année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess **Débat autour du F-35A**

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Magnin, Chloé

Bevorzugte Zitierweise

Magnin, Chloé 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Débat autour du F-35A, 2022 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 03.07.2025.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik 1
Landesverteidigung 1
Ausrüstung und Beschaffung 1

Abkürzungsverzeichnis

VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
BöB	Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
SiK-NR	Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates
EU	Europäische Union
EMPA	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
SRF	Schweizer Radio und Fernsehen
GSoA	Gruppe für eine Schweiz ohne Armee
RUAG	RüstungsUnternehmen AktienGesellschaft
BGÖ	Bundesgesetz über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung

DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
LMP	Loi fédérale sur les marchés publics
CDF	Contrôle fédéral des finances
CPS-CN	Commission de la politique de sécurité du Conseil national
UE	Union européenne
EMPA	Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche
RTS	Radio Télévision Suisse
GSsA	Groupe pour une Suisse sans Armée
RUAG	RüstungsUnternehmen AktienGesellschaft
LTrans	Loi fédérale sur le principe de la transparence dans l'administration

Allgemeine Chronik

Landesverteidigung

Ausrüstung und Beschaffung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 10.09.2022
CHLOÉ MAGNIN

L'achat de **nouveaux avions** de combat fait débat depuis le début du processus de négociation dans la société. Pour quelles raisons? Quels éléments ont fait réagir les médias et ont soulevé des critiques? Quels reproches ont été faits aux organes internes du gouvernement helvétique? Quelles éventuelles **zones d'ombres** ont été identifiées?
Premièrement, il faut noter que le vote qui a permis de concrétiser le projet a été serré. En effet, l'objet accepté le 27 septembre 2020 a laissé 49.9 pour cent de la population suisse insatisfaite. Puis, la confédération a effectué des tests de sélection sur quatre avions de combat, dont deux européens, avec l'objectif que le choix final devait revenir le moins cher possible. Sur la base d'une série de critères dont 79 sous-critères gardés confidentiels, le Conseil fédéral s'est décidé pour le F-35A américain. Suite à cette décision, le gouvernement, tout particulièrement Viola Amherd, a dû répondre à une série de critiques. Ces dernières font référence au choix du modèle d'avion, aux coûts estimés de celui-ci ou encore à la mauvaise gestion de la politique internationale liée à l'achat des jets. Concernant la première critique, le choix de l'avion a provoqué le lancement de l'initiative «Stop F-35A». D'après le comité d'initiative, qui regroupe les Vert.e.s le PS et le GSsA, le F-35A serait hors de prix, inadapté, inutile et peu fiable. En lançant leur initiative, les initiantes et initiants espèrent faire réfléchir leurs collègues et réenvisager l'option d'un avion européen: le Rafale français ou l'Eurofighter (né d'une collaboration européenne). Cette prise de position du comité d'initiative montre à quel point il est complexe de choisir un avion de combat en raison des paramètres extérieurs qui sont influencés par cette décision. Effectivement, en plus de devoir définir quelle stratégie militaire sera suivie et quel jet de combat sera le plus apte à répondre aux demandes formulées, le choix de l'avion a des conséquences sur les relations internationales de la Suisse. En signant pour le Rafale français, la Suisse aurait pu bénéficier du soutien de son voisin auprès de l'UE, mais aussi d'un versement de CHF 3.5 milliards, étendu sur trente ans, en raison des impôts des travailleurs frontaliers. Cependant, dans un article du Temps du 10 septembre 2022 il a été affirmé que le Conseil fédéral «n'a même pas osé songer à un avion européen». Un point que le rapport du contrôle fédéral des finances (CDF), publié en juillet 2022, critique ouvertement. Le fait que la Confédération n'ait pas pris en compte ces relations internationales (seul le prix comptait) et que les relations avec l'Europe ont pris une claque n'aurait, pas dû arriver. Dans ce même rapport tout comme dans les médias, certaines actions entreprises par Viola Amherd, en ce qui concerne les discussions avec les pays des constructeurs, ont été critiquées à de nombreuses reprises. La conseillère fédérale aurait, en effet, été au courant des résultats des évaluations des avions lorsqu'elle est allée, en mars 2021, s'entretenir avec les différents représentants étatiques en charge des négociations. La critique s'est renforcée par la suite, car le choix final de la Suisse n'a été rendu public que deux mois après ces entrevues. D'après le rapport, cette procédure a engendré du travail inutile et des faux espoirs du côté des potentiels vendeurs. Dans les marges de l'article du Temps, il a été mis en avant que la commission chargée de l'écriture du rapport n'a pas tenu compte de tous les points essentiels de la question. En effet, d'autres critiques concernant les coûts d'entretien et le prix d'achat des jets n'ont pas été abordés par le Contrôle fédéral des finances. L'explication avancée par la commission concernerait un manque de connaissances techniques pour pouvoir juger de ces aspects. Cette justification a été remise en cause lorsque un journaliste du Temps a demandé pourquoi, dans ce cas, aucun expert extérieur n'a été engagé pour permettre cette analyse. Ce point était central car il a, à lui seul, déjà fait beaucoup de bruit et mis d'accord différentes orientations politiques sur les manquements du rapport. De plus, les 6.035 milliards de francs que coûteraient les 36 F-35A à l'achat étaient aussi entourés d'incertitudes. Effectivement, pour certains députés, il n'était pas clair si les prix avaient été fixés. Sur ce point, Viola Amherd a affirmé plusieurs fois que «le contrat est à prix fixe».

