auch den Kontakt zum EMD sicherstellte. Daneben bildete sich ein Aktionskomitee «Gegen eine Schweiz ohne Schutz», dem 136 bürgerliche Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier angehörten. Wichtigster Exponent der Gegner im Abstimmungskampf war aber Bundesrat Villiger, der sich an unzähligen Veranstaltungen vehement für eine starke und damit glaubwürdige Armee einsetzte. Im Februar verschickte das EMD an sämtliche Truppenkommandanten bis hinunter auf Stufe Kompagnie ein Argumentarium gegen die beiden Initiativen, warnte die Offiziere aber vor direkten Abstimmungsempfehlungen.

In Anlehnung an das Stop-the-Army-Festival von 1989 heizte die GSoA den Abstimmungskampf mit einem Polit-Happening auf dem Berner Bundesplatz an, an welchem namhafte Vertreter aus der Schweizer Rock-, Pop- und Kabarettszene teilnahmen, und zu welchem sich Mitte Mai an die 25'000 meist jugendliche Teilnehmer einfanden. Eine Woche später konnte auch die Gegnerseite rund 25'000 Personen zu einer patriotischen Grosskundgebung mobilisieren. Dies erstaunte um so mehr, als die Mehrzahl der Anwesenden zweifellos der sonst eher demonstrationsfeindlichen «schweigenden Mehrheit» zuzuordnen war, und unterstrich erneut den polarisierenden Charakter dieser Abstimmung.

In dieser emotional stark aufgeladenen Atmosphäre fiel es den Befürwortern der Initiativen, zu denen neben der GSoA auch die SP, der LdU, die Grünen, die Lega und der SGB gehörten, zunehmend schwerer, ihr Anliegen politisch überzeugend darzustellen. Obgleich sie stets betonten, dass es hier lediglich darum gehe, den Bürgerinnen und Bürgern demokratische Mitbestimmung und der «classe politique» eine Denkpause in zwei heftig umstrittenen Fragen zu ermöglichen, gelang es ihnen immer weniger, sich aus dem Windschatten der Armee-Abschaffungs-Abstimmung von 1989 zu lösen. Vor allem die Moratoriums-Bestimmung in der Kampfflugzeug-Initiative und eine unklare Formulierung in der Waffenplatz-Initiative, welche weite Interpretationsmöglichkeiten über das künftige Schicksal der bestehenden Waffenplätze zuliess, wurden zusehends zum Fallstrick für die beiden Volksbegehren.

Eine vom Bundesamt für Statistik (BFS) in Auftrag gegebene Untersuchung, welche rund 2'900 Gemeinderesultate mit deren regionalen und lokalen Strukturdaten verband, zeigte, dass noch nie eine Volksabstimmung über Militärfragen die Schweiz derart polarisiert hat. Die kantonalen Abweichungen vom gesamtschweizerischen Ergebnis wurden in der Mehrheit der Kantone gegenüber denjenigen zur Armee-Abschaffungs-Initiative von 1989 grösser, die militärkritischen Kantone also noch kritischer und die militärfreundlichen noch armeefreundlicher. Auch die **Vox-Analyse** zu diesem Urnengang kam zum Schluss, dass die armeeplebiszitäre Dimension der Abstimmung entscheidend deren Ausgang bestimmt hatte. Die Nachbefragung der Stimmberechtigten ergab, dass es vor allem denjenigen, welche die Initiative ablehnten, um ein grundsätzliches Bekenntnis zur Armee ging. Der Umkehrschluss, wonach die Ja-Stimmenden ein Votum gegen die militärische Landesverteidigung abgegeben hätten, erwies sich hingegen nicht als zwingend. Insgesamt machte die Untersuchung nur etwas mehr als 20% harte Armeegegner aus. Die Analyse des Stimmverhaltens zeigte, dass Bildung oder berufliche Stellung bei diesem Urnengang keinen oder nur geringen Einfluss auf den individuellen Entscheid hatten. Überraschend war hingegen das stark geschlechterspezifische Stimmverhalten. Im Unterschied zur Abstimmung über die

