

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2009)
Heft: [1]: Aviation

Artikel: "Gripen", le meilleur choix pour la Suisse
Autor: Carp, Anders
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-348890>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

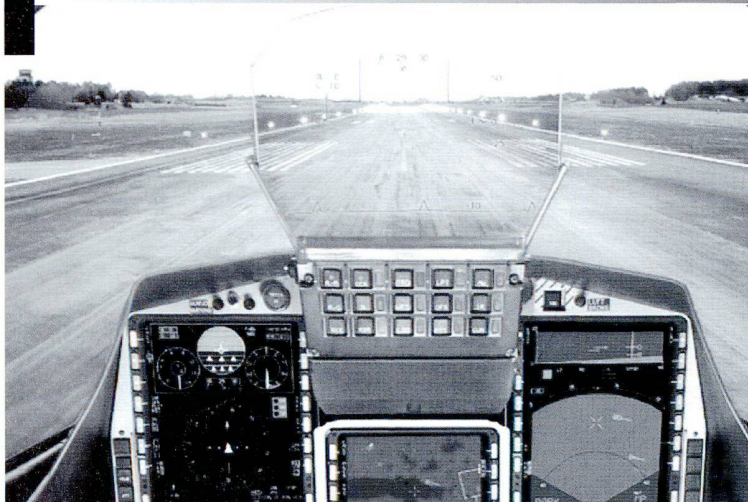
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Le *Gripen* est déjà un succès commercial. Il a attiré plusieurs pays par sa polyvalence et son rapport coût/efficacité.

Toutes les illustrations © Saab.

Aviation

Gripen, le meilleur choix pour la Suisse

Anders Carp

Directeur, Saab Gripen Suisse

Le *Gripen*, construit par le groupe suédois d'armement, de construction d'avions et de sécurité Saab AB, est en lice pour le marché du nouvel avion de combat de l'armée suisse. Le *Gripen* peut être utilisé efficacement dans tous les scénarios de combat ; il est à même de couvrir l'intégralité des besoins de la Suisse en matière de sécurité et, sur les 30 ans de sa durée d'exploitation, son coût total sera inférieur d'au moins deux milliards de francs à celui de ses concurrents.

Le Gripen est-il l'avion de combat qui convient à la Suisse?

Oui. Le *Gripen* est un avion de combat de la dernière génération, extrêmement polyvalent. Susceptible d'être déployé efficacement dans toutes les situations de combat, le *Gripen* représenterait une combinaison de forces idéales en association avec le chasseur lourd F/A-18. Si la Suisse décidait d'opter, dans une perspective à long terme, pour une flotte d'avions de combat homogène, le *Gripen* multirôle en constituerait une excellente plateforme. Le *Gripen* offre une grande facilité de développement ultérieur, ce qui permet de le maintenir à la pointe de la technologie. En effet, la plupart des mises à niveau s'effectuent sur une base logicielle, de manière à limiter les dépenses au maximum. Tout au long de son cycle de vie opérationnel, le *Gripen* répondra aux normes technologiques les plus récentes. Le gouvernement suédois s'engage à maintenir le système en service et à le développer jusqu'en 2040 et au-delà. L'appareil est conçu pour être exploité avec des infrastructures minimales et il est parfaitement adapté aux besoins d'une armée de milice.

Pourquoi la Suisse devrait-elle acquérir un avion de combat suédois?

La Suisse et la Suède sont des nations indépendantes et neutres n'ayant d'engagements envers aucune alliance militaire ou de défense. La culture similaire des deux

pays en matière de sécurité constitue également une bonne base pour une coopération opérationnelle. Les Forces aériennes suédoises sont par ailleurs en mesure de mettre à disposition, au nord de la Suède, une zone d'entraînement de la taille de la Suisse, dans des conditions géographiques optimales et sans restrictions concernant les vols nocturnes. La Suède offre également à la Suisse de mettre en commun les programmes de maintenance et de formation, l'utilisation des simulateurs et l'achat d'armements, ce qui permettrait aux deux pays de réaliser des économies, sans compromettre la neutralité et l'indépendance des deux pays.

Quelles sont les références du Gripen? Dans quels pays l'avion est-il en service?

Le *Gripen* est déjà en service en Suède, République tchèque, Hongrie et Afrique du Sud. L'Empire Test Pilots School, en Grande-Bretagne, l'utilise également pour la formation des pilotes. Un contrat d'acquisition a été conclu en 2008 avec la Thaïlande. Les livraisons débuteront dès 2011. Le *Gripen* a fait ses preuves dans tous ces pays. De mai à août 2009, sous l'égide de l'OTAN, les *Gripen* tchèques ont protégé l'espace aérien des Etats baltes. D'autres pays que la Suisse sont également en train d'évaluer le *Gripen*. Ce large intérêt montre qu'il répond à des besoins divers en tant qu'avion à réaction puissant, restant toutefois abordable en ces temps de récession.

