

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Band: - (2014)
Heft: [2]: Numéro Thématique Aviation

Artikel: A propos du Gripen
Autor: Meier, Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781229>

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: 19.10.2024

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



Forces aériennes

A propos du Gripen

Col EMG Claude Meier

Chef A 3/5 (SCEM op/plan)

Avec l'acquisition de 22 avions de combat de type *Gripen E* en remplacement des 54 *F-5 Tigers* dont l'introduction a eu lieu à la fin des années septante et qui ne répondent plus aux exigences opérationnelles actuelles, les Forces aériennes suisses ne compteront alors plus que 54 avions de combat, dont 32 *F/A-18*. A titre de comparaison, au début des années 90, la flotte des avions de combat des Forces aériennes était encore composée de plus de 300 jets.

Un certain nombre de thèmes relatifs à cette acquisition ont régulièrement suscité et suscitent encore de nombreuses interrogations auprès du public. Sous forme de questions-réponses, cet article tente de faire la lumière sur quelques-unes d'entre-elles.

Pourquoi a-t-on besoin du *Gripen E*?

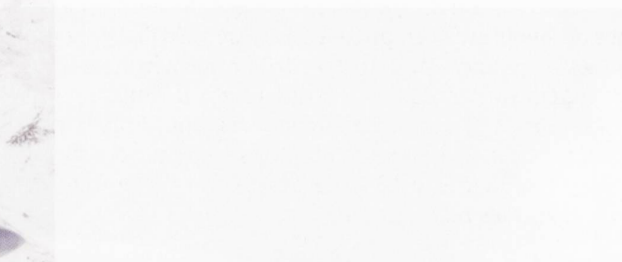
Pour la conduite des opérations militaires, les avions de combat font en général partie des moyens essentiels de toutes les Forces armées. Ils sont chargés d'assurer un degré de contrôle de l'espace aérien¹ suffisant et de garantir la couverture aérienne pour se prémunir des attaques aériennes d'un adversaire contre les forces alliées engagées dans la manœuvre terrestre ou contre les infrastructures essentielles tant militaires que civiles. En cas de conflit, ils constituent la pièce maîtresse de la défense aérienne. Le maintien d'une situation aérienne favorable correspond au degré minimal de contrôle

¹ On distingue trois degrés de contrôle de l'espace aérien qui peuvent varier dans le temps et dans l'espace. Ils peuvent en plus être acquis tant par la partie adverse que par nos propres forces.

Situation aérienne favorable (international: favorable air situation). Elle existe lorsque les activités aériennes adverses ne peuvent pas empêcher le succès de nos opérations terrestres et aériennes. Une situation aérienne favorable est la condition pour l'exécution d'opérations terrestres couronnées de succès.

Supériorité aérienne (international: air superiority) C'est le degré de la supériorité dans les airs qui permet de conduire nos opérations terrestres et aériennes à un moment et à un lieu déterminés sans entraves de l'adversaire.

Suprématie aérienne (international: air supremacy) C'est le degré de la supériorité dans les airs où les forces aériennes adverses sont incapables d'agir avec efficacité sur nos opérations.



Les Forces aériennes comptent actuellement 26 *F/A-18C* (monoplaces) et 6 *F/A-18D* (biplaces), répartis au sein de trois escadrilles: la 11^e (Meiringen), 17^e (Payerne) et 18^e (Payerne).

Photo © Forces aériennes.



de l'espace aérien qui est nécessaire à l'exécution des propres opérations terrestres sans que les actions aériennes adverses n'en empêchent le bon succès. Les avions de combats sont par ailleurs aussi engagés pour mener des missions de reconnaissance aérienne tactique dans la profondeur ainsi que des missions en appui de la manœuvre terrestre en frappant des objectifs plus ou moins proches des formations au combat.

En cas de tensions accrues et afin de garantir une efficacité opérationnelle minimale, les Forces aériennes doivent être en mesure de maintenir un certain nombre d'avions en permanence en vol afin de garantir la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien et d'empêcher un adversaire ou des acteurs potentiellement hostiles de pénétrer avec des moyens aériens dans notre espace aérien. Ce besoin opérationnel nécessite de disposer d'une flotte d'avions de combat suffisante en nombre.

