



Les incertitudes des compensations industrielles du *F-35* en Suisse

Jonathan Bannenberg

Dans le cadre de l'achat de l'avion de combat *F-35* par la Suisse, l'année 2023 marque le début de la course aux participations industrielles (aussi appelées « affaires compensatoires » ou *offsets*) par une présélection d'entreprises comptant au moins 250 collaborateurs¹. Conclues lors de l'achat d'armements à l'étranger, les affaires compensatoires regroupent l'ensemble des contreparties que l'acheteur exige de la part d'un fournisseur étranger afin de participer au développement du tissu industriel du pays client. On parle d'*offsets* directs lorsque les compensations sont liées à la réalisation d'achat de matériel militaire et d'*offsets* indirects lorsqu'elles sont exigées dans d'autres secteurs, connexes ou non au programme d'armement.

Le 27 septembre 2020 en Suisse, les citoyens acceptaient de justesse (50,1 % de votes favorables) l'arrêté fédéral du 20 décembre 2019 relatif à l'acquisition de nouveaux avions de combat. Le document prévoit un budget de 6 milliards CHF (environ

5,6 milliards EUR) pour renouveler les moyens de protection de l'espace aérien suisse par la mise en service, d'ici à la fin de l'année 2030, de nouveaux avions de combat². Le texte requiert aussi des affaires compensatoires pour un montant équivalant à 60 % de la valeur contractuelle (20 % directement et 40 % indirectement)³. Le 30 juin 2021, le Conseil fédéral (le Gouvernement suisse) annonçait sa volonté d'acquérir 36 *F-35 Lightning II*, dans sa variante A (à décollage et atterrissage conventionnels)⁴, du fabricant américain *Lockheed Martin*⁵.

Durant la campagne référendaire, les promesses de retombées économiques pour l'industrie suisse ont constitué l'un des principaux arguments des partisans de l'acquisition de nouveaux avions de combat. Dans leur argumentaire, le Conseil fédéral et le Parlement recommandaient ainsi aux citoyens d'accepter l'arrêté fédéral car « *les avions apporteront en outre des mandats à l'industrie suisse*⁶ », c'est-à-dire des affaires compensatoires.

Néanmoins, il existe souvent un fossé entre les promesses de retombées positives et les effets réels (qui sont d'ailleurs difficiles à mesurer) des affaires compensatoires sur l'industrie du pays acheteur. L'objectif de cet *Éclairage* est d'analyser l'acquisition par la Suisse de 36 *F-35* en exposant les incertitudes planant sur les affaires compensatoires qui y sont liées.

Pour ce faire, le texte se divise en trois parties. La première détaille les principaux éléments permettant de caractériser les affaires compensatoires : le fait qu'elles ont un coût pour le pays qui les demande, qu'elles sont conçues comme un levier pour stimuler l'industrie locale et qu'elles s'inscrivent dans une logique de marché spécifique. La seconde partie revient sur la difficulté à objectiver l'effet des affaires compensatoires sur d'éventuelles retombées positives pour l'industrie suisse. Enfin, sur la base de la communication officielle des autorités suisses autour de l'acquisition du *F-35*, la troisième partie souligne plusieurs incohérences quant à la nature et aux montants des affaires compensatoires. Le procédé permet de mettre en perspective les premières difficultés entourant l'accord de compensation conclu entre *Lockheed Martin* et le gouvernement suisse et de s'interroger sur la capacité des instances politiques à y remédier.

1. Coût, politique industrielle et logique de marché : trois éléments fondamentaux pour comprendre les affaires compensatoires

Concernant la définition des affaires compensatoires, trois éléments méritent d'être mis en évidence. Premièrement, les affaires compensatoires ne sont pas gratuites, en ce sens qu'elles se trouvent reprises dans le prix d'achat d'un équipement militaire à l'étranger. Dans le cas du *F-35*, l'exemple de la Pologne — un autre pays européen qui, comme la Suisse, n'a pas participé au programme de développement de l'avion de combat et en a acheté une quantité similaire — est caractéristique⁷. Le 31 janvier 2020,

le gouvernement polonais signait un contrat d'une valeur de 4,6 milliards USD pour l'acquisition de 32 F-35, sans accord de compensation⁸. En l'occurrence, le montant d'un tel accord se serait monté à plus de 1 milliard USD supplémentaire pour la Pologne⁹.

