

**NON AUX
MILLIARDS
POUR DES AVIONS
DE COMBAT**

Argumentaire détaillé

Février 2014

stop-gripen.ch | facebook.com/nonauxnouveauxavions | twitter.com/stop_gripen

LES PRINCIPAUX ARGUMENTS EN UN COUP D'OEIL

Un gaspillage de l'ordre de plusieurs milliards de francs

L'achat de nouveaux avions de combat va coûter des milliards aux contribuables helvétiques: plus de trois pour la seule acquisition des appareils auxquels il faut - évidemment - rajouter les coûts de maintenance, d'entretien et d'exploitation. Des millions supplémentaires seront nécessaires pour la rénovation des installations et l'achat de nouvelles armes et technologies. *Au total, sur la durée de l'exploitation de ces 22 avions, la facture se situera aux alentours de 10 milliards de francs.* De l'argent qui serait certainement mieux investi dans la formation, les transports publics ou dans l'AVS. C'est que l'addition des différents programmes d'économies et autres hausses d'impôts risque de correspondre plus ou moins au montant nécessaire à l'armée pour acquérir ces nouveaux avions.

- > Coût total: plus de 10 milliards de francs Page Fehler! Textmarke nicht
- > L'achat de Gripen conduira à de nouveaux programmes d'austérité Page 7

Des milliards pour un avion qui n'existe que sur papier

A ce jour, le Gripen E n'est qu'une hypothèse. Des douzaines de ses composants doivent encore être développés. La Suisse doit cependant avancer 40% du prix d'achat sans garantie que ces nouveaux appareils ne voient le jour. Malgré les renégociations et les heures d'audition devant la Commission de politique de sécurité, on ne sait toujours pas ce qui pourrait se passer si les 22 avions de combats de type Gripen E n'étaient pas livrés dans les délais promis. Ce risque, ce sont les contribuables suisses qui le supportent. Par ailleurs, *l'évaluation du DDPS a conclu que le Gripen était moins performant que les F/A-18 dont dispose aujourd'hui l'armée suisse* – et ce même si les améliorations promises y sont apportées.

- > Du risque financier à acheter un appareil qui n'existe pas Page 8
- > Le Gripen est un avion de combat de seconde zone Page Fehler! Textmarke nicht
- > Les alternatives au Gripen Page 11
- > Saab est un partenaire contestable Page Fehler! Textmarke nicht
- > Des milliards dépensés de manière hasardeuse Page 13

Même sans nouveaux avions de combat, l'armée de l'air helvétique est très bien équipée

Notre espace aérien est efficacement protégé: en comparaison internationale, l'armée de l'air helvétique est très bien équipée, même en prenant en compte la mise à la retraite de 54 Tiger F-5. Les 32 F/A-18 qu'elle possède suffisent ainsi amplement à remplir ses tâches de police aérienne, d'autant plus que nous sommes entourés de pays amis. De plus, cette flotte de F/A-18 vient d'être modernisée pour un montant de plus de 400 millions de francs. *Selon le dernier rapport sur l'armée, notre espace aérien est efficacement protégé, même sans 22 Gripen qui représentent donc un investissement totalement superflu.*

- > Combien d'avions sont nécessaires pour la police aérienne?..... Page 15
- > De nouveaux avions pour n'intervenir que pendant les horaires de bureau? Absurde!.... Page 17
- > Le mauvais avion en cas de guerre Page 18

Arguments supplémentaires

- > Le Gripen fait plus de bruit que la flotte des Tiger Page 19
- > Les émissions de CO2 sont énormes Page 20
- > Les vols d'entraînement sur Gripen violent les droits des populations autochtones . Page 21

Les arguments des partisans du Gripen mis en pièces

Dès la page 22, nous démontons les arguments des partisans du Gripen.

- > Argument 1: L'économie profite des contreparties Page 22
- > Argument 2: L'achat du Gripen génère des emplois Page 23
- > Argument 3: Le Gripen serait un avion neutre Page 24
- > Argument 4: Nous avons besoin du Gripen pour garantir notre neutralité Page 25
- > Argument 5: La sécurité de la Suisse est compromise sans nouveaux avions de combat Page 26
- > Argument 6: L'achat du Gripen est une sorte d'assurance Page 26
- > Argument 7: Le Gripen est nécessaire pour rétablir la « capacité de combat au sol » Page 27
- > Argument 8: Le référendum est une tentative masquée de supprimer l'armée. Page 28
- > Argument 9: Toute maison a besoin d'un toit solide Page 28
- > Argument 10: Le Gripen ne coûte rien de plus Page 28

LES DIFFÉRENTES VERSIONS DU GRIPEN

Gripen C/D: des appareils en fonction au sein de l'armée de l'air suédoise (également - en nombre restreint - en Afrique du sud, Thaïlande, République tchèque et Hongrie). La version C est monoplace, la D: biplace. Les deux diffèrent de la version A (monoplace) et B (biplace) de par leur compatibilité avec les spécificités de l'OTAN.

Gripen Demonstrator: un Gripen D (biplace) amélioré qui sert à des fins de démonstration et pour tester de nouvelles adaptations.

Gripen E/F: la nouvelle variante du Gripen que Saab tente de réaliser et que le DDPS a commandé. Le premier vol de ce prototype est prévu pour 2015. Contrairement aux ambitions initiales, il ne devrait pas y avoir de version biplace (Gripen F), mais seulement un appareil monoplace (Gripen E).

UN GASPILLAGE DE L'ORDRE DE PLUSIEURS MILLIARDS DE FRANCS

L'achat de nouveaux avions de combat va coûter des milliards aux contribuables helvétiques: plus de trois pour la seule acquisition des appareils auxquels il faut - évidemment - rajouter les coûts de maintenance, d'entretien et d'exploitation. Des millions supplémentaires seront nécessaires pour la rénovation des installations et l'achat de nouvelles armes et technologies. *Au total, sur la durée de l'exploitation de ces 22 avions, la facture se situera aux alentours de 10 milliards de francs.* De l'argent qui serait certainement mieux investi dans la formation, les transports publics ou dans l'AVS. C'est que l'addition des différents programmes d'économies et autres hausses d'impôts risque de correspondre plus ou moins au montant nécessaire à l'armée pour acquérir ces nouveaux avions.

Coût total: plus de 10 milliards de francs

Le Gripen est plus cher que le F/A-18. En tout, cette acquisition va coûter plus de 10 milliards de francs. Cela signifie plus de 2500 francs par ménage. Le fait est qu'on ne se paie pas des avions de combat en une fois, mais qu'il faut constamment les adapter tout au long de leur durée de vie. Rénovations, armements supplémentaires et maintenance impliquent des coûts supérieurs au double de la somme engagée pour leur achat.

Si l'on devait en croire la propagande des partisans du Gripen, le référendum porte sur «seulement» 3 milliards de francs. Cela ne représente cependant que les coûts d'acquisition. Il faut également prendre en compte les modernisations prévisibles, l'achat de munitions, missiles et bombes supplémentaires ainsi que les frais de maintenance. S'y ajoutent encore des investissements immobiliers de plus de 105 millions de francs¹ comme la location transitoire de 11 Gripen pour 245 millions² (sans les coûts d'exploitation). En réalité, nous nous prononcerons donc sur une dépense de l'ordre de 10 milliards de francs comparable à celle consentie pour l'achat des F/A-18 (voir tableau ci-dessous).

En outre, comme le Gripen E n'est pas encore totalement développé, les coûts pourraient encore prendre l'ascenseur (voir page 8). Ce risque, ce sont les contribuables suisses qui le supportent.

