

Recueil de questions concernant le Gripen

1. Risques techniques

1.1. *Outre ce qui a été stipulé dans le traité entre la Suisse et la Suède, comment les capacités minimales du Gripen E sont-elles garanties et assurées ?*

La Suède fixera, au travers d'un ou de plusieurs contrats qu'elle passera avec Saab, les capacités dont devra faire preuve le Gripen E, à l'instar de ce qui a été fait pour le développement du Gripen A vers le Gripen C. Selon les indications du Ministère suédois de la défense, ces contrats prévoient des primes pour les capacités supérieures à celles attendues et des pénalités pour celles qui se révéleraient inférieures. Il est prévu que les 22 Gripen E que la Suisse veut acquérir fassent partie du même contrat que celui des Forces aériennes suédoises ; le partenaire contractuel de la Suisse est bien le gouvernement suédois, et non Saab.

Une équipe formée d'un ingénieur et d'un pilote suisses suivra en permanence l'avancement du programme, cela jusqu'à la livraison sur place, et procédera à des contrôles périodiques ; ce pilote d'essai et cet ingénieur d'essais en vol seront intégrés à l'équipe d'essai de Saab et ils collaboreront aux essais en vol réalisés par le constructeur. Si des écarts par rapport aux objectifs de développement venaient à être constatés, des mesures correctives seraient convenues avec la Suède et Saab.

1.2. *Le Gripen E sera-t-il aussi bon voire meilleur que le F/A-18 pour assurer les tâches de police aérienne ?*

Le Gripen E dispose des mêmes capacités que le F/A-18C/D pour assurer les tâches de police aérienne. Il possède même deux avantages :

- un capteur infrarouge pour identifier des aéronefs de nuit ;
- un important potentiel d'améliorations pour des développements ultérieurs en matière de service de police aérienne, ainsi que pour la défense aérienne, la reconnaissance aériennes et l'attaque au sol.

1.3. *Le Gripen D souffre manifestement d'un temps de décollage en alerte trop long (Mission Preparation + QRA pour Quick Reaction Alert). Ce problème a-t-il été résolu pour le Gripen E ? Si oui, comment ? Au demeurant, dans ce domaine, le Gripen E est-il aussi rapide que ses concurrents et que le F/A-18 ?*

Oui, ce problème est résolu sur le Gripen. Placé en état d'alerte, le Gripen E sera donc tout aussi rapide que ses concurrents et que le F/A-18.

Avec ses F/A-18 et ses F-5, les Forces aériennes travaillent aujourd'hui avec les degrés de préparation (états d'alerte) suivants :

- A1 : décollage en 60 minutes
- A2 : décollage en 35 minutes
- A3 : décollage en 15 minutes
- A4 : décollage en 3 minutes
- A5 : décollage en 1 minute (moteurs en marche)
- A6 : avion en vol

En A4 (décollage en 3 minutes), le F/A-18 nécessite une alimentation électrique externe, sans air de refroidissement ; pour sa part, le F-5, doit avoir un moteur en marche.

Tous les candidats satisfont ces degrés de préparation, même si c'est avec des procédures

différentes.

Avec le Gripen, les Forces aériennes suédoises assurent l'A4 avec l'*Auxiliary Power Unit* (APU, un groupe électrogène auxiliaire équipant l'avion). En raison des nuisances sonores générées, la Suisse n'entend pas utiliser ce système c'est la raison pour laquelle on utilise aussi une alimentation électrique externe pour le F/A-18. Comme très peu d'appareils sont enclenchés, le F/A-18 ne nécessite aucun refroidissement externe.

Durant l'évaluation, le DDPS n'a pas étudié la question de savoir si une solution identique à celle adoptée pour le F/A-18 pouvait s'appliquer au Gripen. Il est prévu de procéder à ces clarifications dans le cadre des préparatifs d'acquisition 2013. Si un apport externe d'air de refroidissement devait s'avérer nécessaire, les emplacements d'alarme seront adaptés au niveau architectonique. Cette solution technique existe déjà sur le Gripen pour procéder aux travaux de maintenance de l'avionique.