Deuxièmement, les affaires compensatoires ne font sens que lorsqu'elles sont instrumentalisées dans le cadre d'une politique industrielle plus large. C'est ce qui a conduit en 2019 des responsables du ministère polonais de la Défense à recommander aux autorités compétentes de renoncer à un accord de compensation pour l'acquisition des 32 F-35¹⁰. À leurs yeux, le montant requis pour couvrir les affaires compensatoires (plus de 1 milliard USD) n'était pas suffisant pour atteindre leurs objectifs industriels, à savoir acquérir de nouvelles capacités de production dans l'aéronautique militaire¹¹.

Enfin, les affaires compensatoires, qu'on va retrouver formulées de diverses manières dans les marchés stratégiques (notamment, dans des négociations de gré à gré) fonctionnent selon une logique commerciale différente de celle qui prévaut dans les marchés civils classiques. Perturbant le jeu de la concurrence dans une économie ouverte, l'Organisation mondiale du commerce interdit d'ailleurs leur utilisation comme critère de sélection dans les marchés publics¹². Les affaires compensatoires doivent donc être conçues comme un investissement que le gouvernement du pays importateur admet dans le prix d'achat en vue de retombées économiques favorables.

Dans le cas des marchés de défense, la transparence de ce processus peut se retrouver contrainte par l'instrumentalisation de concepts tels que le « secret militaire » ou le « secret des affaires ». Dans la politique en matière d'affaires compensatoires de l'Office fédéral de l'armement (*armasuisse*)¹³, il est ainsi stipulé que : « *Toute publication [des chiffres et des informations concernant les affaires compensatoires] nécessite le consentement écrit préalable du fournisseur étranger concerné, du bénéficiaire suisse et d'armasuisse*¹⁴. » Certes, le fournisseur et/ou l'acheteur peuvent avoir diverses raisons légitimes de ne pas dévoiler les détails de leur entente, mais ces contraintes en matière de communication peuvent aussi favoriser la dissimulation d'éventuels cas de corruption.

Dans les marchés militaires, le principe qui soutient le recours aux affaires compensatoires est l'idée qu'elles sont *in fine* censées atténuer les coûts financiers d'une acquisition d'équipements en renforçant la compétitivité de l'industrie du pays acheteur et en générant des retombées sur les territoires où les sites de production sont implantés. Ainsi, outre la poursuite d'objectifs capacitaires et sécuritaires, « *les affaires compensatoires [...] sont souvent l'une des principales raisons qui poussent les pays acheteurs à conclure d'importants contrats d'armement*¹⁵ ». Surtout, elles participent de la légitimation des volumens budgétaires alloués. Le cas de l'achat du F-35 par la Suisse ne fait pas exception : l'ampleur et la qualité des affaires compensatoires directes ayant même constitué l'un des critères d'évaluation au cours du processus d'acquisition¹⁶. Cependant, et comme développé dans la section suivante, les impacts réels des affaires

compensatoires sur la compétitivité industrielle restent difficilement objectivables, car il n'est pas évident d'en mesurer l'effet indépendamment d'autres facteurs économiques conjoncturels (l'inflation, en particulier).

2. Des retombées économiques difficilement mesurables

Alors que trois autres candidats — l'*Eurofighter* d'*Airbus* (Allemagne)¹⁷, le *F/A-18 Super Hornet* de *Boeing* (États-Unis) et le *Rafale* de *Dassault* (France) — étaient en lice, le Conseil fédéral a justifié son choix d'acquérir 36 avions de combat de type *F-35* en expliquant qu'« un candidat [à savoir le *F-35*] s'est à chaque fois détaché en affichant l'utilité globale la plus élevée tout en présentant les coûts les plus faibles¹⁸ ». Au terme des tests d'évaluation menés par *armasuisse*, le *F-35* est arrivé en tête au regard du critère de l'efficacité (capacités technologiques, modernité des systèmes), de celui du support du produit (exploitation, maintenance, formation, sécurité d'approvisionnement) et de considérations tenant à la coopération (collaboration pendant l'exploitation, accès aux données et aux ressources techniques)¹⁹.