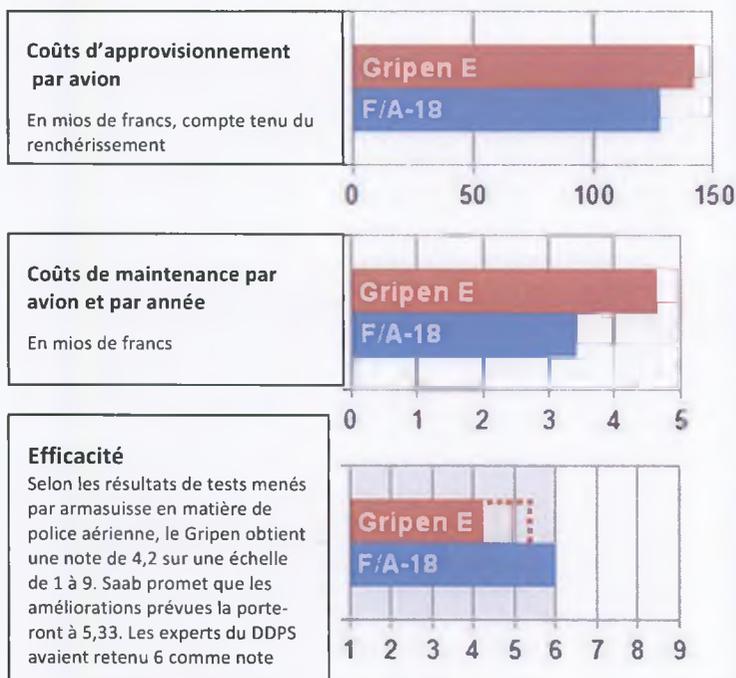
F/A-18 VS. GRIPEN: comparaison des coûts	F/A-18	GRIPEN
Prix d'achat	3'495	3'126
Maintenance et exploitation au long de la durée de vie (env. 35 ans)	4'025	3'570
Rénovations jusqu'en 2013	1'562	-
Estimation: rénovations jusqu'à la fin de la durée de vie	1'200	3'000
Investissements immobiliers	250	105
Projet d'acquisition	70	25
Location transitoire	-	245
Coût total (en millions de CHF)	10'602	10'071

10 milliards de francs représentent un montant plutôt abstrait. Si on le répartit en fonction des citoyennes et citoyens, il est tout de suite plus concret. Ainsi, en moyenne, chaque ménage suisse pourrait voir consacrer **2581 francs** de ses impôts pour acquérir le Gripen.

En guise de compensation après l'achat des F/A-18, le Conseil fédéral avait renoncé à proposer un programme d'armement l'année suivante (1994). Cette fois, malgré de nouvelles promesses, les Chambres fédérales se sont prononcées en faveur d'un programme d'armement supplémentaire de plus de 740 millions de francs.

Plus cher que le F/A-18, mais moins performant

Contrairement à ce que prétendent les partisans du Gripen, l'appareil suédois coûtera plus cher que le F/A-18 dont dispose aujourd'hui l'armée de l'air – tout en étant moins performant comme l'indique le graphique ci-dessous:



Vous trouverez les sources relatives à ce chapitre à la fin de l'argumentaire sous la note ³

L'achat de Gripen conduira à de nouveaux programmes d'austérité

Plusieurs cantons et communes ont dû se résoudre à mener, ces prochaines années, des programmes d'économies. Avec - pour conséquence - des coupes parfois sévères dans les domaines de la formation, de la santé ou de la sécurité publique. L'acquisition de Gripen va donc conduire à un renforcement de la pression sur les finances des collectivités publiques.

Presque deux cantons sur trois vivent à l'heure des programmes d'économies. Reste que si l'on additionne tous ces efforts pour 2014, on dépasse tout juste le milliard de francs⁴. Et encore, cela n'inclut pas la mauvaise surprise du non-versement, cette année, d'une part des bénéfices de la Banque nationale. Pour les cantons, cela représente un manque à gagner de quelque 667 millions de francs⁵ pour 2014. Sans compter qu'il y a de fortes chances pour que, ces prochaines années, la BNS ne soit pas non plus en mesure de reverser un quelconque dividende aux cantons⁶.

Les mesures d'austérité ont un impact à long terme dans des domaines qui concernent le quotidien de la population. A titre d'exemple, le canton de Berne a décidé d'économiser plus de 100 millions de francs dans la santé publique ainsi que dans les structures d'accompagnement des personnes âgées ou handicapées. Sa police cantonale se verra amputée de nombreuses places de travail et d'autres coupes sont prévues dans le secteur de la formation⁷. Même principe dans le canton de Lucerne où la formation doit également se serrer la ceinture. Les écoles professionnelles et les gymnases ont ainsi dû introduire une semaine de vacances supplémentaire «obligatoire».

Outre les cantons, de nombreuses communes réduisent également la voilure. A Winterthur, par exemple (6^{ème} ville de Suisse), il a été décidé d'économiser sur le déneigement et le nettoyage des rues. L'exécutif communal a aussi décidé de supprimer les excursions scolaires et les camps d'études.

Sur le plan fédéral, la Confédération n'est pas en reste. Lors de leur session d'hiver 2013, les Chambres fédérales ont notamment débattu de coupes dans la protection contre les crues ou de suppressions de postes dans le corps des gardes-frontières⁸. La sécurité ne fait pas exception: le budget de la Confédération prévoit ainsi un déficit structurel de 300 millions de francs par année à partir de 2015. Cela correspond exactement à l'augmentation du budget de l'armée de 4,7 à 5 milliards de francs décidé par la majorité de droite du Parlement. Cela signifie donc que si nous renonçons à acquérir de nouveaux avions de combat, la Confédération ne sera pas contrainte à économiser.

Conclusion: pour se payer le Gripen, il faudra épargner ailleurs. Peu importe quel fonds servira à acquérir ces avions de combat, il n'est pas possible de dépenser le même franc deux fois.

PAS DE MILLIARDS POUR UN AVION QUI N'EXISTE QUE SUR PAPIER

A ce jour, le Gripen E n'est qu'une hypothèse. Des douzaines de ses composants doivent encore être développés. La Suisse doit cependant avancer 40% du prix d'achat sans garantie que ces nouveaux appareils ne voient le jour. Malgré les renégociations et les heures d'audition devant la Commission de politique de sécurité, on ne sait toujours pas ce qui pourrait se passer si les 22 avions de combats de type Gripen E n'étaient pas livrés dans les délais promis. Une fois de plus, ce risque : ce sont les contribuables suisses qui le supportent. Par ailleurs, l'évaluation du DDPS a conclu que le Gripen était moins performant que les F/A-18 dont dispose aujourd'hui l'armée suisse - et ce même si les améliorations promises y sont apportées.

Du risque financier à acheter un appareil qui n'existe pas

A ce jour, le Gripen E n'existe que sur papier. Saab, son constructeur, ne devrait pouvoir faire voler le premier prototype qu'en 2015.⁹ D'ici là, rien ne permet d'affirmer que le Gripen fournira les performances promises au prix promis. Il n'en demeure pas moins que la Suisse est censée régler le montant inhabituellement élevé de 40% du prix d'achat.¹⁰ Sans aucune garantie que des problèmes techniques ne surviennent et que les délais de livraisons soient respectés.

La nouvelle version du Gripen implique toute une série de modifications fondamentales du Gripen Demonstrator (un Gripen D amélioré qui sert à des fins de démonstration et pour tester de nouvelles adaptations).

Parmi ces modifications fondamentales, on peut relever celle-ci: «avec la version définitive du radar, le nez de l'avion pourrait peser 200 kilos de plus. Cela signifie que l'appareil devra être rallongé d'environ 37 centimètres.»¹¹ A l'évidence, ces inconnues persistantes auront donc des conséquences considérables sur l'évolution du Gripen E. Et ce n'est qu'un exemple parmi d'autres comme le souligne l'illustration ci-dessous:

UN AVION OÙ TOUT RESTE À FAIRE



Source: *Le Matin Dimanche* du 13.05.2012

Si l'on considère globalement l'évolution des avions de combat, force est de constater que - s'agissant des coûts - les promesses initiales liées au développement ou au prix par appareil sont rarement respectées (voir encadré).

Malgré les renégociations et les heures d'audition devant la Commission de politique sécurité, on ne sait toujours pas ce qui pourrait se passer si les 22 avions de combats de type Gripen E n'étaient pas livrés dans les délais promis. ***Ce risque, ce sont les contribuables suisses qui le supportent.***

Les coûts de nouveaux avions de combat crèvent souvent le plafond

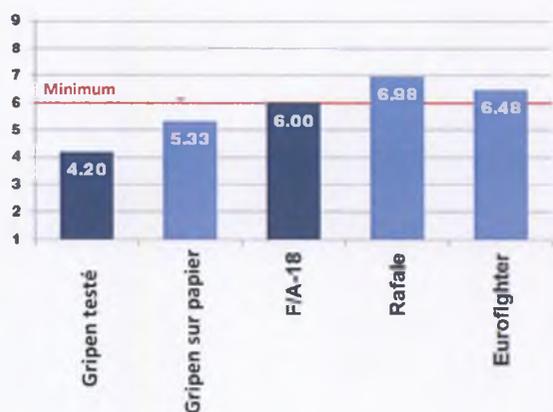
Un projet-phare américain d'avion de combat destiné au marché international - le Lockheed-Martin F-35 - devait initialement coûter de 80 à 90 millions de dollars pièce.¹² En raison de problèmes de développement et des commandes très moyennes, les coûts ont entretemps augmenté à 135 millions de dollars par appareil.¹³

Comme la Suède avec le Gripen E les États-Unis ont commandé une nouvelle version du F/A-18 «Hornet». Pour se doter de ce F/A-18 E/F «Super Hornet», ils ont exigé une refonte complète de l'ancien modèle, à l'image de celle prévue pour le Gripen E. Cela leur a coûté 48 milliards de dollars¹⁴ (dont 40,2 milliards pour 500 appareils et leur armement¹⁵). Les frais de développement se sont donc élevés à près de 8 milliards de dollars.

