



## OUI AU GRIPEN LE 18 MAI 2014 !



Le stand Gripen dans les rues Basses le 3 mai 2014.

### Un Griffon suédois pour protéger la Suisse ?

N'êtes vous pas frappés par le nombre de ressemblances entre la Suisse et la Suède ? Mustang, Vampire, Hunter, Cougar sont des avions qui ont déjà été communément utilisés. Un climat varié, la neutralité armée... ce n'est donc pas un hasard si les deux pays collaborent; la Suède met à disposition des terrains d'exercice pour les chars et les Stinger, des exercices sont menés conjointement. Les échanges

commerciaux entre les deux pays ne manquent pas; les chars FV 4010 que l'armée a achetés en sont un exemple. D'ailleurs, le choix d'un nouvel avion d'entraînement pour la Suède pourrait porter prochainement sur l'acquisition du PC-21 suisse. Le programme Gripen ne fait que s'inscrire dans la continuité, c'est simplement la suite logique de cette collaboration historique pour défendre au mieux les intérêts sécuritaires économiques et politiques de notre pays.



### **Le Gripen en question?**

Il semble que le débat actuel se cristallise autour du Gripen alors que la question qui est posée au peuple ne concerne que le mode de financement du programme complet prélevé de toute manière sur le budget militaire. Que le département militaire décide d'acheter avec son budget des avions, des casquettes ou des boucles de ceintures ne relève pas vraiment de la compétence du citoyen. Si n'importe qui peut se mêler de la conduite de la sécurité collective, celle-ci ne peut plus être convenablement assurée. La plupart de nos concitoyens ne se sentent pas concernés par la sécurité de notre espace aérien parce qu'ils ne voient que le ciel bleu au-dessus de leur tête et ignorent simplement ce qui s'y passe. Lorsque l'on parle de trafic aérien et de police du ciel, on ne fait pas nécessairement le rapprochement avec la notion de trafic automobile. Pourtant, tout le monde comprend l'utilité de la police qui régleme et surveille ce même trafic. On peut imaginer sans peine quel serait le résultat d'une initiative émanant de gangsters visant à renoncer à un crédit d'achat de voitures de police sous prétexte que les unités à pied et à vélo sont suffisantes; c'est tout simplement grotesque...

### **Des Gripen presque gratuits.**

En effet, si le coût total du programme (avions, pièces de rechange, maintenance, formation du personnel et des pilotes, etc.) est compris dans le prix (~3Miards), la balance commerciale des accords économiques exclusifs, c'est-à-dire, en dehors de la concurrence et des lois habituelles du marché, garanti à la Suisse en retour, un investissement

d'environ 2.5Miards. Ce montant correspond également à plus de 10 000 emplois sur 10ans ainsi qu'à un accord de partenariat économique avec Saab pour la construction d'éléments de l'avion pour tous ses futurs clients dans le monde. Plus le Gripen se vendra, plus notre économie gagnera.

De très nombreux pays devant bientôt remplacer leur flotte d'intercepteurs tous-temps, on se rend vite compte, à considérer l'offre du marché, qu'ils se tourneront vraisemblablement vers ce modèle, Gripen E, l'une des alternatives les plus crédibles, avec le rapport qualité-prix le plus intéressant.

Effectivement, les pays engagés dans le programme américain concurrent JSF / X-35 voient les coûts de développement exploser, les variantes spécifiques promises s'annuler, les retards se cumuler. Bref, plusieurs pays se sont même déjà retirés augmentant d'autant la facture pour les autres...





### **Le Gripen est-il le mauvais avion?**

Lorsque le DDPS a commandé une évaluation technique d'un nouvel avion de combat en vue de remplacer les F-5E vieillissant, le choix final a porté sur trois avions: le Gripen, l'Eurofighter et le Rafale. A ce stade de l'évaluation, les trois avions conviennent pour la Suisse et sa politique de défense.

Maintenant, dans ce choix, il y a deux catégories, il y a d'un côté les chasseurs polyvalents de supériorité aérienne à hautes performances et de l'autre un intercepteur tous-temps à capacités polyvalentes, soit le Gripen.