Dans un deuxième temps, il a aussi été question des frais qu'engendreront les avions au total. En effet, leur prix étant un des critères principaux, il était important pour les politicien.ne.s d'être sûr.e.s que sur trente ans, le F-35A coûterait bel et bien 2 milliards de francs moins cher que son concurrent classé le plus proche, tel que l'avançait l'évaluation technique du DDPS. En y regardant de plus près, deux aspects ont été remis en question à ce sujet par les opposants, soit le nombre d'heures de vol que

les avions effectueraient ainsi que le montant que représenteraient les frais d'entretien. Concernant le premier aspect, il a été remarqué que, pour la comparaison des avions, un nombre d'heures de vol différent a été octroyé au F-35A. Ceci serait dû à un besoin d'exercice moins élevé avec l'avion américain en raison de son résultat technique. Argumentation que certain.e.s remettent en cause en raison de la complexité de l'engin. Concernant le deuxième aspect, les frais d'entretien ont été calculés sur les bases d'informations données par le constructeur et non sur les frais que le gouvernement américain rapporte suite à son expérience avec ces avions. Sur ce point, la conseillère fédérale Viola Amherd a assuré que les chiffres avancés par la Confédération étaient corrects et qu'en vu des commandes annoncées, pour les mêmes avions, par le Canada, la Finlande et l'Allemagne, les prix d'entretien pourraient même baisser.
En définitive, comme écrivait la NZZ le 9 juillet 2022, c'est un «théâtre politique» et, ce n'est pas fini. [1]