Le Gripen est un avion de combat de seconde zone

L'achat de nouveaux avions de combat n'est pas seulement cher et inutile. En portant son choix sur le Gripen, le DDPS a également privilégié un appareil très moyen, moins performant que ceux aujourd'hui à disposition de l'armée de l'air.

Le rapport d'évaluation d'armasuisse¹⁶, qui procède aux tests des nouveaux systèmes d'armement pour la Confédération ne laisse pas de place au doute. Le Gripen n'a pas obtenu une seule note suffisante dans les principaux domaines d'analyse. Cela se traduit notamment par cette remarque: «Dans les missions air-air comme dans les missions d'attaques, les prestations du Gripen ont été considérées comme insuffisantes». La même note («insuffisant») lui a été attribuée en matière de police aérienne.



Résultat des tests d'armasuisse pour les prestations de police aérienne. La ligne rouge correspond aux exigences minimales. La colonne «Gripen sur papier» correspond à la note hypothétique du Gripen E, pour autant que toutes les améliorations promises y soient effectivement apportées.

- > Le rayon d'action du Gripen est bien trop modeste. S'il doit, par exemple, pour une mission de police aérienne, voler de Payerne à Davos, il ne pourra survoler les montagnes grisonnes que quelques minutes sous peine de se retrouver à court de carburant.¹⁷ Une durée d'engagement supérieure n'est possible qu'en emportant des réservoirs supplémentaires et donc de devoir renoncer à d'autres équipements qui pourraient se révéler utiles.
- > Contrairement aux autres appareils évalués, le Gripen ne dispose que d'un seul réacteur au lieu de deux. Cela le rend non seulement moins performant, mais augmente également le risque d'accidents.

La raison pour laquelle le Conseil fédéral s'est prononcé en faveur du Gripen demeure donc un mystère. Ce d'autant plus qu'il n'est pas bon marché. Par appareil, il coûte environ 50% de plus qu'un F/A-18.

Le rapport note en particulier que la performance du Gripen est inférieure à celle du F/A-18 dont la Suisse s'est dotée depuis 20 ans déjà. Saab a bien promis des douzaines d'améliorations. Mais on peut sérieusement se demander si celles-ci pourront être apportées à cet appareil (voir page 8). D'autant plus que même si ces évolutions devaient aboutir, le Gripen restera moins performant que le F/A-18.

Une longue liste de lacunes

Même si Saab devait parvenir à développer toutes les évolutions envisagées, le Gripen présenterait toujours des problèmes majeurs:

> Il n'est pas prévu de version biplace du nouveau Gripen. Pourtant, des appareils de ce type sont indispensables pour la formation et l'offre initiale mentionnait cette version. Saab n'est cependant pas parvenu à développer une telle version à des prix raisonnables.

Les alternatives au Gripen

La Suisse n'a pas besoin de nouveaux avions de combat. Mais, dans les rangs de celles et ceux qui considèrent que c'est le cas, ils sont pourtant nombreux à rejeter le Gripen. Toute une série d'alternatives sont à disposition et - parmi celles-ci - il reste encore à déterminer si le DDPS les a sérieusement envisagées.

Parmi ces alternatives figurent notamment:

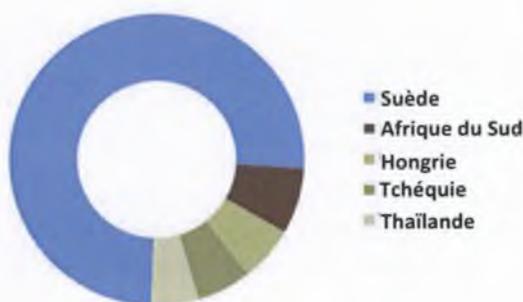
- > **Eurofighter / Rafale**: au cours de la procédure d'évaluation, ces deux types d'appareils ont obtenu de bien meilleurs résultats que le Gripen. Après que le Conseil fédéral ait fait son choix, les deux entreprises¹⁸ se sont plaintes de ne pas avoir été en mesure de négocier les prix. Toutes deux ont également proposé de meilleures offres. A première vue, celles-ci semblent largement supérieures à celle de Saab. Le DDPS n'en a pourtant pas tenu compte.
- > **F/A-18 E/F «Super Hornet»**: le DDPS a bien invité Boeing, constructeur du F/A-18, à participer à l'appel d'offres. L'entreprise s'en est cependant rapidement retirée. De toute évidence, elle a pris conscience que le choix ne se porterait pas sur le meilleur appareil ou la meilleure offre, mais sur celle qui présentait le plus de chances d'être acceptée en cas de référendum.
- > **F/A-18 C/D d'occasion**: selon le rapport de la sous-commission parlementaire¹⁹, le DDPS n'a jamais envisagé de se doter d'appareils d'occasion alors même que cela aurait incontestablement présenté une solution très bon marché. Elle se serait également révélée avantageuse sur le plan opérationnel dans la mesure où il aurait été possible d'utiliser les infrastructures déjà existantes.
- > **Su-35 / MiG-29**: les forums spécialisés ne cessent de s'interroger sur les raisons qui ont amené à la Suisse à ne jamais envisager de demander une offre aux constructeurs russes. Des appareils modernes comme le Su-35 ou le MiG-29 tiennent pourtant tout à fait la comparaison avec les appareils occidentaux.
- > **Drones**: une des raisons avancées pour l'acquisition de Gripen est la reconnaissance aérienne. Pour remplir cette tâche, des drones sont au moins aussi efficaces que des appareils avec pilote. A ce jour et à cet effet, la Suisse possède déjà 15 drones de reconnaissance de type Ranger et le DDPS souhaite en acquérir d'autres.

Saab est un partenaire contestable

Saab est le plus petit des constructeurs d'avions de combat. L'entreprise suédoise doit en vendre plusieurs centaines afin que le développement du nouveau Gripen ne se solde pas par des difficultés financières. Jusqu'à aujourd'hui et à part la Suède, seule la Suisse et le Brésil se sont décidés à passer commande. Si ces affaires devaient capoter, Saab est promise à la ruine car ni la Suisse, ni le Brésil n'ont encore signé de contrat ferme.

En 2011, le constructeur automobile Saab a fait faillite.²⁰ Jusqu'en 1990, il appartenait à Saab AB, le vendeur d'armes qui fabrique le Gripen.

Et si ce dernier est parvenu à se placer, grâce à la dernière version du Gripen (C/D), dans le segment «low-cost» du marché des avions de combat et



Utilisateurs actuels du Gripen. Saab a de la peine à trouver des clients en dehors de la Suède.

Non aux milliards pour des avions de

en vendre à quelques pays (Afrique du Sud, Thaïlande), voire à conclure des contrats de leasing (République tchèque et Hongrie), Saab se situe désormais à la croisée des chemins. Le développement futur, l'exploitation et l'achat de 60 nouveaux Gripen-E vont coûter quelque 90 milliards de couronnes à l'État suédois (env. 12,7 milliards de francs suisses). Si l'on se souvient qu'aucun avion de combat ne s'est développé sans frais supplémentaires, ces chiffres sont à prendre avec prudence. Le gouvernement suédois s'est par ailleurs ménagé une porte de sortie au cas où aucun autre acheteur que la Suède ne devait se présenter.²¹ Pour reprendre les propos du chef de la Ruag Urs Breitemier: «sans clients, Saab ne peut pas développer l'appareil [le Gripen E].»²² A ce jour, ces clients potentiels sont la Suisse et le Brésil. Pour illustrer la pression massive à laquelle Saab est exposé, il n'est sans doute pas inutile de rapporter également l'intervention de son CEO, Börje Ekholm appelant à plus de soutien de la part du gouvernement suédois dans la promotion du Gripen. En Suède, cet appel a suscité un écho médiatique particulièrement négatif au point que Börje Ekholm a dû publiquement retirer ses propos.²³

Pour Saab, le Brésil est prioritaire

Toute cette pression a permis au Brésil de mettre Saab sous pression. En décidant, fin 2013, d'acquérir 36 nouveaux Gripen E, le Brésil a obtenu un rabais. Si l'armée suisse est censée payer 145 millions de francs par avion de combat, son homologue brésilienne peut se targuer d'un ristourne de 20 millions par appareil.²⁴