Ces deux catégories ne sont pas tout-à-fait équivalentes et le choix de l'avion dépend principalement de l'usage que l'on en fait, donc de la stratégie de notre couverture aérienne. Contrairement à ce qui s'est répété un peu partout, le choix du Gripen est plus motivé par son utilisation tactique que par une comparaison peu pertinente des performances pures d'avions qui ne sont de toute façon pas comparables, puisqu'ils n'appartiennent pas à la même catégorie. Le Gripen est effectivement le meilleur choix pour un intercepteur léger qui ne couvre pas les mêmes missions que les F/A-18. Ainsi, la couverture optimale de notre espace aérien est-elle assurée, non pas par un seul avion mais

par la conjonction, bien plus efficace aujourd'hui du Gripen et du F/A-18. Si le choix tactique s'était porté sur le remplacement combiné de la flotte des F/A-18 et des F-5E, alors, c'est vraisemblablement le Rafale ou l'Eurofighter qui aurait été privilégié.

### **A propos du coût...**

On entend souvent dire que le Gripen est « moins cher » que le Rafale qui est par conséquent « trop cher ». Cette réflexion est simplement inepte. Il est vrai que le coût unitaire est moins élevé pour le Gripen\* mais au niveau du programme complet (avions, entretiens, pièces de rechange, mises à jour, formation du personnel et des pilotes) le budget aurait été le même, avec cependant 18 unités au lieu de 22 pour une efficacité de couverture équivalente. Là encore le choix est tactique : nous avons fait le choix de posséder plus d'avions engageables mais moins sophistiqués principalement parce que cette stratégie offre une plus grande disponibilité et présente une vulnérabilité moindre en cas d'attrition. N'oublions pas que même super-performant et, même avec le meilleur pilote aux commandes, un avion militaire peut toujours s'écraser, cela fait aussi partie des risques à prendre en considération. Le prix d'achat de l'avion et les frais d'exploitation ne sont pas du tout la même chose. Lorsqu'on achète une voiture, le prix affiché (avant négociation et rabais) ne comprend que l'objet et ses options, pas l'essence qu'elle va consommer sur 30 ans, ni le coût des services, des pièces de rechange et des réparations pour cette même durée, ni les cours de conduite, ni le permis, etc. Les 3Miards du programme Gripen comprennent tous ces aspects contrairement aux arguments des



référendaires qui ne semblent pas bien maîtriser les aspects techniques liés à cette votation. En terme de frais d'exploitation, le Gripen offre un bien meilleur rapport que l' Eurofighter ou le Rafale. Ramené à l'heure de vol, le Gripen est aussi bien plus avantageux que notre flotte de Tiger II actuelle car plus un avion vieillit (plus il se rapproche de la fin de son potentiel), plus les coûts d'exploitation augmentent; c'est la raison pour laquelle il est pertinent d'anticiper le remplacement des avions avant leur obsolescence afin d'éviter de devoir les maintenir au-delà de leur potentiel à un coût horaire exponentiel.

\* A ce propos, le coût unitaire d'un avion dépend surtout du nombre d'exemplaires acquis, de l'ordonancement dans le temps et de la nature des contrats compensatoires ainsi que des accords politiques entre pays. De plus, le coût d'un avion diffère fortement dès lors que l'on considère la cellule et les moteurs ou si l'on divise le coût complet du programme par le nombre d'unités. De plus, sur 30ans de vie opérationnelle, des modifications et des mises à jour sont incontournables. Celles-ci prennent du temps et leur coût de développement est généralement intégré dans le programme, mais ce n'est pas forcément le cas. Ainsi, le prix unitaire d'un avion n'a pas vraiment de sens. Pour comparer ce qui est comparable, il faut prendre le programme dans sa globalité et pour toute la durée de l'exercice. Bref, on ne peut toujours pas additionner des pommes avec des poires...

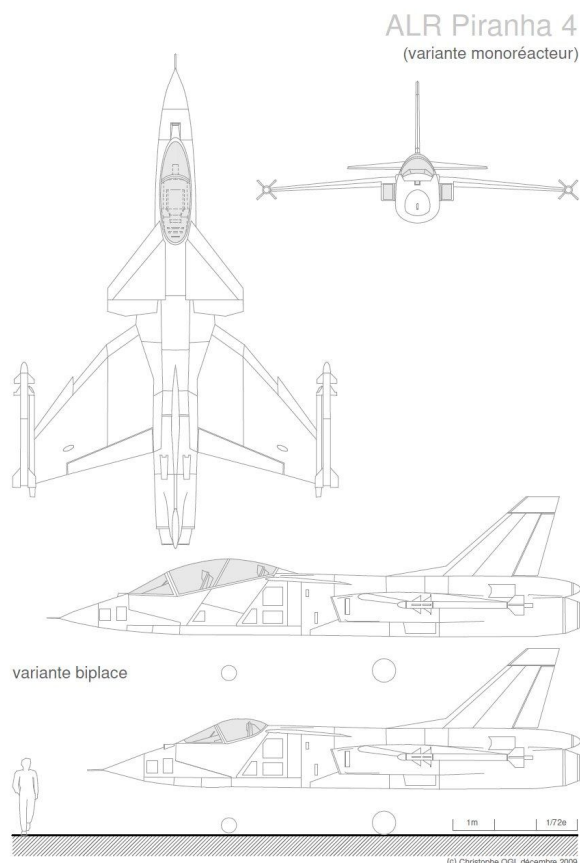
**Les origines suisses du projet Gripen?** Lorsqu'il fallut prévoir le remplacement des Vampires et Venoms vers 1980, l'ALR (Arbeitsgruppe für Luft- und Raumfahrt) fut spécifiquement constitué. Il s'agit d'un groupe de recherche composé de militaires, d'ingénieurs et d'industriels qui devaient plancher sur un concept global de défense aérienne pour notre pays. Il en