Les événements plus ou moins récents qui ont nécessité la conduite d'opérations militaires sur différents théâtres d'opération ont clairement démontré que de disposer d'une armée de l'air performante est de nos jours encore plus important que par le passé. Tant dans les Balkans qu'en Libye ou au Mali, les engagements aériens, fréquemment effectués sur de très grandes distances, se sont souvent avérés décisifs pour le succès des opérations. A titre de rappel, depuis le retrait des *Hunters* en 1994 puis avec le départ des *Mirages III*RS au début des années 2000, l'aviation militaire suisse ne dispose plus de capacité d'attaque au sol ni de capacité de reconnaissance aérienne tactique dans la profondeur. L'acquisition du *Gripen* permettra de combler partiellement ces lacunes capacitaires essentielles pour la conduite des opérations aériennes et terrestres. En effet, il est prévu à cette fin de reconstituer une aptitude partielle dans le domaine de la reconnaissance aérienne tactique ainsi qu'une aptitude minimale dans le domaine de l'appui-feu.

Les avions de combats sont aussi engagés pour assurer le contrôle de l'espace aérien suisse. Ils exercent le service

de police aérienne, dans lequel il s'agit de venir en aide à des aéronefs civils en proie à des difficultés de navigation ou à des pannes radio, de contrôler des aéronefs d'Etat étrangers qui transitent au-dessus de la Suisse et qui disposent pour ce faire d'une autorisation diplomatique ou de procéder à l'interception des aéronefs qui violent la souveraineté sur l'espace aérien ou qui enfreignent gravement les règles de l'air.

A-t-on encore besoin d'avions de combat, s'il n'existe pratiquement aucune menace militaire conventionnelle ?

La probabilité d'une menace militaire conventionnelle en Europe, qu'elle soit dirigée directement contre la Suisse ou qu'elle soit la conséquence de conflits armés touchant d'autres Etats, est actuellement considérée comme peu probable. Toutefois, l'existence de potentiels militaires conséquents et en particulier de moyens aériens susceptibles d'être engagés à grandes distances et pratiquement sans avertissement n'en est pas moins avérée. Nul ne peut prédire l'avenir et par conséquent exclure qu'une menace aérienne réelle et concrète puisse émerger au cours des prochaines décennies. Des événements tels qu'ils ont eu lieu lors du printemps arabe, au Mali ou plus récemment en Crimée illustrent de manière flagrante que la situation sécuritaire peut basculer très rapidement et se détériorer. Pour ne pas être pris au dépourvu et surtout pour disposer à temps de capacités opérationnelles suffisantes en cas de dégradation de la situation sécuritaire, le maintien d'une compétence de défense minimale pour être en mesure, le cas échéant, de la développer s'avère indispensable. En effet, la reconstitution ou le développement de capacités opérationnelles manquantes ou l'acquisition de moyens aériens performants nécessitent beaucoup de temps.

Pourquoi est-il nécessaire de reconstituer des capacités air-sol ?

Lors des opérations militaires, le rôle de l'aviation consiste aussi à appuyer les forces engagées dans la manœuvre terrestre en frappant des objectifs au sol. Pour qu'elles soient disponibles lors d'un conflit, de telles capacités doivent être mises en place en amont d'une crise. Afin d'en disposer le cas échéant, les Forces aériennes doivent reconstituer des capacités opérationnelles minimales d'appui-feu.

Pourquoi ne suffit-il pas d'être prêt au décollage en cas de menace concrète ?

Un avion à réaction traverse la Suisse du nord au sud en un peu moins de 15 minutes. Le temps à disposition ne suffit donc pas pour qu'un avion de combat puisse intervenir à temps, quand bien même il décollerait sur alarme. Par ailleurs, grâce à son radar de bord, un avion de combat moderne est en mesure de détecter les aéronefs qui évoluent à basse altitude sous la couverture des radars de surveillance, par exemple dans les vallées.

Pourquoi faut-il retirer les *Tiger* du service ?

Les F-5 *Tigers* acquis à la fin des années 70 et au début des années 80 ne sont plus adaptés pour remplir les missions dévolues aux Forces aériennes, en particulier de nuit ou par mauvais temps. Ils sont dotés d'un radar obsolète et peu performant, et sont dans l'incapacité d'engager des missiles guidés à moyenne portée. Déjà à l'époque de leur acquisition, les F-5 ne comptaient pas parmi les avions de combat les plus performants. Quelque 30 ans plus tard, ils ne sont quasiment plus en mesure de fournir une contribution réelle à la protection de la Suisse.