Le Gripen est-il si économique?

Comparé à la concurrence, le prix d'acquisition du *Gripen* est le plus bas. Notre offre comprend des prestations telles que la formation et plusieurs années de support. Son coût d'exploitation annuel est inférieur de 50% à celui des avions de combat biréacteurs en lice. Par rapport à ces derniers, il présente notamment d'énormes avantages en termes de coûts de maintenance et de carburant. Je vous citerai un autre exemple: dans la mesure où la taille du *Gripen* correspond approximativement à celle du

Tiger F-5, toutes les installations existantes des Forces aériennes suisses peuvent être utilisées par le *Gripen*. Il ne serait donc pas nécessaire de consacrer des fonds publics supplémentaires à la construction ou à l'extension d'infrastructures.

Quel est le coût de cycle de vie calculé sur l'ensemble des 30 ans de la durée d'utilisation prévue?

Le coût de cycle de vie du *Gripen* est sensiblement moins élevé que celui d'un appareil biréacteur. Il bénéficie d'un moindre prix d'acquisition et d'un coût de maintenance nettement plus faible. L'expérience a par ailleurs montré que, grâce à un taux d'avaries réduit et à la rapidité des opérations de réparation, le *Gripen* passe nettement plus de temps en vol que ses concurrents. Sur toute la durée de son cycle de vie, d'au minimum trente ans, les coûts globaux encourus sont inférieurs d'au moins deux milliards de francs. La charge pesant sur le contribuable suisse sera donc moindre et le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) disposera de la souplesse nécessaire pour adapter l'armée à l'évolution des besoins au cours des prochaines décennies.

Comment pouvez-vous garantir une sécurité optimale avec un monoréacteur ?

Le *Gripen* est très fiable. L'appareil a déjà plus de 120'000 heures de vol à son actif. Jamais aucun *Gripen* ne s'est écrasé à cause d'un problème de moteur. Il n'y a d'ailleurs rien d'exceptionnel à ce qu'un avion de combat moderne

soit un monoréacteur. L'appareil militaire le plus vendu dans le monde, le F-16, est monoréacteur. Et jusqu'en 2003, les Forces aériennes suisses étaient équipées du *Mirage III*, également monoréacteur. Il en résulte d'énormes avantages : le *Gripen* est plus silencieux, il consomme moins de carburant et revient nettement moins cher à entretenir qu'un biréacteur.

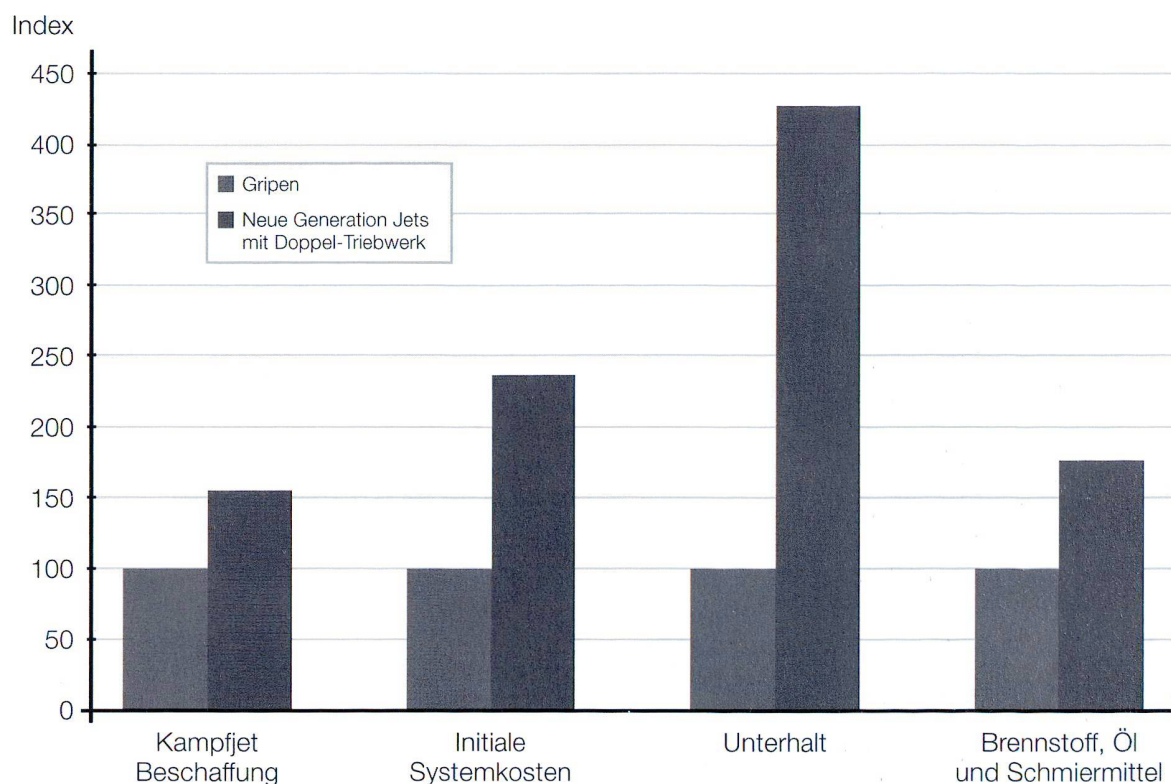
Le bruit et le bilan carbone suscitent de vives discussions dans le public. Quel est l'impact environnemental du *Gripen*?