Depuis la décision du Brésil, pour Saab, la Suisse est passée à l'arrière-plan. Cela signifie notamment que le Brésil, comme la Suède, seront prioritaires s'agissant de la livraison des nouveaux appareils.²⁵

Des chiffres enjolivés

Pour favoriser les éventuels contrats avec la Suisse et le Brésil, les implications pour la Suède ont été enjolivées, voire mises sous l'éteignoir. Il n'en demeure pas moins que nombre d'intervenants locaux craignent que l'armée suédoise ne doive supporter l'ensemble des coûts de développement alors que le Brésil et la Suisse refuseraient d'y prendre part. Peter Raadberg, député et membre de la Commission de la défense suédoise ne dit pas autrement en indiquant que le prix des nouveaux avions de combat pourrait se révéler beaucoup plus élevé que les montants présentés par le gouvernement dans la mesure où les frais de développement ne sont pas compris dans le prix d'achat. La porte-parole de Saab Karin Walka a, pour sa part, confirmé que l'entreprise n'avait - à ce jour - publié aucun pronostic sur les coûts d'adaptation du Gripen E. Dans certains cercles de l'armée suédoise, les avertissements fusent aussi : «nous voulons certes une nouvelle version du Gripen, mais pas à n'importe quel prix», a ainsi relevé Jan Salestrand, planificateur en chef de l'armée suédoise. Ce lieutenant-général a également fourni, à la ministre de la défense Karin Enström, des chiffres qui démontreraient que le gouvernement suédois risquait bien de devoir engager plus d'argent que prévu initialement.

Projets sans garantie

Le développement de la version furtive du Gripen a lui aussi démontré que Saab avait besoin de vendre. Ce projet avait été annoncé à grand bruit en 2005 de la même manière que le Gripen E mais est gelé depuis 2008 parce que Saab ne bénéficie pas du soutien financier et technique d'autres pays.²⁶ Saab n'a pas été en capacité de poursuivre le projet par ses propres moyens.

Remboursement exigé pour cause de corruption.

Saab doit en outre s'attendre à un procès en remboursement de la part de l'Afrique du Sud. La vente de Gripen à ce pays est en effet entachée de soupçons concrets de corruption. Une commission sud-africaine est en train d'examiner si tout a été fait dans les règles lors de la vente du Gripen C/D.²⁷ Si elle devait conclure que l'achat de Gripen par l'Afrique du Sud n'a été possible que grâce à des pots de vin, ce pays menace d'annuler les contrats signés et d'exiger le remboursement des sommes versées.²⁸

Des milliards dépensés de manière hasardeuse

Le milieu politique n'a pas été en mesure de définir clairement la mission des forces aériennes et le DDPS est incapable de désigner les principales menaces pour notre pays. Or il est absurde d'acquérir des avions de combat supplémentaires sans mission concrète ni analyse sérieuse des risques.

La Constitution et la loi sur l'armée donnent trois tâches aux forces militaires²⁹:

- > Défense
- > Appui aux autorités civiles
- > Promotion de la paix sur le plan international.

Ces trois missions définissent le cadre fondamental dans lequel doit évoluer l'armée. Cependant, de vives discussions sur la place à donner aux tâches mentionnées et sur la manière de les interpréter font rage depuis des années. Si, pour la droite politique et les cercles conservateurs, la mission principale de l'armée réside avant tout dans la défense du territoire, une partie du centre et de la gauche veulent donner plus d'importance à la promotion de la paix sur le plan international. La question de l'appui aux autorités civiles suscite régulièrement des discussions sur les tâches que l'armée peut et doit assumer. Les missions qui sont en principe à considérer comme des tâches de police posent justement des problèmes de délimitation et de compétence.

L'Armée se trouve aussi dans un processus permanent de réforme et de transformation ces dernières années. Suite à la chute du mur de Berlin, l'armée a dû se réorganiser en profondeur. Ainsi, la réforme Armée 95 a été mise sur pied sous Kaspar Villiger. Son successeur Adolf Ogi a, lui, réorganisé l'armée selon la devise "La sécurité par la coopération". Le concept de Samuel Schmid s'appelait "Armée XXI", tandis que le projet de réforme actuel de l'armée est intitulé "Développement de l'armée" (DEVA). Les plans pour l'avenir ressortent du rapport de 61 pages sur ce sujet. Un processus à deux niveaux est prévu. Dans une première phase d'ici à 2020 il est en priorité question de remédier aux défauts constatés dans l'Armée XXI, d'améliorer la capacité opérationnelle des troupes et d'optimiser la formation des cadres comme de la troupe. Parallèlement, on étudiera comment l'armée doit faire face aux risques futurs qui se profilent. Un nouveau rapport de sécurité qu'Ueli Maurer compte présenter avant la fin cette législature qui dure jusqu'en 2015 nous renseignera sur la seconde phase qui débutera après 2020.

Des divergences de principe subsistent

Comme nous l'indiquions plus haut, les différentes réformes n'ont pas permis de régler les divergences de principe qui subsistent sur les orientations de l'armée.

La NZZ dresse le résumé suivant de la situation³⁰: « L'organisation a sans nul doute été dépassée par la cadence de réforme au pas de charge imposée à l'armée de milice suisse ces deux dernières décennies. Il en est de même pour les acteurs politiques. Le nombre des conseillers nationaux et des conseillers aux États qui s'y retrouvent encore sur le gros chantier de l'armée se réduit comme une peau de chagrin ».

Les doutes sur la direction dans laquelle l'armée doit être développée mettent en outre en lumière les divergences considérables sur les effectifs souhaitables de l'armée. Des chiffres de 60'000 à 120'000 hommes sont considérés comme judicieux sinon nécessaires dans les cercles qui sont par principe favorables à l'armée.

Conclusion : Compte tenu des questions fondamentales sur l'orientation donnée à l'armée qui restent en suspens, un investissement aussi considérable que celui pour le Gripen est indéfendable. Aucune entreprise bien gérée n'engloutirait des milliards dans un projet à haut risque alors que son Conseil d'administration n'a pas une idée claire de la stratégie de l'entreprise. *Il faut procéder dans le bon ordre*: d'abord savoir où l'on va avant de discuter de l'emploi d'argent public.

MÊME SANS NOUVEAUX AVIONS DE COMBAT, LES FORCES AÉRIENNES SONT BIEN ÉQUIPÉES.

Nos forces aériennes nous garantissent une protection efficace même sans nouveaux avions: Même après la mise à la retraite de ses 54 Tiger F-5, les forces armées suisses sont encore très bien équipées en comparaison internationale. Les 32 F/A-18 existants suffisent amplement pour les missions de police aérienne dès lors que nous sommes entourés de pays amis. La flotte de F/A-18 a d'ailleurs été récemment modernisée pour plus de 400 millions de francs et est désormais au top niveau technique. *D'après le rapport actuel sur l'armée, l'espace aérien est parfaitement protégé, même sans Gripen - Acheter 22 nouveaux avions de combat est un investissement aberrant et un luxe inutile.*

Combien d'avions sont nécessaires pour la police aérienne?

Si la Suisse achetait des Gripen, nous aurions à l'avenir 54 avions de combat au lieu de 32. Les défenseurs des nouveaux avions de combat prétendent que c'est nécessaire pour garantir la mission de police aérienne mais c'est faux. Les actuels F/A-18 suffiront pendant des décennies pour les opérations de police aérienne.

Le terme de police aérienne englobe diverses tâches:

- > Police du trafic aérien
- > Contrôle des aéronefs non identifiés
- > Lutte antiterroriste.

Il est édifiant d'examiner ces missions dans le détail car nos forces aériennes peuvent aisément toutes les accomplir en se passant de nouveaux avions de combat.

Police du trafic aérien

De temps en temps, des pilotes amateurs se perdent, quelqu'un commet une infraction à la réglementation aéronautique ou un avion subit une panne de radio. Une intervention rapide de la police de l'air est nécessaire par exemple quand un pilote amateur se dirige par erreur vers le couloir d'approche d'un aéroport international et que sa radio est coupée. Ce genre de situation se produit à peu près une fois par mois en Suisse.³¹

Contrôle des aéronefs non identifiés

Le contrôle des aéronefs non identifiés ou l'escorte d'avions gouvernementaux étrangers est une mission du même ordre. Cela se produit plusieurs fois par semaine.

Cette tâche prend une dimension particulière en cas de conflit armé. La Suisse ne doit alors tolérer aucun survol de son territoire par les aéronefs militaires des belligérants. Le problème s'est par exemple posé lors de la guerre au Kosovo ou de la guerre du Golfe.