- 1.4. *Devant la sous-commission de la CPS-N, l'ingénieur aéronautique Gérald Levrat a affirmé que Saab n'avait proposé aucune alternative à son APU. Dès lors, sur Gripen en état d'alerte, avec décollage en moins de 5 minutes, l'APU doit-il fonctionner en permanence ? Quelles en sont les conséquences en termes de consommation – donc de coûts – de carburant, de nuisances sonores et d'impact sur l'environnement ? Ce point a-t-il été pris en considération dans le rapport final ?*

Les Forces aériennes suédoises alimentent le Gripen au moyen de l'APU lorsqu'un temps de réaction de 3 minutes est nécessaire ? Si les effets sur la consommation de carburant – donc sur les coûts – sont négligeables, les nuisances dues au bruit généré sont par contre indésirables en Suisse. C'est la raison pour laquelle une solution sans utilisation de l'APU en Suisse doit être trouvée dans le cadre de l'acquisition.

- 1.5. *L'autonomie de vol du Gripen sera-t-elle suffisante pour assurer le service de police aérienne ? Selon des articles de presse, cette autonomie devrait être de 120 minutes – contre 180 minutes pour le Rafale ou l'Eurofighter. Ce temps de vol peut-il être assuré ? Si oui, se base-t-il sur des résultats tirés des derniers tests en vol ?*

Oui, l'autonomie de vol du Gripen sera suffisamment importante pour assurer le service de police aérienne. Il peut emporter jusqu'à trois réservoirs externes de carburant et ainsi assurer des missions de police aérienne d'une durée de 120 minutes. Au sein des Forces aériennes, une mission de police aérienne – p. ex. pour le WEF de Davos – dure 90 minutes, à savoir 15 minutes pour le vol aller, 15 min. pour le vol retour et 60 minutes de patrouille dans le secteur aérien défini. C'est ce qui se pratique aujourd'hui avec le F/A-18. L'appréciation actuelle résulte d'essais en vol réalisés en Suède en mai 2012.

- 1.6. *Les faiblesses du Gripen E impliquent-elles des changements de doctrine d'engagement ? Dans ces circonstances, le Gripen E est-il en mesure de remplacer le F/A-18 ?*

Le Gripen satisfait les exigences fixées par les Forces aériennes. Il n'est pas nécessaire de procéder à un changement de doctrine d'engagement. Le Gripen E peut reprendre les missions assurées par le F/A-18. Ses capacités de vol plus faibles sont largement compensées par le radar AESA et par la haute performance du missile Meteor guidé par radar.

- 1.7. *Est-ce bien sûr que le Gripen E « Suisse » ne comportera aucun composant recyclé de l'actuel Gripen C, comme la Suède le planifie apparemment ? Quelles garanties avons-nous sur ce point et comment cela peut-il être assuré (pénalités contractuelles) ?*

Lors de l'évaluation et de la préparation d'acquisition, la question de l'utilisation de pièces d'occasion n'a pas fait l'objet de discussions, avec aucun constructeur. Le contrat d'acquisition passé avec la Suède mentionne explicitement que toutes les pièces du Gripen doivent être neuves. Ceci sera vérifié tout au long de la production, sur place, par le personnel d'armasuisse, ainsi que lors de la réception des appareils. Il serait exagéré de vouloir frapper d'une pénalité le non-respect de cette disposition contractuelle, dès lors qu'elle va de soi. Entre-temps, le gouvernement suédois et Saab ont confirmé qu'aucune pièce d'occasion ne serait montée sur un Gripen E destiné à la Suisse. Les Gripen E destinés aux Forces aériennes suédoises réutiliseront, eux, certains composants fabriqués pour d'anciens modèles, comme par exemple les sièges éjectables.

- 1.8. *L'utilisation d'éléments recyclés réduirait-elle la durée de vie de la flotte complète de Gripen E ? En d'autres termes : les Gripen C/D suédois recyclés en Gripen E pour la Suède auront-ils une durée de vie plus brève que les Gripen E livrés à la Suisse ? Partant, les développements nécessaires seront-ils toujours disponibles dans 20 ans ?*

Les Gripen E suédois présenteront la même durée de vie que les exemplaires livrés à la Suisse ; les composants déjà utilisés et qui seront installés sur les Gripen E suédois, comme les sièges éjectables, peuvent être changés. Les Forces aériennes suédoises sont tout autant intéressées que les nôtres à disposer de Gripen E garantissant une longue durée d'utilisation.