Cependant, dans le domaine des affaires compensatoires, et alors que *Lockheed Martin* devra garantir l'octroi de contrats en Suisse comptant pour 60 % de la valeur de la commande²⁰, le *F-35* n'a pas obtenu le meilleur score²¹. Ce résultat n'est guère surprenant. La question du partage industriel et technologique est un des points faibles du *F-35* « de par la structure du programme et la volonté de Washington de contrôler les savoirs technologiques²² ». Le contraste est frappant avec d'autres offres, comme celle d'*Airbus* qui proposait d'installer en Suisse une chaîne d'assemblage final des avions *Eurofighter*²³.

Malgré cette faiblesse, le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) précise pourtant que parmi les conséquences économiques découlant de l'achat du *F-35*, les affaires compensatoires présentent plusieurs avantages pour renforcer la base technologique et industrielle importante pour la sécurité (BTIS) de la Suisse²⁴. D'après le DDPS, ces avantages économiques sont :

- l'assurance de maintenir, voire d'augmenter, le nombre d'emplois ;
- l'accès à des technologies de pointe ou à des savoir-faire spécifiques ;
- l'augmentation des exportations ;
- le renforcement de la position de l'industrie suisse sur les marchés internationaux²⁵.

En novembre 2022, *armasuisse* annonçait ainsi qu'une étude commandée à l'institut de recherche économique *BAK Economics* avait conclu que les entreprises suisses ayant bénéficié d'affaires compensatoires présentaient une intensité de recherche, un volume et une dynamique d'exportations plus importants que ceux de leurs secteurs d'activité

respectifs²⁶. Sur les 616 affaires compensatoires analysées pour la période allant de 2018 à 2021, il y a 194 entreprises bénéficiaires ; parmi elles, 95 ont participé à l'enquête de *BAK Economics* (ce qui correspond à un taux de participation de 49 %)²⁷.

Bien que les résultats de l'étude attestent une corrélation entre, d'un côté, le fait pour les entreprises de bénéficier d'affaires compensatoires et, de l'autre, une intensité de recherche, un volume et une dynamique d'exportations plus élevés²⁸, *armasuisse* reconnaît dans son communiqué qu'il est impossible d'établir un lien de causalité entre ces variables²⁹. Autrement dit, des facteurs indépendants de la politique d'affaires compensatoires pourraient tout aussi bien expliquer ces résultats, et ce d'autant plus que la période concernée par l'étude de *BAK Economics* (2018-2021) se caractérise par une volatilité conjoncturelle³⁰. En outre, il se peut aussi qu'il y ait un effet de causalité inverse et que les entreprises sélectionnées pour bénéficier d'affaires compensatoires l'aient justement été parce qu'elles sont des « championnes » de l'industrie qui ont déjà de meilleurs résultats que les autres entreprises.

Par-delà l'effet d'annonce, cette étude met donc surtout en évidence le fait que la contribution économique réelle des affaires compensatoires négociées dans le cadre de contrats de défense est difficile à mesurer. Outre cette difficulté, la communication officielle des autorités suisses sur la nature et les montants des affaires compensatoires liées à l'acquisition du F-35 fut, à tout le moins, peu compréhensible pour l'ensemble des acteurs impliqués. Cela dénote un autre élément caractéristique des *offsets* : l'opacité.

3. Une communication peu claire

Pour rappel, l'arrêté fédéral relatif à l'acquisition de nouveaux avions de combat du 20 décembre 2019 fixe un volume de financement maximum de 6 milliards CHF et dispose que les entreprises étrangères doivent compenser en Suisse 60 % de la valeur contractuelle³¹. Le 27 septembre 2020, au moment où l'arrêté a été accepté en votation populaire, l'industrie s'attendait à recevoir 3,6 milliards CHF en affaires compensatoires. Ainsi, le Groupe romand pour le matériel de Défense et de Sécurité (qui rassemble une septantaine d'entreprises) saluait dans un communiqué la décision du peuple suisse et soulignait que « *l'avionneur devra compenser 3,6 milliards*³² ».