La guerre du Golfe a aussi révélé que la défense de la neutralité était davantage un problème politique qu'un problème militaire ou technique. A l'époque, le Conseil fédéral avait autorisé les États-Unis à survoler son territoire un bon mois après le début des hostilités, ce qui constituait une sérieuse entorse aux obligations de neutralité de la Suisse. Bref, des avions de combat supplémentaires

ne serviront à rien si les leaders politiques n'ont pas la volonté de faire appliquer la neutralité de la Suisse.

Lutte antiterroriste.

La troisième forme d'intervention de police aérienne porte sur les avions détournés en vue de commettre des attentats terroristes (nommés "cas de renégats" dans le jargon spécialisé). Il n'y a eu qu'un seul cas à ce jour dans lequel des terroristes ont détourné des avions pour commettre un attentat: le 11 septembre 2001. Or ce crime inédit a prouvé que l'armée de l'air la plus puissante du monde pouvait être impuissante face à des terroristes qui ont pris le contrôle d'un avion de ligne: A peine quelques minutes se sont écoulées entre le moment où le contrôle aérien a détecté le détournement et l'attentat lui-même. Les forces aériennes n'ont rien pu faire.

Le graphique ci-dessus démontre à quel point il est illusoire de vouloir empêcher un attentat terroriste avec des avions de combat. La carte représente la trajectoire d'un A320 de Swiss qui survole la centrale nucléaire de Mühleberg à 5000 mètres d'altitude (LX87KJ en vert). S'il était détourné, le délai entre le détournement et l'impact serait inférieur à une minute. Aucun avion de combat au monde ne pourrait arrêter le processus.



Capture d'écran de radar.zhaw.ch.

Pour éviter les attentats terroristes avec des avions, il faut prendre des mesures de sécurité préventives qui rendent tout détournement impossible. Une fois que des criminels ont pris le contrôle de l'appareil, il est trop tard pour intervenir.

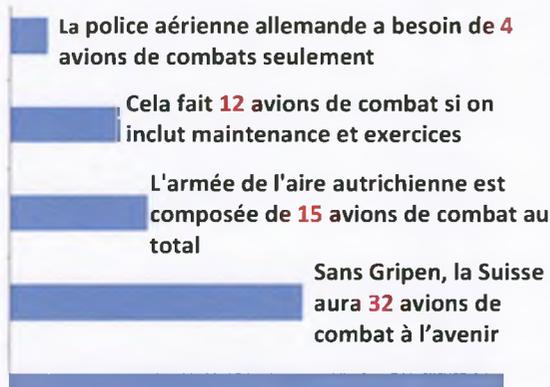
L'avion ne pourrait pas être abattu.

Même s'il est en théorie possible d'abattre un avion détourné, cela ne serait pas autorisé. Pour Helen Keller, professeur de droit à Zurich, il faut d'abord respecter le droit à la vie et à la dignité, même dans ce cas, et ensuite, une simple disposition d'une ordonnance ne suffit pas à justifier une atteinte aussi grave aux droits élémentaires. Elle considère par conséquent qu'il est illicite d'abattre des avions civils avec des passagers innocents en Suisse.

De combien d'avions avons-nous besoin?

Non aux milliards pour des avions de combat – argumentaire détaillé

De combien d'avions avons-nous besoin pour assurer le service de police aérienne en Suisse? Un regard au-delà de nos frontières est édifiant. En Allemagne, ce sont en tout pour tout quatre avions³² qui veillent à la sécurité du trafic aérien: deux avions basés respectivement à Wittmund, en Basse-Saxe, et à Neuburg en Bavière et prêts à décoller dès que le contrôle aérien leur demande d'intervenir en cas d'urgence. Ces veilles opérationnelles ("Alarmrotten" comme on les nomme en Allemagne) effectuent une trentaine d'interventions par an.



Avec le Gripen, la Suisse possèdera 54 avions de combat. Quatre fois plus que nécessaire pour la police aérienne

Si on part du principe que la Suisse met aussi en place deux "sentinelles" de ce type et en comptant encore quelques appareils supplémentaires pour la formation et la maintenance, on arrive à une douzaine d'avions. L'Autriche se contente par exemple de 15 avions de combat pour cette mission. Il en découle que la Suisse n'a besoin ni de 54 avions de combat (en cas d'achat du Gripen), ni de 32 (sans le Gripen) mais tout au plus d'une douzaine.

Capacité à durer

Les défenseurs du Gripen justifient l'acquisition par des scénarios éventuels dans

lesquels il ne suffit plus de garder les intercepteurs prêts à décoller au sol. Face à la menace d'un attentat terroriste avec un avion, au moins quatre intercepteurs devraient être en vol en permanence pour avoir une chance de stopper l'attaque à temps.

Le DDPS utilise la notion de capacité à durer pour définir la durée pendant laquelle un engagement de ce type serait possible. Selon la modélisation du DDPS, les forces aériennes ne pourraient être en vol en permanence que pendant deux semaines et demi dans une telle situation si nous n'achetons pas le Gripen. Ensuite, tous les avions devraient passer à la maintenance. Selon cette même modélisation, avec 22 Gripen supplémentaires, cette période serait portée à cinq semaines.

Ces scénarios et modélisations s'appuient toutefois sur des hypothèses irréalistes. L'une des hypothèses est que la maintenance continue de n'être assurée que pendant les heures de bureau ordinaires alors qu'il serait inconcevable, face à une telle situation d'urgence, de ne pas tourner par équipes afin que les avions puissent reprendre les opérations au plus vite. Ces scénarios partent en outre du principe que la Suisse serait toute seule à repousser une telle attaque terroriste, une hypothèse tout aussi peu concevable dans la mesure où la Suisse a conclu des accords de coopération pour ce genre de cas avec tous ses voisins. En se fondant sur des hypothèses plus réalistes, la conclusion que même dans ces situations, les F/A-18 sont largement suffisants aux forces aériennes s'impose.

De nouveaux avions pour n'intervenir que pendant les horaires de bureau? Absurde!

Aujourd'hui, en semaine, les forces aériennes ne sont prêtes à intervenir que pendant les horaires de bureau. Selon les articles publiés par différents médias en 2013³³, Ueli Maurer s'était opposé en personne à la mise sur pied d'un service de piquet permettant aux avions de combat de décoller après 17h et le week-end en cas d'incident et ce, en dépit d'un mandat parlementaire. *Le plus aberrant dans l'affaire, c'est qu'Ueli Maurer a suspendu le projet visant à garantir une disponibilité 24h*

sur 24 des forces aériennes en raison de son coût. Le DPPS ne disposait pas des 25 millions nécessaires! Nota Bene : ce montant ne représente qu'une infime partie du coût annuel des nouveaux avions de combat.

Pour garantir le service de police de l'air 24h sur 24 il serait donc plus judicieux de renoncer à de nouveaux avions de combat pour investir dans du personnel assurant un service de piquet. Vouloir justifier l'acquisition du Gripen avec l'argument de la disponibilité des forces aériennes n'a aucun sens. Comme la disponibilité opérationnelle n'est pas garantie, l'achat du Gripen perd aussi toute légitimité vis-à-vis des missions revendiquées de police aérienne. Aucune institution ne peut sérieusement assurer les missions d'un service de police aérienne si elle n'est de toute manière disponible qu'aux horaires de bureau parce qu'elle ne dispose pas du personnel pour assurer le piquet. C'est valable pour n'importe quel type d'avion et pour n'importe quel nombre d'avions que posséderait cette institution.

Le mauvais avion en cas de guerre

Le commandement de l'armée considère l'éventualité d'une attaque militaire contre la Suisse dans un avenir proche comme hautement improbable. Si le cas se produisait néanmoins, le Gripen serait incapable de contribuer efficacement à la défense du territoire.

Le rapport actuel sur l'armée, principal document stratégique du DDPS, dit: "Une attaque militaire dans un avenir proche est improbable". Le rapport sur l'armée ne comporte d'ailleurs aucun scénario décrivant une telle attaque, l'adversaire et les armes employées. Il précise aussi qu'au fil du temps, la défense contre une attaque terrestre est de moins en moins prioritaire dans la doctrine militaire.