- 1.9. *Comment garantir qu'un Gripen E « réduit » n'est pas un Gripen C/D+, doté, certes, d'une nouvelle avionique, mais pas d'un nouveau moteur et d'une nouvelle cellule ?*

Les spécifications sont stipulées dans l'offre soumise par Saab, ainsi que dans la convention-cadre signée avec la Suède. Elle mentionnent le réacteur 414G, un réservoir de carburant interne de plus grande capacité, deux points d'emport d'armes supplémentaires sur le fuselage, le radar AESA et un nouvel équipement de guerre électronique. En tant qu'étape intermédiaire au Gripen E, le Gripen F Demonstrator dispose déjà d'un réacteur plus puissant, d'une plus grande capacité interne d'emport de carburant et des points d'emport d'armes supplémentaires ; ces éléments ont été testés, dès lors qu'ils sont aussi importants pour les Forces aériennes suédoises que pour les nôtres.

- 1.10. *Quand les Forces aériennes suisses disposeront-elles d'un premier prototype – et pas d'un démonstrateur – du Gripen E pour pouvoir le tester de A à Z ?*

armasuisse et nos Forces aériennes soumettront le premier appareil de série à un programme complet de vérifications, de vols de contrôles et de réception ; cela impliquera aussi des tirs de missiles. Ces tests qui se dérouleront en Suède et en Suisse sont planifiés pour 2018 et 2019. armasuisse vérifiera ainsi que le Gripen E répond bien aux capacités et aux exigences convenues contractuellement et s'il est apte à voler au sein de nos Forces aériennes.

Ensuite, nos Forces aériennes le soumettront en Suisse à un programme de vols de vérification de ses capacités opérationnelles.

- 1.11. *Où se fera le montage final du Gripen E selon les dernières décisions en la matière ? Quelles conséquences cela a-t-il sur le transfert technologique et pour la place industrielle suisse ? Initialement, quelles étaient les conditions fixées par la Suisse concernant le montage final du TTE ? Ce montage final, ne devait-il pas s'effectuer en Suisse ?*

Le montage final s'effectuera à Linköping (Suède). Le transfert technologique est ainsi moins important que si le montage final s'était déroulé en Suisse.

Dans leur offre, tous les constructeurs devaient proposer l'*option* d'un montage final en Suisse, ce qu'ils ont d'ailleurs tous fait. En se basant sur l'analyse de ces offres, le DDPS a conclu que l'option du montage final en Suisse ne serait pas rentable d'un point de vue économique, et que le gain en terme de transfert technologique ne saurait compenser le manque à gagner. Le montage final des avions sur sol helvétique n'était donc pas une condition, mais une option qui a été soumise dans le cadre de l'offre.

- 1.12. *Peut-on exclure que les développements futurs visant à doter le Gripen E de capacités de lutte anti-sous-marine – un élément crucial pour la Suède – seront cofinancés par la Suisse ?*

La convention-cadre stipule que toute mise à niveau (*Upgrade*) soit décidée d'entente entre les deux exploitants de l'avion ; cela sera également fixé dans le contrat d'achat. Il est également mentionné dans la convention-cadre que toute mise à niveau doit servir à gagner de nouvelles capacités – et non à compenser un quelconque déficit capacitaire intervenu en cours de développement de l'avion.

La Suisse aura aussi la possibilité de renoncer à une mise à niveau qui n'aurait d'intérêt que pour la Suède.

- 1.13. *La compatibilité du Gripen E avec FLORAKO est-elle complètement assurée ? La garantie de cette compatibilité occasionne-t-elle des coûts non inclus dans le prix d'achat du Gripen E ?*

L'intégration du Gripen dans tous les systèmes de conduite helvétiques, Florako compris, fait partie de l'enveloppe et du budget d'acquisition.

La compatibilité technique étant actuellement donnée au vu des mêmes standards, sans changements, il conviendra d'intégrer le Gripen dans nos systèmes de conduite à l'instar du F/A-18 aujourd'hui.