Pourtant, en novembre 2021, et alors qu'un crédit d'engagement de 6,035 milliards CHF est finalement prévu pour les 36 F-35 (la différence de 35 millions CHF s'expliquant, selon *armasuisse*, par une actualisation des pronostics d'inflation)³³, le DDPS annonce que le constructeur des avions compensera 2,9 milliards CHF³⁴. Une différence de 700 millions CHF par rapport aux 3,6 milliards CHF attendus par l'industrie. À cet égard, *armasuisse* explique que les 2,9 milliards CHF se basent sur le montant effectivement versé aux fournisseurs étrangers³⁵, c'est-à-dire environ 4,8 milliards CHF qui ne comprennent pas les prestations du gouvernement américain ni les parts concernant la

TVA sur les importations, le supplément pour d'éventuels risques techniques et les acquisitions directes en Suisse.

Tableau 1. Répartition du crédit d'engagement pour les F-35 suisses

Composition	Montant	Type d'offsets	Montant
Valeur contractuelle	4,8 milliards CHF	Offsets directs (20 %)	1 milliard CHF
		Offsets indirects (40 %)	1,9 milliard CHF
Prestations du gouvernement des États-Unis	1,235 milliard CHF		Total : 2,9 milliards CHF
TVA			
Supplément-risque			
Acquisitions directes en Suisse			
TOTAL	6,035 milliards CHF		

Source : GRIP, 2023 ; d'après « [Air2030 – Questions et réponses](#) », DDPS, page consultée le 21 septembre 2023.

Surpris par cette différence de 700 millions CHF, les milieux économiques semblent malgré tout avoir été rassurés par les justifications d'*armasuisse*. Comme l'explique Philippe Cordonier, le responsable pour la Suisse romande de *Swissmem* (l'association faîtière de l'industrie des machines) : « *La différence n'est pas en défaveur de l'industrie suisse, car le montant [...] n'est pas une perte, mais un montant qui sera affecté directement par ArmaSuisse à des entreprises suisses, par exemple pour des prestations d'infrastructures, de construction ou d'équipements au sol et qui ne relèvent pas directement des offsets*³⁶. » Il est ici fait référence aux mandats confiés directement par la Confédération à des entreprises suisses, c'est-à-dire aux acquisitions directes en Suisse. Comme expliqué, celles-ci s'inscrivent dans les parts non compensées du crédit d'engagement de 6,035 milliards CHF.

Cependant, ces parts non compensées comprenant aussi les prestations du gouvernement des États-Unis, la TVA et le supplément pour risques (voir Tableau 1), la différence de 700 millions CHF entre les compensations attendues et celles qui devraient effectivement être perçues ne sera pas entièrement comblée par les acquisitions directes, qui devraient se monter à 67 millions CHF³⁷. Surtout, il y a manifestement une incohérence. Le fait que les 6,035 milliards CHF comprenaient en réalité aussi des crédits publics est une permissivité troublante par rapport au libellé de l'arrêté soumis au vote populaire. Le conseiller national (député de la Chambre basse du Parlement) Jean-Luc Addor n'a d'ailleurs pas manqué « *de s'étonner qu'une partie des investissements sera réalisée par la Confédération, alors que l'arrêté ne mentionne que le constructeur*³⁸ ».

Ces problèmes de communication et de transparence témoignent de l'opacité qui entoure généralement les affaires compensatoires. Dans le cadre de la politique industrielle de l'État acquéreur, l'instrumentalisation des affaires compensatoires peut d'ailleurs les rendre extrêmement complexes et bureaucratiques, entrant ainsi en contradiction avec la volonté d'offrir aux entreprises des opportunités équitables pour y avoir accès. Dans cette configuration, il revient notamment aux entreprises suisses de se profiler auprès de *Lockheed Martin* pour obtenir des mandats, dans « *un processus qui va durer des années, loin des yeux du public*³⁹ » ; processus au cours duquel les capacités de réseautage de chaque entreprise constitueront un facteur déterminant.

Les instances politiques suisses assurent que les affaires compensatoires liées à l'acquisition des nouveaux *F-35* feront l'objet d'une surveillance accrue. Jacqueline Stampfli, porte-parole d'*armasuisse*, souligne ainsi que : « *Les transactions offset sont soumises à un contrôle strict et transparent*⁴⁰. » De même, le conseiller aux États (député de la Chambre haute du Parlement) Charles Juillard assure que la Commission de gestion du Conseil des États sera attentive « *à une répartition géographique équitable des mandats et à ce que les commandes effectives atteignent bien les montants promis*⁴¹ ». Dans une logique rassemblant aussi les intérêts du fournisseur et des acteurs locaux, il reste à voir comment et dans quelle mesure cette surveillance politique permettra à l'État d'effectivement renforcer la compétitivité de la BTIS de la Suisse.