Inapte à la défense aérienne

Même si on voulait s'armer pour ce scénario heureusement fort improbable, le Gripen ne serait pas équipé pour le cas d'un conflit armé. En matière de défense aérienne les résultats du Gripen aux tests d'Armasuisse étaient bien inférieurs à ceux des concurrents et même à l'actuel F/A-18. Il n'a même pas satisfait aux exigences minimales définies par les forces aériennes. L'ingénieur en chef responsable des tests a qualifié le Gripen de "couteau mal affûté". Le groupe de projet du DPPS, compétent pour l'acquisition, a constaté que la Suisse ne pourrait pas se maintenir au niveau militaire des pays voisins en achetant le Gripen.³⁴

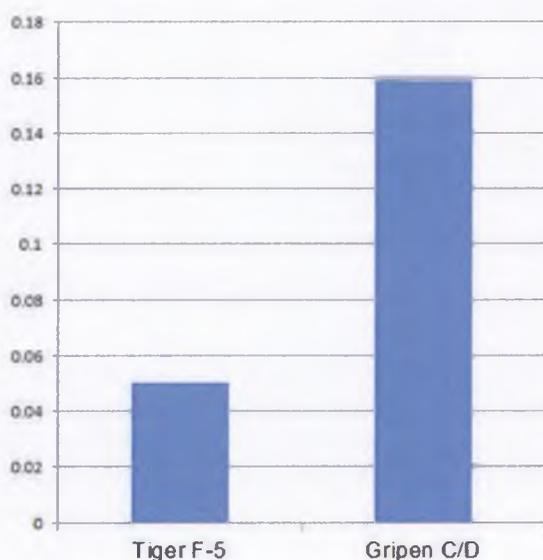
AUTRES ARGUMENTS

Les arguments contre le Gripen sont multiples. Voici encore d'autres points démontrant que l'achat de cet avion de combat est une mauvaise idée:

Le Gripen fait plus de bruit que la flotte des Tiger

Le bruit des avions de combat représente une nuisance permanente pour les régions autour des aérodromes militaires. Les communes concernées s'inquiètent de l'achat du Gripen car les Saab sont nettement plus bruyants que l'actuel F-5 Tiger.

Les régions d'Emmen, de Meiringen ou de Sion, par exemple, souffrent d'ores et déjà d'importantes nuisances sonores imputables aux forces aériennes. Le Gripen ne fera qu'aggraver le problème parce qu'il produit un volume sonore trois fois plus élevé³⁵ que l'actuel F-5 Tiger. Dans la mesure où l'ouïe humaine traite le bruit selon une échelle logarithmique, cela équivaut à un volume perçu supérieur d'environ 25% à celui du F-5 Tiger.



Durant la phase d'évaluation du nouvel avion de combat, le LFME a mesuré pour le compte d'Armasuisse dans quelles zones le Gripen produit un bruit de 80 décibels ou davantage au décollage. A titre de comparaison, ce chiffre équivaut au bruit d'un marteau piqueur. Il constitue aussi la valeur limite d'exposition à partir de laquelle de nombreux pays imposent aux employeurs de fournir des protections auditives à leurs employé-e-s. Cette zone particulièrement exposée couvre une superficie de plus de 50 kilomètres carrés, ce qui équivaut au double environ de la superficie de la ville de Bâle.

Volume sonore en W/m2 Le Gripen fait environ trois fois plus de bruit que le Tiger. (Graphique : Coalition contre l'achat des nouveaux avions de combat; données: Armasuisse).

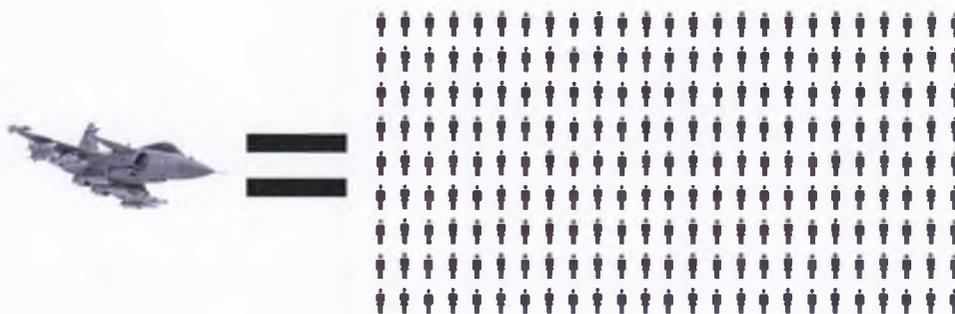


Dans la zone en noir autour de l'aérodrome d'Emmen, le niveau de bruit estimé au décollage du Gripen dépasse les 80 décibels. (Graphique : Coalition contre l'achat des nouveaux avions de combat; forme et taille du cône des 80 dB. Armasuisse)

Les émissions de CO2 sont énormes

Le Gripen n'est pas seulement coûteux. A taille équivalente, il consomme aussi nettement plus de kérosène que l'actuel F-5 Tiger. Pour une consommation de 2600 litres par heure de vol pour le F-5 Tiger, le Gripen en consomme 3000 et même à 9000 en postcombustion. En postcombustion, il bat même le F/A-18 Hornet qui se contente de 4850 litres à l'heure alors que c'est un biréacteur. La surconsommation de kérosène de 400 litres horaires par rapport au F-5 Tiger correspond à plus d'une tonne de CO2 par heure. En 2012, les F-5 Tiger ont effectué 2494 heures de vol. Pour le Gripen, on table sur 4000 heures de vol par an ce qui représente autant d'émissions supplémentaires. Avec le remplacement du F-5 Tiger par le Gripen, la consommation annuelle de kérosène augmentera de 55'156 hectolitres par an, ce qui engendra 13'892 tonnes de Co2 supplémentaires, Cette contre-performance interviendrait à l'heure où la Suisse s'efforce de réduire ses émissions dans tous les domaines comme par exemple dans les transports, la construction ou l'agriculture. L'armée semble en être exemptée. Les émissions supplémentaires de CO2 par an, par rapport au F-5 Tiger, représentent à elles seules la production annuelle de Co2 de 2573 Helvètes moyens.

La consommation plus importante de kérosène entraîne évidemment aussi un surcoût considérable. Les prévisions tablent sur des dépenses annuelles de 21 millions de francs pour le carburant à lui seul, ce qui représente 12 millions de dépenses supplémentaires par rapport aux F-5 Tiger actuels.



Un seul Gripen produit à peu près autant de CO2 que 225 Helvètes moyens par an. L'ensemble de la flotte de Gripen produit à peu près autant de CO2 que la petite ville de Brigue.

Vous trouverez les sources pour ce chapitre à la fin de l'argumentaire sous le numéro suivant: ³⁶

Les vols d'entraînement sur Gripen violent les droits des populations autochtones

La Suède met un terrain d'essai à la disposition de divers États et alliances³⁷ (North European Aerospace Testrange, NEAT), sur lequel ils peuvent tester et s'entraîner avec les systèmes d'armement des forces aériennes. Le matériel de guerre qui y est testé a été engagé entre autres durant les conflits en Irak, dans les Balkans, en Afghanistan, au Cachemire et en Libye. Or en procédant ainsi, la Suède viole régulièrement la Déclaration des Nations Unies pour les droits des peuples autochtones parce que ce terrain de manœuvres se trouve sur le territoire des Saami. Le Gripen a lui aussi été testé sur ce terrain et si la Suisse achetait cet avion, ses forces aériennes viendraient s'y exercer.

Les Saami "suédois" entretiennent une relation historique et culturelle séculaire avec les territoires sur lequel se trouve aujourd'hui le terrain du NEAT. Depuis la colonisation et l'oppression des Saami au 17^e siècle, la Suède n'a reconnu officiellement cette peuplade en qualité de peuple indigène qu'en 1977. L'ONU a voté la déclaration sur les droits des peuples autochtones en 2007 mais la Suède ne l'a pas ratifiée. Cette déclaration accorde aux peuples autochtones des droits particuliers sur les territoires qui leur appartiennent traditionnellement. Le terrain du NEAT en ferait partie dans le cas de la Suède.

Conformément à la déclaration des Nations Unies sur les droits des populations autochtones, les États devraient effectivement se concerter avec les populations autochtones concernées et plus particulièrement avec leurs représentants selon des procédures adaptées, en cas d'exercice militaire. Il n'en a pas été ainsi à diverses reprises, comme par exemple en 2009 à l'occasion de l'exercice de riposte "Loyal Arrow" de l'OTAN quand cette alliance a procédé à des exercices de largage de bombes sur le terrain du NEAT ou lors de l'exercice de bombardement de l'US Air Force durant l'été 2010. Aucun organe officiel n'a consulté les Saami sur les exercices militaires sur le NEAT.

Le Gripen et ses différents systèmes d'armement dont le Meteor qui équipera les appareils destinés à la Suisse ont été testés sur le terrain du NEAT à des fins de développement³⁸. En achetant le Gripen, la Suisse se rend donc complice de l'oppression des peuplades autochtones de Suède³⁹ et prend une part de responsabilité dans la violation de la déclaration des Nations Unies pour les droits des peuples autochtones.