2. Risques financiers

- 2.1. *L'entreprise Saab est-elle solide ? Cette société sera-t-elle encore active dans dix à vingt ans sur le marché des producteurs de biens d'armement qui se caractérise par un rythme élevé de fusions-acquisitions ?*

La Suède et Wallenberg, l'actionnaire principal, sont déterminés à ce que l'entreprise Saab puisse maintenir ses activités de développeur et de fabricant d'avions de combat. Les Forces aériennes suédoises se procurent l'intégralité de leurs jets, en l'occurrence les Gripen, auprès de Saab. Il est d'ailleurs plus important pour la Suisse que l'assistance technique du Gripen et son développement soient garantis pendant plusieurs décennies plutôt que d'avoir l'assurance que Saab demeure une entreprise indépendante.

- 2.2. *Quelle sera, dans 10, 20 et 30 ans, la part des coûts de développement que supportera la Suisse, pour une production totale de 60 à 80 appareils ?*

La participation de la Suisse aux coûts liés à des mises à jour décidées en commun se montera à 25 %, selon les estimations actuelles et en l'absence d'autres clients. La contribution suisse aux coûts de développement permettant de passer du Gripen C au Gripen E est déjà comprise dans le prix d'achat. Des frais supplémentaires seraient donc limités aux mises à jour.

2.3. *D'autres fournisseurs ont-ils proposé une participation fixe aux coûts de développement ?*

Aucun fournisseur n'a mentionné séparément les coûts de développement dont le montant non spécifié est englobé dans le prix total.

2.4. *Les premiers paiements sont dus en 2014. Qu'advient-il des sommes versées si les prestations minimales ne sont pas fournies ?*

Si les conditions concernant les prestations et les délais n'étaient pas respectées, il faudrait négocier avec la Suède pour fixer concrètement les indemnités. Toutefois, en premier lieu, le processus de développement sera étroitement suivi par les experts du DDPS, ce qui permettra d'intervenir à temps et de procéder aux corrections nécessaires.

2.5. *Outre le traité conclu entre la Suisse et la Suède, un contrat pourra-t-il être signé entre armasuisse et Saab pour consigner par écrit tant les spécifications techniques et les délais de livraison que les pénalités contractuelles et le droit de résiliation en cas de non-respect de ces conditions ? Ce contrat sera-t-il disponible avant la votation populaire afin de démontrer au peuple que les risques liés à l'acquisition sont faibles ?*

Les parties contractantes sont la Suisse et l'Etat suédois . Il n'est pas prévu de conclure un contrat supplémentaire avec Saab. L'Etat suédois est responsable pour le respect des clauses contractuelles et conclura à son tour des contrats avec Saab pour le développement et la production. Il est prévu de mettre la touche finale au contrat d'achat durant l'année 2013. Il faudra examiner dans quelle mesure son contenu pourra être publié. Les informations relevant du secret d'affaires devront en tous cas être supprimées.

2.6. *La Suisse remplacera-t-elle ses F/A-18 par des Gripen dès 2035 pour pouvoir réaliser une stratégie de flotte uniforme ? Dans la négative, quelles seraient les répercussions sur les coûts ?*

Il ne peut être répondu aujourd'hui à la question de savoir si les F/A-18 devront être remplacés en 2035 et quelles seront les appareils à acquérir. Il faut attendre de voir comment les techniques évolueront dans les vingt à trente années à venir.

2.7. *Quels seraient les effets financiers, techniques et stratégiques d'un remplacement simultané des flottes de Tiger et de F/A-18 par des Gripen, au moment prévu pour le remplacement des F/A-18 ?*

De l'avis du DDPS, un remplacement simultané des Tiger et des F/A-18 n'est pas soumis à la discussion : les F/A-18C/D pourront encore être engagés au-delà de 2030 et une aussi longue prolongation de l'engagement des Tiger n'est pas judicieuse. Il faudrait consentir des investissements de l'ordre d'un milliard à un milliard et demi de francs et, en fin de compte, le système F-5 serait toujours moins performant que le Gripen, parce qu'il manquerait notamment le missile Meteor guidé par radar. Il ne serait ni militairement, ni économiquement judicieux de continuer à engager, au-delà de 2030, un système introduit au début des années quatre-vingt.