Conclusion

Particulièrement courantes dans le commerce des armes, les affaires compensatoires s'accompagnent souvent de leur lot de controverses. L'acquisition du *F-35* par la Suisse n'y déroge pas.

L'effet de levier que sont censées exercer les affaires compensatoires sur l'activité industrielle est difficilement mesurable. Dans le cas suisse, cette difficulté expose déjà des incertitudes quant à l'objectivation de l'ambition de renforcer la BTIS. D'un autre côté, la communication officielle autour de la nature et de l'ampleur des participations

industrielles s'est accompagnée de certaines incohérences. Le fait que *Lockheed Martin* compensera 2,9 milliards CHF, alors que les acteurs locaux s'attendaient à 3,6 milliards CHF, ou que le crédit d'engagement comprenait aussi des mandats accordés directement par la Confédération en sont des illustrations.

À l'image des onze recommandations faites au gouvernement par la Commission de gestion du Conseil des États⁴², le renouvellement des avions de combat semble avoir ravivé en Suisse une certaine volonté politique de mieux encadrer les affaires compensatoires. Néanmoins, sa mise en œuvre et ses effets tout au long (et au-delà) du programme d'acquisition restent incertains.

* * *

L'auteur

Jonathan Bannenberg est chercheur au GRIP. Diplômé de l'Université de Lausanne (Suisse), il est titulaire d'un master en science politique de l'Université libre de Bruxelles (ULB).

Pour citer cette publication

Jonathan Bannenberg, « Les incertitudes des compensations industrielles du F-35 en Suisse », *Éclairage du GRIP*, 25 septembre 2023.

1. GERMANIER Fabrice, « [Achat du F-35 : la course aux affaires compensatoires va débiter](#) », *Rhône FM*, 4 décembre 2022.
2. Voir « Arrêté fédéral relatif à l'acquisition de nouveaux avions de combat du 20 décembre 2019 », *Feuille fédérale*, n° 52, 31 décembre 2019, p. 8253.
3. *Ibidem*.
4. Outre la variante A, le F-35 se décline dans les versions B (atterrissage vertical et décollage sur de très courtes distances) et C (pour opérer depuis des porte-avions).
5. Communiqué de presse « [Air2030 : le Conseil fédéral décide de l'acquisition de 36 avions de combat de type F-35A](#) », *Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports*, 30 juin 2021.
6. Citation tirée des « [Explications du Conseil fédéral](#) », publiées par la Chancellerie fédérale, relatives à la votation populaire du 27 septembre 2020, p. 83.
7. Le programme de développement du F-35 s'inscrit dans le cadre d'un partenariat industriel réunissant autour des États-Unis : le Royaume-Uni, l'Italie, les Pays-Bas, l'Australie, la Norvège, le Danemark et le Canada.
8. ADAMOWSKI Jaroslaw, « [Poland inks \\$4.6 billion contract for F-35 fighter jets](#) », *Defense News*, 31 janvier 2020.
9. GRAF Jędrzej et SZOPA Maciej, « [Poland to Resign from the F-35 Offset to Save USD 1 Billion](#) », *Defence24*, 20 décembre 2019.
10. *Ibidem*.