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.09.2022
CHLOÉ MAGNIN

L'initiative «Stop F-35A» est née, elle a été vue et a été vaincue.
Tout d'abord, il y a eu le lancement de l'initiative «Stop F-35A» par les Vert.e.s, le PS et le GSsA. Celui-ci a suivi la décision de la Confédération d'acheter 36 F-35A américains pour remplacer la flotte aérienne suisse. A son lancement, l'initiative a provoqué des remous notamment parce qu'elle a fait peur. En s'attaquant à un sujet très controversé, l'initiative a fait planer un risque palpable sur le projet du gouvernement et aurait pu faire (re)capoter l'achat des nouveaux jets de combat. Cependant, le Conseil fédéral semblait avoir confiance en son projet et a annoncé souhaiter attendre le retrait ou l'échec de l'initiative dans les urnes avant de signer les contrats d'achat avec les États-Unis.
Puis, en raison notamment de la guerre en Ukraine, l'inflation et l'incertitude sécuritaire ont évincé l'initiative de l'agenda fédéral. Pour les députés en faveur des avions il fallait agir plus vite afin de sécuriser le pays. C'est pourquoi Viola Amherd est revenue, en juin 2022, sur la position du Conseil fédéral au sujet de l'initiative. Elle a affirmé que la Confédération ne souhaitait plus attendre le retrait ou le rejet du texte, mais voulait déjà signer les contrats d'achat avec les États-Unis. Ces mots ont piqué au vif les initiant.e.s, qui ont tout tenté pour récolter les signatures manquantes le plus vite possible.
L'initiative a finalement été déposée le 16 août 2022 avec 103'000 signatures validées. L'espoir des initiant.e.s s'est alors appuyé sur un processus accéléré de la démocratie suisse. Pour empêcher la signature des contrats d'achats, l'initiative devait être soumise à une votation populaire avant le 31 mars 2023. Sachant qu'en temps normal, environ une année s'écoule entre le dépôt de l'initiative et la votation, le sort de l'initiative reposait dans ce cas sur la bonne volonté du Conseil fédéral, mais également des partis bourgeois. En effet, les deux chambres auraient dû se prononcer sur l'initiative à la session d'automne 2022. Suite à cela, il serait revenu au Conseil fédéral de programmer l'initiative lors des votations de mars 2023. Finalement, le Conseil fédéral n'a pas jugé nécessaire de mettre en place une procédure accélérée et a mis l'initiative au programme parlementaire de la session d'hiver, balayant presque entièrement les espoirs du comité d'initiative. En effet, à ce stade, il aurait fallu que le Conseil national refuse l'achat des avions pour que l'initiative ait encore une chance d'aboutir à temps. Le seul élément qui aurait permis une telle décision se serait caché dans le rapport de la commission de gestion, qui n'avait pas encore été publié à ce moment-là. Cependant, sauf révélations dramatiques, les positions des député.e.s étaient gravées dans le marbre. En effet, après les sorties médiatiques brûlantes de l'été, les partis bourgeois sont restés unis. Pour la majorité d'entre eux (UDC, PLR, PVL, Centre), il fallait agir vite et signer les contrats dès l'acceptation au Conseil national du message sur l'armée 2022. La guerre en Ukraine a eu raison de leur patience. En prenant position sur la situation, Jaqueline de Quattro (plr, VD) a affirmé que «les membres du PS et des Verts qui siègent au sein de la CPS ne cherchent qu'à affaiblir l'armée et ils utilisent la tactique du salami pour y parvenir.» Pour elle, la Suisse ne peut pas se passer de défense aérienne alors que la guerre est à ses portes.

Le 15 septembre, le Conseil national s'est positionné en faveur de l'achat des jets de combat. Ce résultat a détruit les derniers espoirs des initiants. En effet, comme son initiative ne pourra pas passer dans les urnes à temps et que le texte de l'initiative n'aurait pas d'effet rétroactif, elle demeure impuissante. La valeur légale du texte ne serait applicable que sur l'achat de matériel militaire futur. Ce résultat a provoqué de vives réactions: on a beaucoup parlé d'un procédé anti-démocratique. Le point captivant à ce sujet se trouve dans le fait que les deux camps ont utilisé ces mots pour parler de ce que leurs opposants étaient en train de faire. Pour les initiant.e.s, ne pas

laisser le peuple revoter sur les avions allait à l'encontre du principe de démocratie semi-directe de la Suisse, tandis que pour les opposants, le contenu de l'initiative n'était pas démocratique et aurait potentiellement pu être proclamé nul. C'est du moins ce que laissait entendre Charles Juillard (centre, JU) lors d'une interview pour 24 Heures le 2 septembre 2022.