Armeeabschaffung vom November 1989 standen die Frauen den beiden armeekritischen Initiativen deutlich positiver gegenüber als die Männer. Ein ähnlicher Unterschied im Stimmverhalten zwischen Mann und Frau war bei der Abstimmung über das Rüstungsreferendum und vor allem bei der Rothenthurm-Initiative beobachtet worden. Die Polarisierung verlief weitgehend entlang den Trennlinien der (partei)politischen Orientierungen, wie dies auch bei früheren Armeevorlagen der Fall war. Klare Unterschiede im Stimmverhalten ergaben sich auch beim Alter, wo die Kategorie der 30-39jährigen als einzige deutlich zustimmte, während die über 60jährigen beide Initiativen mit über 60% der Stimmen verwarfen. Erneut zeigte sich ein Gegensatz zwischen der städtischen, eher progressiven Schweiz und den konservativeren ländlichen Gegenden. Ebenfalls eine grosse Rolle spielte die Sprachzugehörigkeit. In der Deutschschweiz lag der Anteil der globalen Zustimmung bei 43% resp. 44%, in der Romandie und im Tessin bei 55% bzw. 56%. Zum positiven Resultat in der Westschweiz trugen allerdings vor allem die Kantone Genf und Jura bei, die beide Initiativen deutlich annahmen. Ein differenzierteres Bild zeigten die Kantone Freiburg, Waadt und Neuenburg, welche die Waffenplatz-Initiative annahmen, die Kampfflugzeug-Initiative hingegen – wenn auch weniger deutlich als die Deutschschweiz – verwarfen. Das Wallis lehnte als einziger mehrheitlich welscher Kanton beide Initiativen ab. In der Deutschschweiz stimmten nur gerade die beiden Basel den Initiativen zu. [22]

Postulat Bonny: Achat du F/A-18 par d'autres pays (Po. 92.3205)

Ausrüstung und Beschaffung

POSTULAT
DATUM: 09.10.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Bonny (prd, BE) qui demande, dans le but de diminuer les coûts, d'étudier la possibilité de s'associer à des pays tiers pour acquérir les F/A-18. [23]

Commandes compensatoires d'entreprises américaines promises lors de l'achat par la Confédération des F/A-18

Ausrüstung und Beschaffung

ANDERES
DATUM: 26.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Fin octobre 1993, **l'industrie suisse avait déjà obtenu pour CHF 790 millions de commandes compensatoires**, soit plus d'un tiers du total, de la part des entreprises américaines dans le cadre de l'acquisition du nouvel avion de combat. 230 entreprises appartenant à tous les cantons ont été concernées. La Suisse romande a participé à hauteur de 16% à ces commandes et le Tessin de 1%. [24]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 28.08.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au milieu de l'année 1995, les commandes compensatoires américaines, promises lors de l'achat par la Confédération des F/A 18, avaient concerné 260 entreprises helvétiques et s'élevaient à **CHF 1.08 milliard** (**sur les 2.2 milliards convenus**). 81% de ces commandes avaient été passés auprès d'entreprises alémaniques, 16% et 1% auprès d'entreprises respectivement romandes et tessinoises. Par ailleurs, le montage final des avions de combat a commencé à la fabrique fédérale d'avions d'Emmen (LU), ce qui permettra d'assurer 50 emplois jusqu'en 1999. [25]

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 26.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au milieu de l'année 1996, les commandes compensatoires américaines promises lors de l'achat par la Confédération des F/A 18 avaient **concerné 290 firmes helvétiques et s'élevaient à un montant de CHF 1.3 milliard** (sur les CHF 2.2 milliards convenus). [26]

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 24.01.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au début de l'année 1997, les commandes compensatoires américaines promises lors de l'achat des F/A 18 avaient concerné 290 firmes helvétiques et **s'élevaient à un montant de CHF 1.3 milliard** (sur les 2.2 milliards convenus). Notons par ailleurs que le premier des 34 avions de combat a pu être livré à l'armée suisse. Les 6'000 pièces constituant l'avion ont été montées à Emmen (LU). [27]

