

M. Morel: Je me déclare disposé à suivre l'avis du Conseil fédéral. Je tiens seulement à relever le fait que j'ai déposé cette motion le 6 octobre 1976 et qu'à l'époque nous n'étions pas informés des intentions du Conseil fédéral.

Präsident: Der Motionär ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Wird das Postulat aus der Mitte des Rates bekämpft? Das ist nicht der Fall; es ist überwiesen.

Interpellation Riesen-Fribourg Flugzeugbeschaffung. Kompensationsgeschäfte Acquisition d'avions. Affaires compensatoires

Wortlaut der Interpellation vom 14. Dezember 1976

Nach den heute erhältlichen Auskünften und nach den Informationen in der Presse werden die Kompensationsgeschäfte, die im Zusammenhang mit der Beschaffung der Tiger-Flugzeuge mit den USA abgeschlossen werden sollen, nicht im entferntesten die erhofften Ergebnisse zeitigen und also die in den Debatten der eidgenössischen Räte genannten Summen nicht erreichen.

Ich wünsche vom Bundesrat eine Erklärung in dieser Sache.

Texte de l'interpellation du 14 décembre 1976

Selon les renseignements en l'état actuel et les informations de la presse, les affaires compensatoires à conclure avec les Etats-Unis, corrélativement à l'acquisition des avions Tiger, n'atteindraient de loin pas les résultats escomptés et ainsi ne couvriraient pas les sommes évoquées lors des débats aux Chambres fédérales.

Je désire interpellier le Conseil fédéral à ce propos.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Baumgartner, Blum, Canonica, Chavanne, Diethelm, Felber, Ganz, Gassmann, Grobet, Loetscher, Meier Werner, Morf, Nanchen, Nauer, Renschler, Rubi, Schmid Arthur, Stich, Villard, Wagner, Wyler, Zehnder, Ziegler-Genf (24)

M. Riesen-Fribourg: En mars dernier, voici donc plus d'un an, nous avons décidé l'achat de 72 avions de combat Tiger. Le crédit d'engagement se montait, vous vous en souvenez, à 1 milliard 170 millions. Comme une fabrication sous licence, même partielle, ne fut finalement pas retenue, le Conseil fédéral nous proposait deux moyens pour y remédier: premièrement, effectuer une partie du montage final à Emmen, ce qui assurait à notre entreprise aéronautique fédérale de bénéficier d'un volume de commandes d'environ 40 millions, et d'assurer du même coup le maintien de 70 places de travail productives durant une période de quatre ans.

Le second moyen résidait dans la possibilité d'obtenir des commandes compensatoires pour l'industrie suisse. Dans ce but, un accord a été négocié avec les services gouvernementaux américains. Le but recherché était de nous assurer, en contrepartie de l'achat des avions, une compensation aussi élevée que possible. Selon le message du 27 août 1975, cette compensation devait représenter au moins les 30 pour cent du prix de l'achat, soit un plus de 350 millions.

Lors des débats de mars dernier, relatifs à l'acquisition d'avions de combat, j'avais eu l'honneur de vous proposer une adjonction à l'arrêté précisément aux fins de donner au Conseil fédéral une plus grande marge de manœuvre en reculant le moment de la signature du contrat d'achat, afin d'assurer préalablement l'essentiel des affaires compensatoires.

Cette proposition n'a pas trouvé l'agrément de la commission, ni du Conseil fédéral, ces oppositions faisant état d'un retard d'un an à un an et demi qu'aurait entraîné pour la livraison des avions l'acceptation de ma proposition.

Finalement, notre Conseil suivit la commission et le Conseil fédéral et refusa l'adjonction proposée. Il n'est pour autant pas inutile de faire connaître l'état d'avancement dans les conclusions des accords de compensation avec les Etats-Unis. Il me paraît opportun de donner au Conseil fédéral l'occasion de présenter un bilan intermédiaire, d'où cette interpellation. A première vue, on pourrait s'étonner du moment de mon intervention. En effet, il y a à peine quelques semaines, on nous informait de la conclusion d'une importante affaire de compensation. Il s'agissait de la construction clé en mains d'une centrale Diesel en Arabie saoudite par une filiale d'Alu-Suisse et pour le compte de l'entreprise américaine Northrop. Le montant de cette commande s'élevait à 12 millions. En réalité, cette première affaire importante de compensation ne rapportera pas intégralement les 12 millions à la Suisse, car ce montant comprend aussi les frais de construction de l'immeuble du gros œuvre. Ce poste englobe les salaires et les matériaux qui seront payés et achetés sur place en Arabie saoudite. De plus, on parle maintenant de la première affaire compensatoire importante. Le huitième rapport sur la politique économique extérieure fait du reste allusion aux multiples difficultés inhérentes au lancement de l'opération. En août de l'an dernier, 8 millions de commandes compensatoires seulement étaient enregistrés. Ce passage du rapport se terminait, il est vrai, par une remarque optimiste et faisait état d'une intensification des contacts. A la Commission du commerce extérieur, M. l'ambassadeur Jolles a donné certaines explications quant à la nature des difficultés et aux raisons de la lenteur des pourparlers. Ces raisons étaient les suivantes: premièrement, le long délai de préparation des affaires importantes, deuxièmement la prime à payer par les entreprises pour pouvoir bénéficier des services spéciaux mis en place par l'association des industriels de machines, ceci afin d'aider la conclusion d'affaires compensatoires. Troisièmement enfin, les difficultés de la General Electric avec la loi antitrust américaine.