Pourquoi 32 F/A-18 ne suffisent-ils pas ?

En principe, le nombre de F/A-18 est actuellement suffisant pour remplir les tâches de police aérienne en situation normale sans restriction du trafic aérien. La renonciation aux 22 *Gripen* aurait des conséquences significatives sur la capacité à durer des Forces aériennes tant dans le service de police aérienne que pour le maintien d'une capacité de défense aérienne. En cas de menaces concrètes ou de tensions accrues (situation particulière ou extraordinaire avec restriction du trafic aérien), le contrôle et la protection de l'espace aérien suisse requièrent une présence permanente d'avions de combat en vol. Avec les seuls F/A-18, les Forces aériennes ne sont par exemple pas en mesure de maintenir une permanence de quatre avions en vol plus de deux semaines et demie; avec une flotte de F/A-18 à laquelle s'ajoutent 22 *Gripen*, la capacité à durer est doublée.

Quelles seraient précisément les conséquences pour la sécurité de la Suisse en cas de non-acquisition du *Gripen* ?

Comme expliqué plus haut, renoncer aux 22 *Gripen* aurait des conséquences majeures sur la capacité à durer des Forces aériennes tant dans les domaines du service de police aérienne que de celui de la défense aérienne. Par ailleurs, les lacunes capacitaires existantes dans le domaine de la reconnaissance aérienne tactique dans la profondeur et de l'appui-feu ne seraient pas comblées.

Pourquoi louer des *Gripen* C/D en tant que solution intérimaire ?

Les *Tigers* toujours en service ne remplissent plus les besoins opérationnels actuels et génèrent des coûts considérables. Il est de ce fait opportun de retirer du service l'ensemble de la flotte de F-5 *Tigers* dès que possible.

Si le peuple se prononce en faveur du *Gripen* le 18 mai, il est prévu de louer 11 *Gripen* C/D de l'armée de l'air (Flygvapnet) des Forces armées suédoises pour assurer la transition entre la mise hors service de la flotte des F-5 *Tigers* prévue en 2016 et la livraison complète des 22 *Gripen* E. La capacité opérationnelle des Forces aériennes suisses pourrait ainsi être maintenue et même augmentée car la contribution d'un petit nombre de *Gripen* de location est bien plus importante à la sécurité de la Suisse que celle des 54 F-5 *Tigers* actuels. La location de ces appareils



© Neo-Falcon Photography.