Malgré leur colère, la gauche et le GSsA ont finalement hissé le drapeau blanc en retirant leur initiative le 20 septembre 2022, alors que les contrats avec les États-Unis venaient d'être signés. Le comité a annoncé que le retrait de l'initiative avait toujours été une option si les contrats venaient à être signés avant que l'initiative ne soit votée. Il a laissé savoir que «cette signature à une date symboliquement précoce montre une fois de plus le peu de valeur que Viola Amherd accorde à la démocratie directe». [2]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 06.06.2023
CHLOÉ MAGNIN

Les citoyen.ne.s suisses et le Parlement n'auront accès ni aux rapports sur l'impact sonore, ni à ceux sur les critères de **sélection des F-35A**. Cette décision a été publiée alors que deux journalistes de Tamedia et un de la SRF ont tenté d'avoir accès à ces **informations** dites **confidentielles**. La Liberté du 21 avril explique ainsi que RUAG et l'EMPA sont dans leur droit en invoquant les dérogations inscrites dans la loi sur les marchés (LMP) s'agissant de l'achat d'armes, de munitions ou de matériel de guerre ainsi que des constructions relevant de l'infrastructure de défense et de commandement. La confidentialité sur l'achat des F-35A prime donc sur les dispositions de la loi sur la transparence (LTrans).
Dans le cadre d'une interview publiée dans le Quotidien Jurassien du 23 mai, Pierre-Alain Fridez (ps, JU) a critiqué la «chape de plomb» coulée par Viola Amherd autour des nouveaux jets de combat. En parlant de son livre «Le choix du F-35, erreur grossière ou scandale d'Etat?», le Jurassien a également dénoncé le choix de ce jet, avançant que les avions coûteraient plus cher que prévu et que la pollution sonore serait très importante. De plus, il affirme que les modèles européens auraient été plus stratégiques pour la police du ciel. Le Jurassien a aussi rappelé que la droite avait mis sous pression le Parlement pour acquérir ces avions en soulignant que la situation était urgente. Cependant, les jets ne seront vraisemblablement pas livrés avant 2029, selon les estimations du conseiller national. Ce délai de deux ans supplémentaires sur les prévisions de la Confédération est mis sur le compte des nombreuses pannes et de la disparition de pièces de rechange annoncées par les USA. Le DDPS affirmait, quant à lui, en juin 2023 que cette déclaration n'aurait pas d'impact pour la Suisse. [3]

---

1) LT, 28.6.21; NZZ, 21.7.21; TA, 10.5.22; LT, 13.5.22; SoZ, 22.5.22; WOZ, 29.5.22; Blick, 31.5.22; LT, 23.6.22; SoZ, 26.6.22; AZ, LT, NZZ, TA, 9.7.22; So-Bli, SoZ, 10.7.22; NZZ, 11.7.22; Blick, Republik, TA, 12.7.22; So-Bli, 17.7.22; AZ, 20.7.22; WW, 21.7.22; AZ, 27.7.22; Blick, 31.8.22; 24H, AZ, Blick, LT, Lib, NZZ, TA, 10.9.22
2) AZ, 5.5.22; Lib, 19.5.22; 24H, AZ, 28.5.22; Lib, 3.6.22; WW, 14.7.22; AZ, 6.8.22; NZZ, 11.8.22; Blick, Lib, 12.8.22; 24H, Republik, 16.8.22; Blick, LT, Lib, NZZ, TA, 17.8.22; WW, 18.8.22; QJ, 19.8.22; SoZ, 21.8.22; AZ, LT, Lib, NZZ, TA, 25.8.22; 24H, 2.9.22; NZZ, 10.9.22; LT, TA, 13.9.22; WOZ, 15.9.22; 24H, LT, Lib, 16.9.22; LT, 17.9.22; Lib, 20.9., 21.9.22
3) CdT, LT, Lib, TA, 21.4.23; Lib, 13.5.23; QJ, 23.5.23; Lib, 3.6.23; NZZ, 14.7.23; TA, 14.8.23