Acquisition des divers systèmes de radars nécessaires au F/A 18

Ausrüstung und Beschaffung

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.11.1994
SERGE TERRIBILINI

La Suisse s'est engagée dans l'acquisition des divers systèmes de radars nécessaires au F/A 18. D'une part, elle a opté pour un modèle de **système de brouillage** qui fut l'objet de quelques controverses; celui-ci est en effet très contesté aux Etats-Unis en raison de son manque de fiabilité et l'Etat américain aurait cessé de s'en équiper. **Le DMF**, qui avait prévu de l'acquérir, a, dans un premier temps, décidé de réserver sa décision en attendant de nouveaux développements. Ayant néanmoins considéré qu'il correspondait à ses besoins, il **l'a tout de même commandé, ce qui devrait occasionner une dépense d'environ CHF 80 millions**. D'autre part, le DMF s'est également lancé dans les négociations pour l'achat du système de guidage des avions de combat devisé à CHF 203 millions. [28]

Postulat Seiler: Inclure le tourisme dans les affaires compensatoires du F/A-18 (Po. 94.3382)

Ausrüstung und Beschaffung

POSTULAT
DATUM: 16.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a rejeté un postulat Seiler (udc, BE) demandant que le Conseil fédéral examine la possibilité d'inclure le tourisme dans la liste des affaires compensatoires. [29]

Question ordinaire urgente Ziegler: Achat du F/A-18. Soupçon de corruption (QU 96.1005)

Ausrüstung und Beschaffung

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 05.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Répondant à une question ordinaire urgente du député socialiste genevois Ziegler, le Conseil fédéral a reconnu que **le procureur de la Confédération avait ouvert une enquête** suite aux informations que lui avait fait parvenir l'ancien conseiller national Poncet (pl, GE) quant à une **éventuelle affaire de corruption lors de l'achat des F/A 18**. Ce dernier a en effet alerté le ministère public après avoir reçu de la part d'une source étrangère des informations faisant état de versements de dessous-de-table opérés par le fabricant Mc Donnel-Douglas à des fonctionnaires du DMF. L'enquête devra déterminer si ces accusations sont exactes ou si elles ne constituent qu'une tentative d'intoxication de la part des services secrets de pays dont l'avion de combat aurait été écarté au profit de l'appareil américain. Le gouvernement a pour sa part tenu à préciser que le DMF ne détenait aucun indice susceptible de motiver concrètement un soupçon quant à l'existence de telles commissions, ajoutant que le colonel Nyffenegger n'avait été associé à aucun moment à la procédure d'acquisition du nouvel avion de combat. [30]

1) ASMZ, 154/1988, p. 5 ss.; LNN, 30.1.88; DP, 11.2.88; NZZ, 24.2.88; Presse du 8.3. et 4.10.88; TA, 10.9.88; BZ, 14.9.88; L'Hebdo, 6.10.88.
2) JdG, 16.2.90; Bund, 26.2.90.
3) Presse du 28.6 et presse du 25.8.90.
4) Rapp. gest. 1989, p. 255.