RÉFUTER LES ARGUMENTS DES PRO-GRIPEN

Argument 1: L'économie profite des contreparties

Saab, le constructeur du Gripen, s'est engagé à conclure des opérations de "contrepartie" avec des entreprises suisses si le peuple suisse vote en faveur du nouvel avion de combat. Ce genre d'opération de contrepartie est interdit pour toutes les autres acquisitions publiques de biens et assimilé à de la corruption ou à des pratiques anticoncurrentielles. L'industrie de l'armement est le seul secteur au monde où les opérations de contrepartie ont encore cours.

Principe des opérations de contrepartie: Si la Suisse achète un produit donné, le fabricant s'engage en contrepartie à associer des entreprises suisses à la fabrication du produit en question (offset indirect ou contrepartie directe), à acheter des produits par l'intermédiaire d'entreprises suisses ou à leur fournir des commandes (offset indirect ou contrepartie indirecte). Dans le cas concret de l'achat du Gripen, l'industrie suisse et plus particulièrement l'industrie de l'armement, doit recevoir, en contrepartie de l'investissement de l'État suisse pour l'achat d'avions de combat Gripen à hauteur de 3,126 milliards de francs, des commandes d'une valeur de 2,5 milliards de francs ⁴⁰.

Stratégies de communication

Saab met tout en œuvre pour vanter les avantages pour la Suisse des opérations de contrepartie. L'avionneur s'appuie pour cela sur un bureau d'offset qui vient d'être mis en place à Berne. Celui-ci est rattaché à Armasuisse et uniquement chargé d'engager la conclusion d'opérations de contrepartie tout en autorisant des contrats au titre de contreparties. Les stratégies publicitaires de Saab et d'Armasuisse semblent porter leurs fruits. Les médias écrits et audiovisuels parlent régulièrement d'opérations de contrepartie signées et de séances d'intermédiation de Saab pour l'industrie.

Pourtant, de nombreuses affaires se révèlent être des tigres de papier. L'exemple de l'Afrique du Sud démontre comment Saab a artificiellement généré d'importants volumes de transactions dans d'autres pays. A partir d'un investissement de l'ordre de trois millions de dollars dans l'infrastructure locale, des opérations de contrepartie à hauteur de 200 millions de dollars ont été comptabilisées en comptant environ 4000 dollars pour chaque touriste scandinave se rendant dans toute l'Afrique du Sud pendant de nombreuses années. ⁴¹

Etude du Contrôle fédéral des finances.

En 2008, le Contrôle fédéral des finances a publié une étude sur l'impact en matière d'emploi des opérations de contrepartie dans les ventes d'armes. ⁴² Cette étude critique fondamentalement que, « en vertu de la réglementation en vigueur, les marchés confiés aux fournisseurs suisses, dans lesquels la valeur ajoutée créée en Suisse atteint au moins 51%, sont comptés à 100% de la valeur de leur commande dans la péréquation économique ». L'étude a conclu qu'en réalité, seuls 40% du montant du prix d'achat retournaient dans l'économie suisse, donc bien moins que promis. Cela s'explique principalement par le fait que de nombreux marchés qui sont reconnus comme des opérations de contrepartie auraient de toute manière été passés et ne génèrent par conséquent pas d'emplois supplémentaires. Même Christoph Blocher, conseiller national UDC, en a fait l'expérience lors de l'achat des F/A-18: « Le gouvernement américain souhaite que des transactions de sa société EMS Chemie avec les États-Unis, qui n'ont aucun rapport avec l'achat d'avions, soient d'ores et déjà considérées comme des compensations pour les F/A-18. » ⁴³ L'étude a en outre démontré que ce sont

surtout les grands groupes d'armement, et plus particulièrement Ruag, qui profitent des contreparties. Mais même le président du Conseil d'administration de la société qui profite sans doute le plus des contreparties s'en dit insatisfait.⁴⁴

Pour la grande majorité des entreprises, les opérations de contrepartie ne jouent aucun rôle. Le Contrôle des finances en a conclu que les opérations de contrepartie constituaient une "option peu tournée vers l'avenir" pour l'économie suisse. C'est toujours valable aujourd'hui. Roman Boutellier, professeur de gestion technologique à l'EPF dit à ce sujet: « Même après les réformes avec le bureau Offset, les opérations de contrepartie renchérisent toute l'opération de vente d'avions ».⁴⁵

Du point de vue économique, les opérations de contrepartie sont une forme coûteuse et inefficace de subventions publiques pour certaines entreprises privées, surtout dans le secteur de l'armement.

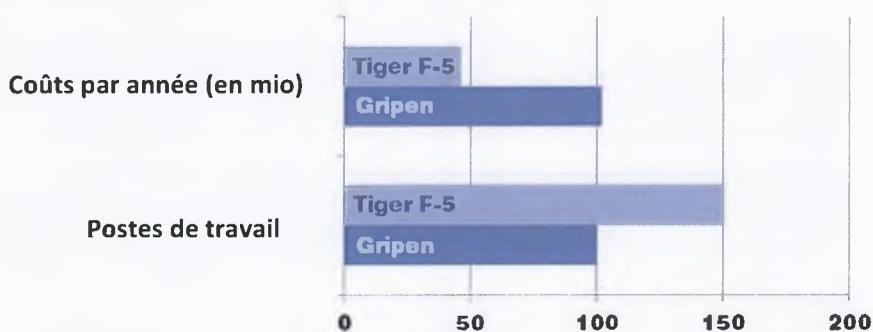
Argument 2: L'achat du Gripen génère des emplois

L'acquisition du Gripen coûterait en tout plus de 10 milliards de francs. Or le nombre d'emplois générés par cette transaction est maigre au regard de ce montant astronomique. On pourrait multiplier plusieurs fois le nombre d'emplois créés si on investissait cet argent dans d'autres domaines.

Concrètement, une centaine d'emplois sont en jeu pour l'entretien et la maintenance dans le cadre de l'achat du Gripen. A cela s'ajoutent quelque trois cent emplois promis par les opérations de contrepartie.⁴⁶

Suppressions de postes en cas d'achat du Gripen

Si les F-5 Tiger des forces aériennes suisses étaient remplacés par des Gripen, une cinquantaine d'emplois seraient perdus dans les activités de maintenance et d'entretien. Il est en effet prévu d'assurer la maintenance de 75% des composants du nouvel avion de combat en Suède et non en Suisse.⁴⁷ Ce qui est particulièrement choquant, c'est que si le nombre d'emplois pour la maintenance va baisser, son coût va augmenter de façon substantielle.

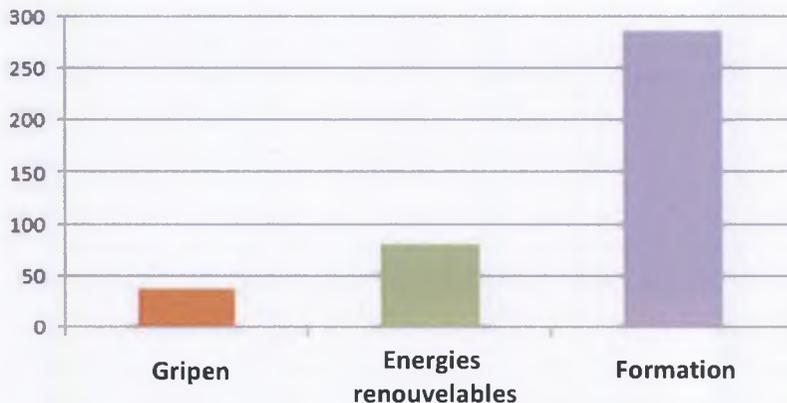


Comparaison du coût d'entretien et des emplois nécessaires pour la flotte Tiger actuelle et pour le Gripen.

Opérations de contrepartie: Beaucoup d'argent public pour peu d'emplois

Nul ne sait si Saab sera en mesure d'honorer les opérations de contrepartie prévues et de créer ainsi des emplois en Suisse (voir page 22). Même si Saab réussissait son coup, il n'y aurait guère de manière plus coûteuse de financer des emplois avec des fonds publics.

Si l'on investissait 10 milliards dans la formation, on pourrait créer environ sept fois plus d'emplois que ce qu'espèrent les défenseurs du Gripen. Une étude de l'institut de recherche Infra⁴⁸ a calculé à combien se monteraient ces investissements pour le développement des énergies renouvelables en Suisse et combien d'emplois pourraient être créés par ce biais. Pour chaque franc de ce type d'investissement on pourrait créer près du triple d'emplois qu'avec l'achat du Gripen. Contrairement à des avions de combat, ces investissements produiraient du rendement pendant des décennies au lieu d'engendrer des coûts supplémentaires.



Nombre d'emplois qui pourraient être créés par milliard investi durant la durée de vie du Gripen.