11. En tant que directeur du Bureau des accords de compensation du ministère polonais de la Défense, le colonel Jacek Najs déclarait ainsi : « *Au regard du montant – plus d'un milliard de dollars – nécessaire pour couvrir l'offset, c'est trop peu. Nous voulions avant tout acquérir des capacités de fabrication, d'abord pour le F-35, puis, à un stade ultérieur du dialogue, pour le F-16 et le C-130.* » ; cité par *ibidem* (traduction libre).
12. Organisation mondiale du commerce, [Accord sur les marchés publics](#), 30 mars 2012, p. 19.
13. *Armasuisse* est le centre de compétences pour les acquisitions, les technologies ainsi que l'immobilier et est une entité du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports.
14. « [Politique en matière d'affaires compensatoires](#) », *armasuisse*, 1^{er} novembre 2022, p. 16.
15. HOLDEN Paul *et al.*, *Indefensible: Seven Myths that Sustain the Global Arms Trade*, Londres, Zed Books, 2016, p. 105 (traduction libre).
16. Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, [Exigences relatives à l'acquisition du prochain avion de combat et d'un nouveau système de défense sol-air de longue portée](#), Berne, 10 janvier 2020.
17. Dans le cadre de cet appel d'offres, l'Allemagne et Airbus représentent les autres États (Royaume-Uni, Italie et Espagne) et les autres entreprises (*BAE Systems* et *Leonardo*) du consortium *Eurofighter*.
18. Communiqué de presse « [Air2030 : Le Conseil fédéral décide de l'acquisition de 36 avions de combat de type F-35A](#) », *op.cit.*
19. *Armasuisse*, « [Prochain avion de combat. Rapport succinct d'évaluation](#) », Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, 2021.
20. Le 19 décembre 2019, après plusieurs jours de blocage, les deux Chambres de l'Assemblée fédérale (le Parlement suisse) sont finalement parvenues à s'entendre pour des investissements à hauteur de 60 % ; voir MEYER-VACHERAND Etienne, « [Avions de combat, un compromis sur les affaires compensatoires](#) », *Le Temps*, 19 décembre 2019.
21. *Armasuisse*, *op. cit.*, p. 10.
22. QUÉAU Yannick, « Le F-35 dans le contexte canadien : l'envolée des coûts et l'épineuse question du partage industriel », *Fondation pour la recherche stratégique*, note n° 17, 2011, p. 7.
23. SCHMID Adrian, « [Eurofighter-Hersteller ermahnt alle sieben Bundesräte](#) », *Tages Anzeiger*, 26 juin 2021.
24. La BTIS de la Suisse est constituée des institutions de recherche et des entreprises qui disposent de compétences, de connaissances et de capacités dans les domaines techniques liés à la sécurité et à la défense ; voir « [Air2030 – Questions et réponses](#) », *DDPS*, page consultée le 20 septembre 2023.
25. Voir « [Air2030 – Questions et réponses](#) », *DDPS*, page consultée le 9 décembre 2022.
26. Voir le communiqué « [Étude sur les affaires compensatoires : intensité de recherche, volume et dynamique d'exportations plus élevés](#) », *armasuisse*, 21 novembre 2022.
27. BAK Economics AG, [Analyse de l'efficacité de l'instrument « affaires compensatoires »](#), Bâle, 3 octobre 2022, p. 14-15.
28. Respectivement mesurés par la part des employés travaillant dans la R&D (recherche et développement), la part des exportations dans le chiffre d'affaires et son évolution ; voir *ibid.*, p. 19-26.
29. Voir « [Étude sur les affaires compensatoires : intensité de recherche, volume et dynamique d'exportations plus élevés](#) », *op.cit.*
30. BAK Economics AG, *op. cit.*, p. 44. Pour une discussion plus large sur les effets économiques des affaires compensatoires, voir DUMAS Lloyd J., « Do offsets mitigate or magnify the military burden? », dans Jurgen BRAUER et J. Paul DUNNE (dir.), *Arms Trade and Economic Development: Theory, policy, and cases in arms trade offsets*, Londres et New York, Routledge, 2004, p. 21-33.
31. Voir « Arrêté fédéral relatif à l'acquisition de nouveaux avions de combat du 20 décembre 2019 », *op. cit.*
32. Voir le communiqué « [Le GRPM salue la décision du peuple suisse](#) », *Groupe romand pour le matériel de Défense et de Sécurité*, 27 septembre 2020.

33. QUIQUEREZ Florent, « [Pourquoi la facture du F-35 passe de 5 à 6 milliards](#) », *Tribune de Genève*, 26 novembre 2021.
34. Voir « [Air2030 : les contrats concernant le F-35A et le Patriot sont prêts](#) », *DDPS*, 26 novembre 2021.
35. QUIQUEREZ Florent, « [Le F-35 ne tient pas les promesses de retombées économiques](#) », *Tribune de Genève*, 30 novembre 2021.
36. Cité par *ibidem*.
37. Voir « [Air2030 – Questions et réponses](#) », *DDPS*, page consultée le 6 juin 2023.
38. QUIQUEREZ Florent, « [Le F-35 ne tient pas les promesses de retombées économiques](#) », *op. cit.*
39. VAKARIDIS Mary, « [Les retombées industrielles de l’achat du F-35A aiguissent les appétits](#) », *SWI swissinfo.ch*, 23 novembre 2022.
40. Citée par *ibidem*.
41. Cité par *ibidem*.
42. Voir « Controlling des affaires compensatoires. Rapport de la Commission de gestion du Conseil des États du 25 janvier 2022 », *Feuille fédérale*, n° 27, 8 février 2022.