L'impact du *Gripen* sur l'environnement est nettement plus faible que celui des biréacteurs de la concurrence. La consommation de carburant et l'émission de substances polluantes sont sensiblement inférieures. Pour 22 avions de combat mis en service, les émissions de CO₂ du *Gripen* seraient de 14'000 tonnes par an moins élevées que celles d'appareils biréacteurs. Et dans des conditions d'exploitation normales, le moteur du *Gripen* produit au minimum trois décibels de moins que celui des avions de combat lourds des concurrents. Pour l'oreille humaine, trois décibels correspondent à un doublement du bruit. En situation normale, les avions de combat lourds biréacteurs sont donc deux fois plus bruyants que le *Gripen*.

Il est beaucoup question de coopération industrielle et d'accords de compensation. Comment la Suisse en bénéficierait-elle?

Si la Suisse optait pour le *Gripen*, Saab AB garantirait à l'économie helvétique un volume d'affaires d'au moins 2,2 milliards de francs, ce qui correspond à la

RELATIVE LEBENSZYKLUS-KOSTEN



Qui est derrière Saab AB?

Saab AB fournit le marché mondial en systèmes, solutions et produits dans les domaines de la défense militaire, de l'aéronautique et de la sécurité civile.

Depuis 2000, Saab AB est totalement indépendant de Saab Automobile. Présent sur tous les continents, Saab emploie environ 13'500 collaborateurs et a réalisé en 2008 un chiffre d'affaires de 3,4 milliards de francs. Saab AB est coté à la Bourse NASDAQ OMX de Stockholm.

Les principaux actionnaires sont Investor AB, dominé par la famille Wallenberg, et les fondations Wallenberg. Saab est donc intégré au réseau mondial d'entreprises appartenant à Investor AB dont font partie notamment ABB, Astra Zeneca, SEB Banking, Ericsson, Atlas Copco, Electrolux et Husqvarna.

valeur du contrat d'acquisition de l'avion de combat. Ce programme permettrait de sauvegarder ou de créer des emplois dans plus de 300 entreprises de tous les cantons. Il bénéficierait non seulement aux industries de la défense, de l'aéronautique et de l'espace, mais aussi à des entreprises dans un grand nombre d'autres secteurs. Nous tenons beaucoup à développer des partenariats industriels à long terme qui favorisent un transfert technologique intersectoriel. Cette démarche profite en fin de compte à toutes les parties impliquées. Saab peut faire état de réussites exceptionnelles en matière d'accords de coopération. En Hongrie, par exemple, les activités de compensation ont été menées à terme sept ans avant la date prévue.

A.C.



Anders Carp, directeur de Saab Gripen Suisse

Anders Carp (38 ans), de nationalité suédoise, est directeur de Saab Gripen pour la Suisse. Il est responsable de toutes les activités liées à l'avion de combat Gripen en Suisse, notamment de l'offre actualisée soumise à armasuisse le 17 avril. Il travaille chez Saab depuis huit ans, où il a tout d'abord occupé des fonctions d'analyste opérationnel et de développeur d'activités, avant de devenir plus récemment directeur marketing et ventes pour les avions sans pilote. Avant de rejoindre Saab, Anders Carp a servi sept ans dans l'armée suédoise en qualité d'officier, puis a travaillé deux ans comme responsable projet et produit dans une entreprise informatique. Vivant à Linköping, il est marié et père de deux fils, âgés respectivement de trois et sept ans. Pendant ses loisirs, Anders Carp joue au golf, fait de l'escrime et du jogging.