2.8. *Existe-t-il une stratégie à long terme prévoyant la taille, l'équipement et les capacités des Forces aériennes ?*

Les Forces aériennes devraient exploiter au moins cinq escadrilles de jets de combat afin de pouvoir assurer la capacité à durer dans les missions de police aérienne, maintenir la défense aérienne au niveau requis et réacquérir les compétences *de base* relatives à la reconnaissance aérienne et aux engagements air-sol. La flotte complète devrait compter six escadrilles (de 60 à 70 appareils) par garantir de *pleines* compétences en matière de reconnaissance aérienne et d'engagements air-sol. En outre, les Forces aériennes doivent exploiter des drones, des hélicoptères et des avions d'entraînement ainsi que surveiller l'espace aérien avec des systèmes radar. Les réponses concernant le type et le nombre de systèmes de défense contre avions requis à plus long terme sont actuellement en cours d'examen.

3. Coûts d'exploitation

- 3.1. *Quelles garanties avons-nous que les coûts d'exploitation du Gripen E, qui n'a encore jamais connu d'engagement réel, ne seront pas plus élevés que prévu (comme cela s'est notamment produit avec la première tranche d'Eurofighter)? Des pénalités contractuelles sont-elles prévues si l'exploitation du Gripen E coûte plus cher que convenu? Est-il exact que les coûts d'exploitation hors renchérissement ont augmenté en peu de temps de 20%, soit de 20 millions de francs par an, ce qui représente des coûts supplémentaires de 600 millions de francs pour un cycle de vie de 30 ans?*

Comme les autres fabricants, Saab a proposé un forfait pour la maintenance industrielle au cours des dix premières années. Les coûts devraient être plutôt inférieurs grâce à la collaboration avec la Suède.

Les coûts d'exploitation du Gripen E sont basées sur les expériences faites avec le Gripen C/D. Pour sa part, l'Eurofighter était un appareil entièrement nouveau. Le DDPS ignore si les coûts d'exploitation de la première tranche ont vraiment été plus élevés que convenu.

L'impression que les coûts d'exploitation ont subitement augmenté provient probablement du fait que le programme d'armement mentionne ces coûts en y englobant les salaires des pilotes et les frais relatifs aux immeubles. Le rapport d'évaluation avait laissé ces coûts de côté parce que tous les appareils évalués requièrent le même nombre de pilotes et que les différences entre les frais relatifs aux immeubles étaient faibles. Cette divergence entre le rapport d'évaluation et le programme d'armement aurait été identique pour les trois avions. Il ne s'agit pas en réalité d'une augmentation des coûts.

- 3.2. *A combien la Suède et la Suisse ont-elles estimé le coût de l'heure de vol? Est-il exact que les coûts d'exploitation pour une heure de vol ont explosé, passant de 5000 francs, au départ d'après des sources suédoises, à plus de 10 000 francs, pour atteindre aujourd'hui le montant de 24 000 francs, selon des informations parues dans la presse?*

Le coût de l'heure de vol peut être calculé de diverses manières et dépendra de ce qui est pris en compte ou non (carburant, personnel au sol, infrastructure, amortissement). Ainsi, les différentes données concernant les coûts pour le même avion ne sont pas forcément fausses, mais ne peuvent pas être comparées. Les différents montants figurant dans l'énoncé de la question ne représentent pas une augmentation des coûts, mais résultent de l'utilisation de formules de calcul dissemblables.

- 3.3. *L'estimation des coûts d'exploitation annuels de 22 Gripen E a-t-elle varié entre la décision du Conseil fédéral prise en novembre 2011 et aujourd'hui?*

Non.

3.4. *A combien se montent les coûts d'exploitation mentionnés dans les offres soumises par les deux autres fournisseurs pour 22 avions ?*

Ces données figurent dans le rapport d'évaluation. Elles sont classifiées CONFIDENTIEL, mais la sous-commission TTE de la CPS-N peut les consulter.

3.5. *Quels seraient les coûts d'exploitation annuels de 18 ou 12 Gripen E ou d'une flotte composée d'un nombre identique d'appareils des deux autres fournisseurs ?*

armasuisse a procédé à des estimations sur la base des données se trouvant dans le rapport d'évaluation. Ces estimations sont classifiées CONFIDENTIEL, mais la sous-commission TTE de la CPS-N peut les consulter.