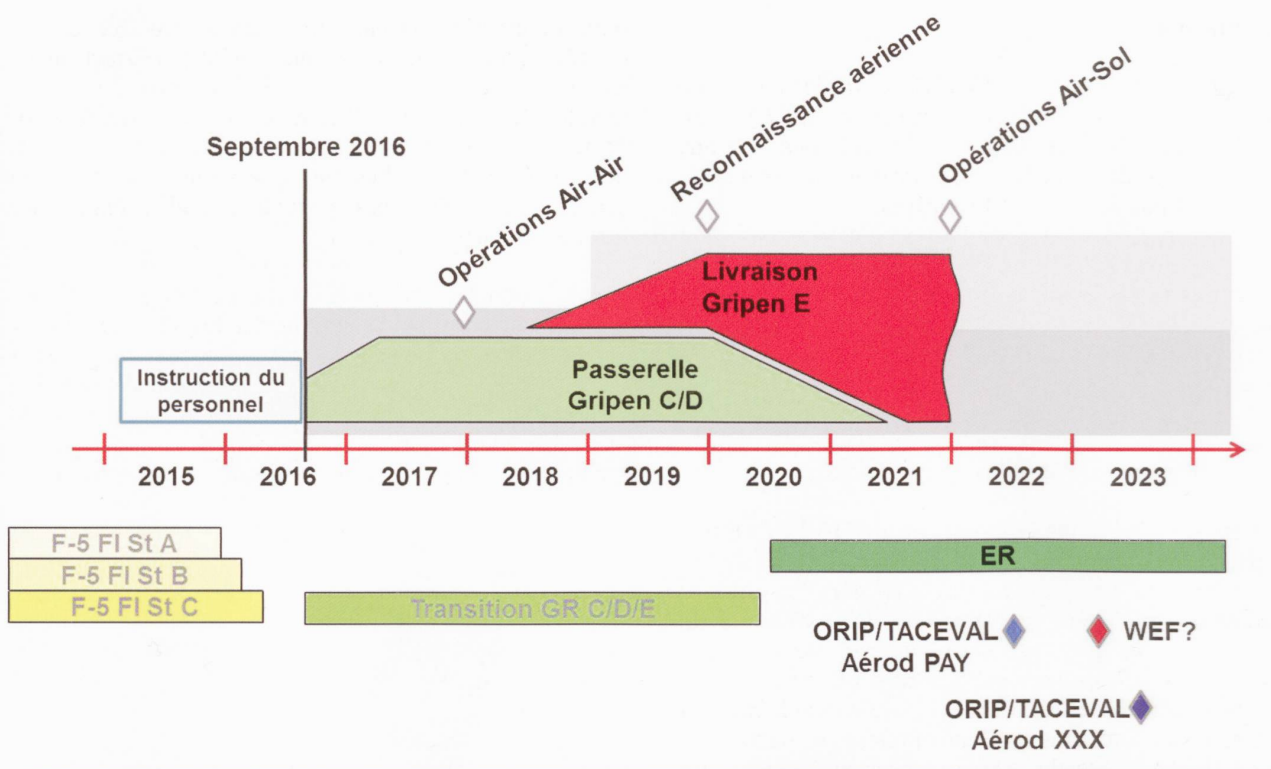


© Neo-Falcon Photography.



© Neo-Falcon Photography.





permettrait également de procéder à l'instruction des pilotes et des spécialistes de la maintenance à partir de 2015 déjà et d'acquérir de l'expérience avec le nouveau système. L'introduction du *Gripen E* s'en trouverait grandement facilitée et permettraient d'atteindre plus rapidement la disponibilité opérationnelle.

Du point de vue financier, la location coûterait 44 millions de francs par année sur une période de 5 ans, paquet logistique inclus. A cette somme viennent s'ajouter les coûts d'exploitation tel que par exemple le carburant. Toutefois, environ 70 % de ces coûts seront compensés par la mise hors service rapide des F-5 *Tiger*.

Quand les *Gripen* seront-ils livrés à la Suisse ?

Les premiers *Gripen E* devraient être livrés à la Suisse en novembre 2018. Les 11 premiers appareils devraient être livrés d'ici la fin 2019 et les 11 restants d'ici à 2021 (voir infographie).

Combien coûtent les 22 *Gripen*, coûts d'exploitation compris ?

L'acquisition de 22 *Gripen* – missiles, simulateur et autres équipements nécessaires à leur exploitation inclus – coûte 3,126 milliards de francs.

Cette acquisition sera financée de 2014 à 2024 à raison d'environ 300 millions de francs par an. Cela représente un demi-pourcent des dépenses fédérales. L'exploitation des 22 appareils est chiffrée à environ 100 millions de francs par année. Pour une durée d'engagement de 30 ans, l'acquisition et l'exploitation équivalent donc à quelques 6

milliards de francs. Ces coûts sont intégralement pris en compte dans le plan de financement de l'armée.

Le *Gripen E* est-il un « avion de papier » ?

Les avions de combat qui ne sont pas soumis à un développement permanent perdent rapidement de leur valeur opérationnelle; raison pour laquelle tous les avions de combat connaissent un développement continu. Il est donc tout à fait normal de conduire différents programmes de maintien et d'augmentation de la valeur combative sur une durée d'engagement de plus de 30 ans. Il en a également été ainsi pour le F/A-18 et ses diverses versions (A/B, C/D et E/F²).

Le *Gripen E* constitue une étape de développement avancée du *Gripen C*, lequel est engagé au sein de cinq armées de l'air (Suède, Afrique du Sud, Hongrie, République tchèque et Thaïlande). De plus, il est à noter que le Brésil vient pour sa part également d'opter pour l'acquisition d'une première tranche de 36 *Gripen E*. Bien que le *Gripen E* ne soit pas un aéronef de conception entièrement nouvelle, des éléments importants de cette étape de développement, tels que le réacteur, le radar, les ailes, le train d'atterrissage seront améliorés. Le nombre de points d'emport d'armes a aussi été augmenté. La plupart des éléments nouveaux développés pour le *Gripen E* ont entre-temps été intégrés et testés sur le prototype de développement biplace et le rendent nettement plus performant.