Aujourd'hui, selon les renseignements dont nous disposons, les affaires de compensation conclues doivent atteindre un total de 30 à 40 millions, ce qui représente à peu de chose près le douzième de ce qui était prévu. Théoriquement, les commandes compensatoires devraient pour le moins être conclues dans le même laps de temps que les livraisons d'avions. En réalité, le rythme des affaires devrait être plus rapide durant les premières années. Si la progression des compensations suivait simplement celle des livraisons, nous devrions bénéficier maintenant de commandes pour au moins 70 millions. Donc, après une année, nous avons un retard de 30 à 40 millions et si cette vitesse de croisière est maintenue, il nous manquera 200 millions de commandes au moment où le dernier Tiger sera livré. Plus nous approchons de ce moment, moins nos partenaires montreront d'empressement pour réaliser pleinement les termes de l'accord de compensation. M. le chef du Département militaire va tout à l'heure me répondre en me taxant de pessimiste. Je voudrais bien que cela soit le cas. Malheureusement, les expériences faites par d'autres pays dans des cas analogues ne peuvent guère nous conduire à des appréciations optimistes. Ainsi vous le savez, ce qu'on a appelé le «marché du siècle» s'achemine vers un échec pur et simple. Souvenez-vous, la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, la Norvège avaient passé un contrat avec General Dynamic pour l'achat des avions de combat F16. En contrepartie, les ateliers de construction électrique de Charleroi devaient fabriquer l'appareillage radar de ces avions. Cette commande portait sur 1 milliard de francs belges, soit 85 millions de francs suisses. Les Américains se sont dérobés en invoquant le fait que l'offre belge n'était pas compétitive.

tive. La Norvège et le Danemark ont fait les mêmes expériences. Leurs offres, pour des affaires compensatoires, furent, dans leur évidente majorité, refusées, après avoir aussi été qualifiées de non compétitives. Ce qui se passe dans les pays évoqués pourrait bien se répéter chez nous.

Aussi, et pour clore, je pose au Conseil fédéral les six questions suivantes: 1. Quel est le montant exact des affaires de compensation conclues jusqu'ici? 2. Quel est le montant des affaires de compensation dont bénéficie directement notre industrie aéronautique? 3. Quelles sont les autres branches de notre industrie qui ont réalisé des affaires de compensation? 4. Comment se présente la répartition des affaires entre les entreprises et les régions du pays? 5. Les petites et moyennes entreprises ont-elles des chances de réaliser des affaires de compensation? Enfin, que compte faire le Conseil fédéral pour que l'accord sur les affaires de compensation soit intégralement respecté?

Bundesrat Gnägi: Herr Nationalrat Riesen hat in seiner Interpellation sechs klare Fragen gestellt. Ich werde sie ebenso klar beantworten.

Frage 1: Höhe des realisierten Kompensationsabkommens. Bis heute wurden für rund 30 Millionen Franken Aufträge für Gegengeschäfte bei Schweizer Firmen vergeben. Trotz grosser Anstrengungen aller beteiligten Stellen, auch der amerikanischen Vertragspartner, entsprechen damit die bis heute getätigten Kompensationsgeschäfte nicht ganz den ursprünglichen Erwartungen. Anderthalb Jahre nach Unterzeichnung der Vereinbarung über die Gegengeschäfte mit den USA, deren Laufzeit acht Jahre beträgt, ist es aber sicher verfrüht, endgültige Schlüsse über den zu erwartenden Erfolg des Abkommens zu ziehen. Aufgrund ihrer Erfahrungen mit ähnlichen Vereinbarungen haben die amerikanischen Vertragspartner stets darauf hingewiesen, dass die ersten bedeutenden Erfolge nicht vor mindestens zwei Jahren nach Unterzeichnung des Abkommens zu erwarten seien, so dass wir hier noch einige Zeit haben.

Die Frage 2 lautet: Wieviel bekam die Flugzeugindustrie? Bis heute wurden für rund 4 Millionen Franken Aufträge an ein halbes Dutzend Firmen der Flugzeugindustrie vergeben. Es handelt sich dabei um Firmen, die auch auf Gebieten ausserhalb des Flugzeugbaues tätig sind.