3.6. *A combien se monteront les coûts d'exploitation annuels des 11 Gripen C/D loués ?*

Les coûts d'exploitation annuels des Gripen C/D comprennent les coûts encourus par le DDPS (coûts salariaux du personnel au sol et des pilotes, carburant, amortissement des immeubles) et les coûts liés à la maintenance industrielle qui font partie des coûts de location.

Il est estimé que les coûts d'exploitation pour un Gripen C sont semblables à ceux d'un Gripen E. Pour 11 Gripen C/D, ces coûts s'élèvent donc à environ la moitié du montant à prévoir pour 22 Gripen E. Un calcul précis exigerait beaucoup de travail puisque les deux solutions sont quelque peu différentes : taille de la flotte, nombre d'heures de vol par année, nombre de pilotes par appareil et consommation de carburant qui sera plus importante pour le Gripen E que pour le Gripen C.

3.7. *Est-ce que les trois Gripen D seront utilisés à des fins de formation après 2020 ?*

La décision n'a pas encore été prise. Cette solution n'est pas prévue a priori. On pourrait en convenir si cela s'avérait utile pour la formation.

3.8. *La location devrait-elle être prolongée si le Gripen E n'était pas livré dans les délais ?*

Si la livraison d'une partie substantielle de la flotte (et non simplement la date du début des livraisons) devait être retardée, la prolongation de la location constituerait une solution envisageable.

3.9. *Un fournisseur a-t-il donné des garanties relatives au montant maximum des coûts d'exploitation ?*

Oui, tous les fournisseurs ont donné de telles garanties pour leurs appareils (Eurofighter, Gripen et Rafale). Dans son appel d'offres, le DDPS avait demandé à tous les fournisseurs de mentionner un prix ferme pour la maintenance industrielle durant les dix premières années d'exploitation des avions. Chacun des fournisseurs a livré ces données dans le cadre de son offre.

4. Différences par rapport à l'acquisition préalablement décidée

4.1. *A l'exception de ceux mentionnés ci-dessous, quels sont les autres changements entre la première décision d'acquisition du CF et le prochain message relatif à l'acquisition ?*

- *modèle monoplace au lieu de biplace ;*
- *délai de livraison passant de 2015 à 2018 ;*

- **la Suède ne construit que 40 à 60 appareils au lieu des 80 à 100 préalablement planifiés ;**
- **utilisation d'anciennes pièces du Gripen C/D ;**
- **pas de montage final en Suisse ;**
- **solution transitoire avec la location de 8 Gripen C et 3 Gripen D ;**
- **les coûts d'exploitation annuels passent de 80 millions de francs à 102 millions de francs ;**
- **le missile de classe moyenne Meteor est beaucoup plus cher que l'Amraam.**

Les nouveaux éléments sont en gras ci-dessus.

Les autres éléments de la liste reposent sur des malentendus. C'est ainsi qu'il ne sera pas utilisé de pièces usagées pour construire le Gripen E à l'attention de la Suisse, les coûts d'exploitation ne seront pas supérieurs et le missile Meteor bien plus performant que l'Amraam était déjà prévu par le passé et sera acquis dans le cadre du budget de 3,126 milliards de francs. Le report du délai de livraison à 2018 s'explique par le fait qu'une décision définitive de la Suisse ne tombera probablement qu'en 2014. Nous savons déjà depuis des années qu'il faut compter environ 4 ans entre la signature du contrat d'achat et la livraison du premier appareil.

4.2. *Dans quelle mesure les affaires compensatoires avec la Suisse seront-elles affectées par la nouvelle décision d'acquisition ? Quel est le volume de ces affaires ? Quelles sont les garanties à leur sujet et quelle sera leur répartition géographique en Suisse ?*

La décision d'acquiescer les appareils auprès du gouvernement suédois n'affecte en rien les affaires compensatoires. L'entreprise Saab devra remplir les mêmes exigences en termes d'affaires compensatoires bien que le partenaire contractuel soit l'Etat suédois. Cette condition fera l'objet d'une convention dans le contrat signé avec le gouvernement suédois. En outre, pour que le contrat d'acquisition soit signé, Saab devra également signer un contrat l'engageant formellement sur cette question.

Le but est d'obtenir une répartition régionale de 65 % pour la Suisse alémanique, de 30 % pour la Suisse romande et de 5 % pour le Tessin. Cette répartition ne sera toutefois pas automatique : pour obtenir des affaires compensatoires, les entreprises suisses devront soumettre des offres compétitives.