Le GRIP bénéficie du soutien
du Service de l'Éducation
permanente de la Fédération
Wallonie-Bruxelles.

Crédit photo de couverture : Take off from Meiringen F-35, 12 juin 2019, Ossobe via [Wikimedia Commons](#)

Les opinions émises dans cette publication n'engagent que leurs auteurs et ne constituent en rien une prise de position du GRIP.

Tous droits réservés. © Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité

Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité
Mundo-Madou - 7-8 Avenue des Arts - 1210 Saint-Josse-ten-Noode, Belgique
Tél. : +32 (0) 473 982 8202 – admi@grip.org – www.grip.org
Twitter : [@grip_org](#) - Facebook : GRIP.1979.



Fondé à Bruxelles en 1979, le GRIP (Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité) s'est développé dans le contexte particulier de la Guerre froide, ses premiers travaux portant sur les rapports de forces Est-Ouest. Durant les années 1980, le GRIP s'est surtout fait connaître par ses analyses et dossiers d'information concernant la course aux armements, ses mécanismes et ses enjeux. Après la chute du mur de Berlin en 1989, prenant acte du nouvel environnement géostratégique, le GRIP a orienté ses travaux sur les questions de sécurité au sens large et a acquis une expertise reconnue sur les questions d'armement et de désarmement (production, réglementations et contrôle des transferts, non-prolifération), la prévention et la gestion des conflits (en particulier sur le continent africain), l'intégration européenne en matière de défense et de sécurité, et les enjeux stratégiques. En éclairant citoyens et décideurs sur des problèmes complexes, le GRIP entend contribuer à la diminution des tensions internationales et tendre vers un monde moins armé et plus sûr. Plus précisément, l'objectif du GRIP est de travailler en faveur de la prévention des conflits, du désarmement et de l'amélioration de la maîtrise des armements.

5 BONNES RAISONS DE SOUTENIR LE GRIP

Le GRIP a pour mission d'étudier les conflits et les conditions de la paix. Il le fait dans l'optique de donner aux citoyens, à la société civile et aux élus accès à des analyses indépendantes permettant aux décideurs comme au grand public de renforcer leurs capacités critiques face à des enjeux complexes où s'entremêlent des intérêts politiques et économiques et des conceptions normatives et éthiques parfois contradictoires. En faisant un don au GRIP, vous participez au renforcement de ses moyens et œuvrez à :

- Développer une recherche indépendante sur la paix ;
- Consolider les capacités en tant que force de proposition auprès des décideurs politiques ;
- Garantir l'accès en langue française à une recherche rigoureuse et accessible au public ;
- Former une relève à qui il incombera de relever les défis de demain ;
- Préserver l'activité *Édition* du GRIP qui permet de mettre de l'avant les combats des acteurs au service de la paix qu'ils soient journalistes, médecins ou militants des droits de la personne.

Le GRIP ne saurait accomplir efficacement sa mission d'information et de sensibilisation du public sans le soutien de donateurs motivés par la défense de la paix comme bien commun. En soutenant le GRIP, vous contribuez au renforcement d'une recherche indépendante et de qualité au service de la société civile sur de nombreux sujets sensibles relatifs aux droits humains, aux libertés fondamentales ou encore à la sécurité des personnes. Vous permettez aussi aux chercheurs du GRIP de s'investir dans la formation d'une relève étudiante, en fournissant un encadrement propice à la transmission des savoirs et des compétences nécessaires à l'analyse critique des enjeux de société.

Rejoignez-nous sur grip.org. Devenir donateur : IBAN -BE87 0001 5912 8294 - BIC/SWIFT : BPO TBE B1

GROUPE DE RECHERCHE ET D'INFORMATION SUR LA PAIX ET LA SECURITE

Avenue des Arts, 7-8
B-1210 Saint-Josse-ten-Noode
Tél. : +32 (0) 473 982 820
Site Internet : grip.org