5) SZ, 20.2.91; CdT, 8.7.91; Suisse, 2.3. et 10.6.91; JdG, 4.3.91; presse du 1.5.91; BüZ, 17.5.91; SN, 21.5.91; NZZ, 24.5. et 20.6.91; presse du 7.5.91; TA, 11.5.91; Ww, 16.5.91.
6) Presse du 27.11.89; L'Hebdo, 25.1.90; Suisse, 9.6.90.
7) JdG, 20.1.90.; TA, 15.1., 18.1. et 6.4.90; JdG, 20.1. et 10.4.90; Suisse, 20.1.90; LM, 25.1.90; NZZ, 15.2.90; JdG, 20.1.90.
8) Presse du 9.4., 15.4., 21.4. et 25.4.92; SGT, 22.4.92; NQ, 28.4.92; VO, 13, 26.3.92.
9) BO CN, 1995, p. 723; NZZ, 9.3 et 22.3.95; NQ, 21.3.95; TA, 4.5.95; 24 Heures, 5.5.95; NZZ, 5.5.95.
10) FF, 1992, I, p. 673 ss.; Presse du 8.5.91; TA, 15.6.91; Suisse, 21.11.91.
11) Presse du 27.6. et 17.-19.12.91; NQ, 11.12.91.
12) BO CE, 1992, p. 252 ss.; Presse des 11.1., 26.2., 27.2., 5.3., 12.3., 19.3. et 20.3.92; NQ, 29.1.92.; 24 Heures, 21., 22. et 24.2.92.
13) Presse du 7.5. et 8.5.92.
14) BO CE, 1992, p. 540 ss.; BO CN, 1992, p. 889 ss.; FF, 1992, III, p. 969 ss.; Presse des 25.3., 11.4., 27.4., 29.4.,13.5., 23.5., 25.5., 3.6. et 5-14.6.92; presse du 17.6. et 18.6.92.
15) TG, 25.1.00.
16) Délib. Ass. féd., 1993, VI, p. 126; Presse du 18.3. et 19.3.92.
17) FF, 1992, II, p. 1402 ss.; FF, 1992, III, p. 1475 ss.; Presse du 16.5.92; presse du . 9.3., 10.3., 16.3., 30.3., 28.4., 29.4., 7.5., 9.5., 11.5., 12.5., 13.5., 2.6., 10.6. et 16.7.92; NQ, 15.3.92; Ww, 2.4.92; L'Hebdo, 20, 14.5.92 et 21, 21.5.92; VO, 14, 2.4.92, 19, 7.5.92 et 23, 4.6.92; GSoA-Zitig, 46, avril 1992 et 47, juin 1992 et GSoA-Info, avril et juin 1992; Blick, 5.5.92; presse du 6.5. et 9.5.92. Ww, 26.3.92; NQ, 31.3.92; Bund, 1.4.92; TA, 3.4.92; SZ, 28.4.92: NZZ, 6.5.92; Suisse, 26.5.92; Presse du 2.3. et 14.5.92; JdG, 18.4.92; NQ, 26.4.92; Suisse, 8.6.92; NZZ, 2.12.92; presse du 7.5. et 27.5.92.
18) FF, 1992, VI, p. 432 ss.; Presse du 29.10.92.
19) BO CN, 1992, p. 2476 ss.; NZZ, 7.11.92; presse du 11.12.92.
20) Amtl. Bull. NR, 1993, S. 640; Amtl. Bull. StR, 1993, S. 233; Amtl. Bull. StR, 1993, S. 40 ff.; Amtl. Bull. StR, 1993, S. 48 ff.
21) Presse vom 23.3.93; Presse vom 5.2.93; LZ, 28.4.93; NZZ, 30.4.93, Suisse, 4.5.93; SHZ, 6.5.93; BaZ und CdT, 13.5.93; WoZ, 14.5.93; TA, 17.5. und 1.6.93; BZ und NQ, 18.5.93; BaZ, 25.3. und 11.5.93; JdG, 31.3.93; NZZ, 1.4. und 6.5.93.Bund, 5.5., 6.5. und 1.6.93.
22) BBl, 1993, II, S. 1433 ff.; Presse vorn 7.6.93; TA, 20.3.93; BZ, 2.4., 16.4., 30.4., 14.5. und 29.5.93; BZ, 23.3.93; BaZ, 26.3.93; WoZ, 19.3.93; TA, 20.3. und 10.5.93. Presse vom 23.3. und 20.4.93; NZZ, 6.4., 15.4., 17.4., 22.4. und 28.4.93; Presse vom 17.5. und 24.5.93; Presse vom 20.3.93; Bund und Ww, 22.4.93; ; Vox (1993): Analyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 6. Juni 1993.
23) BO CN, 1992, p. 2173
24) NZZ, 1.9.94; JdG, 26.10.94.
25) LNN et 24 Heures, 28.8.95.
26) TA, 26.6.96.
27) Presse du 24.1.97.
28) Presse du 6.8.94; Bund, 3.11.94.
29) BO CN, 1994, p. 2477
30) BO CN, 1996, p. 1285 s.; NQ, 6.3 et 28.3.96; TA, 30.8.96; Ww, 5.9.96.