² la première lettre désignant une version monoplace et la seconde une version biplace.

Alternatives

Tant l'acquisition de F/A-18C/D d'occasion que l'augmentation de la valeur combative du *Tiger*-F5 ou l'engagement de drones, de missiles sol-air, d'hélicoptères de combat ou d'avions légers armés ne constituent pas de réelles alternatives.

A ce propos, l'acquisition de F/A-18 d'occasion en bon état a été envisagée. Toutefois, leur production a cessé depuis des années et aucun appareil n'est actuellement disponible car leurs utilisateurs ne sont pas prêts à s'en séparer. Il aurait par ailleurs fallu effectuer des révisions conséquentes et même renouveler un certain nombre de leurs systèmes. Le rapport prix/prestations aurait été nettement moins avantageux et les risques bien plus élevés que lors d'une acquisition d'avions de combat neufs.

De même, les frais engendrés par la transformation d'une partie de la flotte de F-5 *Tiger* s'élèveraient à environ un milliard de francs pour qu'ils puissent encore être engagés pendant 15 ans. Toutefois, leur valeur opérationnelle ne s'en retrouverait pas augmentée de manière suffisante pour les besoins opérationnels actuels pour autant. De plus, le montant engagé aurait été trop élevé et le rapport coût/efficacité nettement défavorable, en particulier si l'on tient compte des performances moindres et de la durée de vie plus courte qu'auraient ces appareils modernisés.

Le développement des drones, même ceux de la dernière génération, ne permet pas encore de remplacer des avions de combat et leurs équipages pour l'exécution de tous les types de missions et en particulier pour les missions de défense aérienne. À l'heure actuelle, la présence d'un pilote à bord est par exemple encore incontournable dans le cadre du service de police aérienne. En outre, les appareils sans pilote qui un jour seront capables d'exécuter toutes les missions qui sont actuellement dévolues aux avions de combat ne seront de pas forcément moins chers.

En ce qui concerne l'engagement de missiles sol-air, ceux-ci ne peuvent être engagés que pour combattre des objets volants. Ils ne sont pas adaptés pour exécuter des mesures de police aérienne telle que l'interrogation, l'escorte, la contrainte d'itinéraire, l'interdiction de survol ou l'arraisonnement.

Finalement, les hélicoptères et les avions légers armés sont trop lents pour intercepter des avions de ligne ou des avions de combat et ne peuvent pas atteindre certaines altitudes élevées qui correspondent aux altitudes de croisière utilisés.

Conclusion

Les Forces aériennes ont pour tâche de veiller à la sûreté et à la sécurité dans la 3^e dimension, tant en situation normale qu'en temps de crise. En outre, elles assument aussi la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien et exécutent des missions de police aérienne dans l'un des espaces aériens les plus denses d'Europe. À cette fin, la Suisse a besoin de suffisamment de moyens

pour maintenir une capacité à durer crédible en cas de situations particulières, de tensions accrues ou de situations extraordinaires. En janvier 2014, la tenue simultanée en Suisse du World Economic Forum à Davos et de la conférence sur la Syrie à Genève a clairement démontré que les besoins opérationnels pouvaient évoluer très rapidement et surtout quelles étaient les limites actuelles.

L'acquisition du *Gripen* E est une solution équilibrée. Elle permet le remplacement partiel de 54 F-5 *Tigers* par seulement 22 *Gripen* E, permet à l'armée d'augmenter la capacité à durer des Forces aériennes de manière conséquente et de combler les lacunes capacitaires existantes tant dans le domaine de la reconnaissance tactique dans la profondeur que de celui de l'appui-feu.

C. M.



Le Programme d'armement 2015 prévoit le retrait des F-5E/F *Tiger*, entrés en service dans les Forces aériennes à partir de 1979. 42 monoplaces et 12 biplaces sont encore en service, répartis en trois escadrilles (6, 8, 19).