sortit l'idée de concevoir un petit chasseur simple, efficace et bon marché disponible en quantité suffisante pour maintenir la couverture de l'espace aérien tandis que d'autres appareils se chargeraient de missions spécifiques telles que l'attaque au sol, la supériorité aérienne à haute altitude ou l'interception à long rayon d'action. La réflexion principale était la suivante: à cette époque, le prix, la puissance et le poids des avions de combat ne cessaient de croître. L'expérience des guerres précédentes avait pourtant montré que des appareils, certes moins sophistiqués, mais plus manoeuvrants et disponibles, plus nombreux, l'emportaient plus facilement dans les combats aériens. Le concept d'un petit avion simple, n'utilisant que des composants éprouvés et facilement disponibles, offrait l'avantage de compenser rapidement le taux d'attrition en cas de conflit prolongé. De ce constat, sortit un cahier des charges pour un petit intercepteur qui ne serait pas forcément produit en Suisse. L'ALR avait également relevé l'intérêt d'un tel type d'avion susceptible d'intéresser le marché international. En effet, nombre de petits pays ou même d'autres puissances restreignaient leurs aviations en raison de l'élévation spectaculaire du coût des programmes. Logiquement ils auraient pu être nombreux à se tourner vers un avion léger, d'un prix inférieur de moitié à celui des chasseurs disponibles alors.

Un projet fut conçu, plusieurs variantes comparées et un démonstrateur technique télécommandé à échelle réduite fut réalisé pour des tests en soufflerie ainsi qu'en l'air. Cet avion fut baptisé "Piranha" et poursuivit son programme d'essais. Si l'avion avait été produit en Suisse, il aurait occupé jusqu'à 2000 employés pendant de nombreuses années. D'une architecture très semblable à celle du Gripen, il était



1/4 plus léger, et de 3,5 m plus court. Au bénéfice d'un rapport poussée/poids de 1.27 contre 1.02 pour le Gripen A, il bénéficiait de plus de puissance et d'une meilleure maniabilité. Seule la forme de l'aile différait; en flèche pour le Piranha et en delta pour le Gripen...



Pour développer le projet, l'entreprise devait rechercher des partenaires économiques et techniques fiables et éprouvés. En effet, quelque peu échaudés par l'aventure du P-16, nos représentants politiques ne souhaitaient pas faire supporter à la seule Suisse les frais de développement et de production d'un nouvel avion de combat. L'affaire promettait pourtant de juteux profits et

un contrat fut finalement signé avec le groupe Boeing. Comme pour l'affaire du secret bancaire aujourd'hui, le gouvernement américain perçut le danger de la concurrence que présentait ce jet pour le marché américain et somma Boeing de se retirer de l'affaire. De même, les autres investisseurs pressentis subirent des pressions et effectivement le projet resta sans suite. Cependant, le cahier des charges et les réflexions de l'ALR avaient fait des émules dans le petit monde des constructeurs d'avions et même débouché sur des partenariats économiques en collaboration avec MBB notamment. Ainsi, par ricochet, ce concept connu entre autres, un développement pratique en Chine avec le projet JF-17, en Inde avec le LCA, et finalement en Suède avec le fameux Gripen de Saab. En effet, le JAS-39 (Gripen) n'est rien d'autre que la concrétisation pratique des considérations tactiques souhaitées par notre pays quelques années plus tôt. En achetant aujourd'hui le Gripen, ce n'est finalement qu'un retour sur investissement qui ne saurait combler mieux nos besoins actuels en matière de sécurité aérienne.

*Source: Pour approfondir le sujet Piranha, se référer à l'excellent livre de Luc Léonardi: "P-16, prototypes suisses d'avions à réaction N-20, Lear jet, Piranha"*

Christophe OGI

Dir des cours de connaissance aéronautique