Saab a déjà réalisé des affaires compensatoires pour plus de 200 millions de francs à titre de prestations préalables ; le volume restant, soit plus de 2 milliards de francs, n'a pas encore été attribué ou engagé. Cela n'a rien d'étonnant, d'autant qu'aucun contrat d'achat exécutoire ne sera conclu avant l'été 2013, voire l'été 2014 – et ce n'est qu'à partir de ce moment-là que les obligations compensatoires auront une valeur juridique. Malgré tout, Saab et les entreprises suisses devront s'astreindre à mener à bien le programme de compensation.

4.3. *Selon les premiers rapports de presse, il n'est pas prévu de travaux de montage en Suisse. Le cas échéant, ceci entraînerait une perte importante dans le transfert des connaissances. En clair, que cela signifie-t-il pour la maintenance et la mise à niveau des appareils ? Sans ce transfert des connaissances, les travaux de maintenance pourront-ils être effectués de façon rentable en Suisse ? Quel serait l'impact sur les frais d'exploitation si les travaux de maintenance devaient être effectués chez le fabricant ? Stratégiquement parlant, est-il simplement envisageable d'effectuer la maintenance des appareils en dehors de la Suisse ?*

Nous clarifions actuellement la question d'une participation directe de l'industrie suisse. La maintenance des appareils sera effectuée en Suisse, et ceci à l'échelon des Forces aériennes de même qu'à celui de l'industrie. Le but est aussi que l'industrie suisse effectue la maintenance d'une partie des appareils et composants du Gripen E et qu'elle se charge des mises à niveau futures. Le résultat de ces clarifications est planifié pour 2013 et 2014. Les discussions à ce sujet ne portent pas uniquement sur la maintenance des 22 Gripen suisses mais sur celle de l'ensemble des Gripen suédois et suisses.

Le transfert des connaissances pour la maintenance et pour les futures mises à niveau s'effectuera dans le cadre de l'acquisition et de l'introduction des appareils.

5. Aspects stratégiques

5.1. *Quelles sont les offres que les concurrents ont faites en termes de coopération militaire ?*

Deux offres étaient exigées en première priorité dans le cadre de l'appel d'offres :

- formation de 2 x 15 pilotes ;
- possibilité d'entraînement pour une escadrille pendant 3 mois au cours de la période estivale.

En seconde priorité, il a été évoqué toute une palette de thèmes liés à l'entraînement, à l'exploitation et à l'instruction.

L'évaluation des offres figure dans le rapport d'évaluation et elle est classifiée « CONFIDENTIEL ». Elle peut au besoin être communiquée oralement.

5.2. *Le Gripen E peut-il être engagé par nos pilotes de milice ?*

Comme ce fut le cas pour le F/A 18, seuls des pilotes militaires de carrière seront engagés sur le Gripen, du moins au début (ce serait d'ailleurs aussi le cas avec le Rafale ou l'Eurofighter). Il est toutefois envisageable que des pilotes professionnels expérimentés qui ont changé d'employeur puissent continuer de voler sur le Gripen.

5.3. *Comment se présentent concrètement les possibilités d'entraînement et d'instruction pour nos pilotes de milice ? Que prévoyaient les offres des concurrents dans ce domaine ?*

Conformément à la réponse 5.1, la mise en œuvre de l'offre est prévue comme suit :

- instruction de deux fois quinze pilotes de Gripen par les Forces aériennes suédoises ;
- campagnes annuelles de trois mois pour des vols d'entraînement avec des F/A-18 et de Gripen suisses en Suède.

Il est également prévu un programme d'échange de personnel à partir de 2014. Cette mesure permettra à des pilotes suédois de voler sur le F/A-18 en Suisse pendant 3 ans, et aux pilotes suisses d'accumuler des expériences sur le Gripen en Suède. Ce principe sera également appliqué pour le personnel au sol des Forces aériennes. En outre, les Forces aériennes prévoient aussi de tirer profit des possibilités de vols nocturnes et d'utiliser les places de tir à des fins d'entraînement. Enfin, la Suède épaulera la Suisse dans la réintroduction de ses capacités opérationnelles en matière de reconnaissance aérienne et de combat air-sol.