Zur dritten Frage: Welche anderen Firmen sind beteiligt worden? Die bis heute getätigten Gegengeschäfte verteilen sich zur Hauptsache auf die Industriezweige Werkzeugmaschinen, Dieselmotoren, Lagereinrichtungen, Elektromaterial, Messgeräte und Giessereiprodukte. Insgesamt wurden bis heute Aufträge an rund 80 Firmen erteilt.

Zur Frage 4 nach der regionalen Verteilung der Aufträge: Die Firmen, die bis heute Gegengeschäfte tätigen konnten, verteilen sich auf das ganze Land. Naturgemäss ist der grössere Teil davon in den Industriezentren des Mittellandes ansässig. Es finden sich aber auch Betriebe des Juras, der Innerschweiz und des Tessins dabei, die in diese Gegengeschäfte einbezogen sind.

Zur Frage 5: Welche kleineren Industrien konnten sich beteiligen? Bei den Kompensationsgeschäften sind die wertmässig eher kleineren Aufträge an mittlere und kleinere Betriebe in der Mehrzahl. Der Presse hat entnommen werden können, dass neben den grossen Firmen wie Brown Boveri in Baden, Sulzer in Winterthur und Alusuisse auch Gegengeschäfte für kleinere Betriebe, wie Lista Lionhard in Erlen, Landert Motoren in Bülach, Hämmerle in Zofingen, Hunziker in Kirchleerau, Hermes-Precisa in Genf usw., abgeschlossen werden konnten.

Die letzte Frage nach der Beurteilung: Wir haben heute keine Veranlassung, an der Ernsthaftigkeit der amerikanischen Vertragspartner zu zweifeln, ihren Verpflichtungen aus der Kompensationsvereinbarung nachzukommen. Im übrigen ist in der Vereinbarung vorgesehen, dass zwei Jahre nach der Unterzeichnung, also Mitte dieses Jahres, auf Regierungsebene eine Standortbestimmung vorgenommen wird. Es wird bei dieser Gelegenheit zu prüfen sein,

ob und allenfalls welche zusätzlichen Massnahmen zur Erfüllung der Vereinbarung erforderlich sind. Im gegenwärtigen Moment laufen die Vorbereitungen für diese Demarchen bei der amerikanischen Regierung. Wir werden alle Anstrengungen weiterführen und dieses Abkommen zu realisieren versuchen. Persönlich habe ich einen gedämpften Optimismus, dass wir hier zum Zuge kommen.

Damit habe ich alle sechs Fragen des Interpellanten beantwortet.

M. Riesen: M. le conseiller fédéral vient de nous dire qu'il avait un optimisme tempéré; je lui dirai de même que mon pessimisme peut être légèrement refroidi. Je le remercie pour sa réponse. Je me déclare satisfait de celle-ci. Cependant je souhaiterais que le Conseil fédéral s'efforce d'intervenir, s'il le peut, en faveur de notre industrie aéronautique qui n'a bénéficié que de 4 millions sur 30 millions d'affaires compensatoires.

76.050

**Schwangerschaftsabbruch (Fristenlösung).
Volksbegehren
Avortement (solution du décal).
Initiative populaire**

Siehe 534 hiervoor — Voir page 534 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 5. Mai 1977

Décision du Conseil des Etats du 5 mai 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes

112 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

76.060

**Ziviler Ersatzdienst (BV Art. 18)
Service civil de remplacement (cst. art. 18)**

Siehe Seite 513 hiervoor — Voir page 513 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 16. Dezember 1976

Décision du Conseil des Etats du 16 décembre 1976

Präsident: Herr Gerwig verlangt das Wort zur Abgabe einer Erklärung.

Gerwig: Ich gebe Ihnen eine Fraktionsklärung ab. Die SP-Fraktion lehnt das neue Gesetz ab, auch in der Volksabstimmung. Wir sind alle für einen Zivildienst, aber nur für einen echten im Sinne der Münchensteiner Initiative und der Anträge Condrau und Dürrenmatt. Das von Ihnen gestern verabschiedete Gesetz löst keine Probleme. Im Gegenteil, das Problem wird unseren Staat, unsere Armee und unsere Bürger weiter belasten zum Schaden aller, die eine anständige und tolerante Lösung wollten, und was noch schlimmer ist: zur Betroffenheit jener 62 000 Stimmbürger, die die Initiative der Münchensteiner unterschrieben und hoffen, wir würden dieser Anregung nachkommen. Unsere Fraktion wird mit Kollegen aus anderen Fraktionen weiter für den Zivildienst kämpfen, für einen Zivildienst, der die Bezeichnung «echt» verdient.