Argument 3: Le Gripen serait un avion neutre

On prétend souvent que le Gripen serait une solution idéale pour la Suisse neutre parce qu'il provient d'un pays neutre. Or la Suède n'est pas davantage un pays neutre que le Gripen n'est un avion Suédois.

La Suède n'est tout bonnement plus un pays neutre. Prétendre le contraire reviendrait à occulter les vingt dernières années de son histoire:

- > Le gouvernement suédois participe depuis 2002 à des alliances militaires et à des pactes de défense avec ses voisins et d'autres États membres de l'Union européenne, ce qui se résume à un abandon officiel de la neutralité.
- > En 2011, la Suède est intervenue militairement aux côtés des forces de l'Otan en Libye avec dix Gripen.

Carl Bildt, ministre suédois des affaires étrangères, a déclaré en 2011 sans la moindre ambiguïté: "La neutralité? C'est le passé, un relent de l'ère soviétique. Nous ne sommes pas neutres".⁴⁹

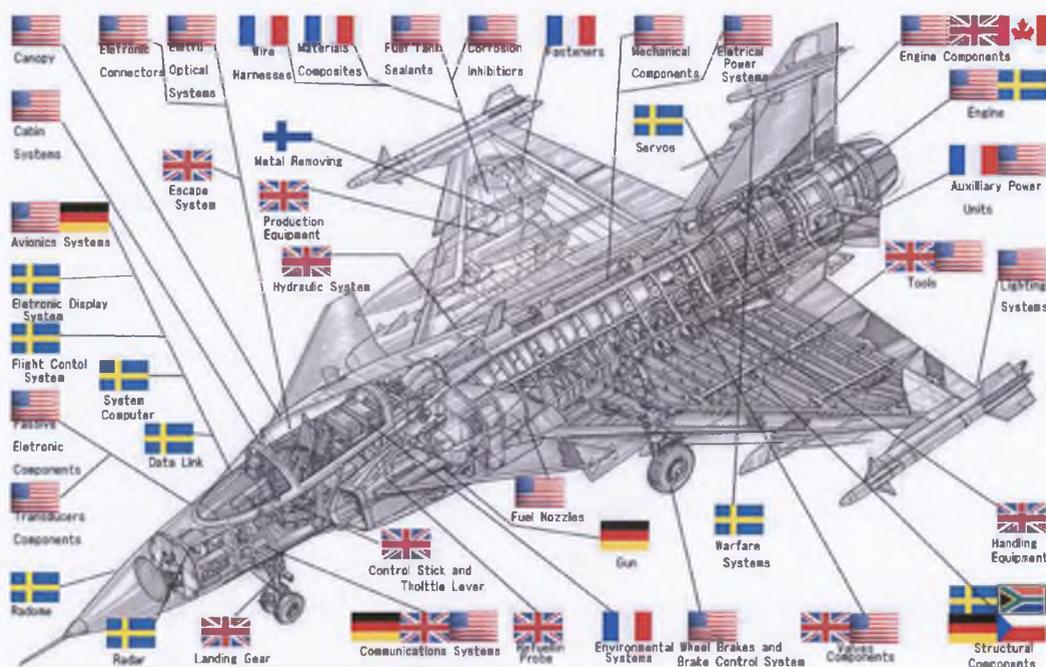
Pas grand-chose de suédois

Même si la Suède était un État neutre, le projet Gripen de Saab ne serait certes pas un projet neutre. De nombreux pays, notamment les États-Unis et la Grande-Bretagne interviennent dans la composition du Gripen. Ces États sont tout sauf neutres! Seul un tiers des pièces du Gripen C/D (modèle antérieur au E que la Suisse veut acheter) proviennent de Suède. Il y en aura encore moins sur le Gripen E.

Cette courte liste de composants majeurs est éloquent:

- > Le réacteur provient de chez General Electric (USA)
- > L'IRST (Infrared Search and Track, une partie des systèmes de capteurs) provient de Selex (GB)
- > Le système radar ES-05 Raven provient également de Selex (GB)
- > Le système de visée intégré provient de BAE (GB)
- > Le Passive Airborne Warning System (PAWS-2) provient d'Elbit Systems Ltd (Israël)

Dans l'ensemble, les pièces détachées du Gripen proviennent de plus de dix pays différents dont aucun n'est neutre et dont la plupart font partie de l'Otan. Affirmer que le projet Gripen serait neutre est aussi faux que de prétendre que la Suède serait un État neutre.



Cette illustration montre la provenance des composants du Gripen. Seule une petite partie provient de Suède.

Argument 4: Nous avons besoin du Gripen pour garantir notre neutralité

Le droit de la neutralité fait partie du droit international codifié et du droit international coutumier. Il prévoit un certain nombre de droits et d'obligations pour les États neutres en cas de conflit armé international.

Ce qui est important pour l'acquisition du Gripen c'est l'obligation de non-participation qui englobe entre autres l'obligation de non-tolérance. En vertu de l'obligation de non-tolérance, un État neutre est tenu d'empêcher toute violation de la neutralité par les belligérants. Appliqué à l'espace aérien cela signifie que, conformément à l'art. 5 en relation avec l'art 2. du traité de la Haye, l'État neutre ne doit tolérer l'intrusion d'aucun aéronef militaire dans son espace aérien. En d'autres termes, en État neutre s'engage sur le plan du droit international à sanctionner toute violation de la neutralité dans son espace aérien.

La Suisse a-t-elle besoin du Gripen du point de vue du droit de la neutralité pour satisfaire à son obligation de non-tolérance? La réponse est non. Le droit de la neutralité établit par ailleurs que l'État neutre ne doit mettre en œuvre que les moyens dont il dispose au moment de l'activation du droit de la neutralité. A défaut de moyens militaires appropriés en cas d'atteinte à la neutralité de l'espace aérien, cet État pourrait par conséquent aussi recourir à des moyens diplomatiques pour satisfaire à son obligation de non-tolérance. Les traités de la Haye n'exigent pas de l'État neutre qu'il renforce les moyens à sa disposition pour faire face à toutes les atteintes potentielles à la neutralité imaginables. La Suisse n'est par conséquent pas tenue de disposer de forces aériennes dernier cri pour des considérations relevant du droit de la neutralité.

L'achat du Gripen ne saurait donc se justifier par cet argument.

Avec le F/A-18 actuel, la Suisse dispose déjà de moyens suffisamment puissants pour détecter et combattre les atteintes à la neutralité (voir page 15)- Ce n'est pas la disponibilité des moyens qui pose problème mais la volonté politique de sanctionner les atteintes à la neutralité telles que les vols illégaux de la CIA ⁵⁰ à travers l'espace aérien suisse.

L'achat de Gripen ne rendra pas notre politique de neutralité plus crédible pour la simple raison que l'environnement international n'exige pas de la Suisse une surveillance autonome étendue de son espace aérien pour faire valoir la neutralité. Après tout, la plupart des États voisins assurent cette mission grâce à des coopérations.

Vous trouverez une discussion plus approfondie sur cette question ici: Le Gripen et la neutralité, document de discussion Foraus, mars 2013⁵¹

Argument 5: La sécurité de la Suisse est compromise sans nouveaux avions de combat

Réponse : Les défenseurs du Gripen prétendent que la sécurité de la Suisse serait en péril. Nous avons déjà expliqué dans les chapitres sur la police aérienne et la lutte antiterroriste que le Gripen n'apportait rien de plus pour la sécurité du pays.

Nous disons OUI à la sécurité mais NON à une illusion de sécurité qui coûte des milliards.

Argument 6: L'achat du Gripen est une sorte d'assurance

Les supporters du nouvel avion de combat arguent que son acquisition serait une sorte d'assurance: il faut espérer ne jamais avoir à s'en servir mais on est content d'en disposer quand il le faut.

Si l'on veut effectivement comparer l'achat d'avions de combat à une assurance, voici une comparaison bien plus pertinente. Une telle acquisition se résumerait à doubler une assurance maladie privée existante (le F/A-18) en souscrivant une seconde (le Gripen), qui coûterait plus cher que la première tout en offrant moins de garanties. Cette seconde assurance serait à la fois inutile et un gigantesque gaspillage.

Argument 7: Le Gripen est nécessaire pour rétablir la « capacité de combat au sol »

Le rétablissement de la « capacité de combat au sol » est l'un des principaux arguments invoqués en faveur de l'achat du nouvel avion de combat. Par capacité de combat au sol il faut entendre le combat de cibles au sol par les airs. Il n'existe pourtant aucun concept scénario dans lequel les forces aériennes suisses devraient bombarder des objectifs au sol. En outre, le flou absolu règne sur l'insertion de la capacité de combat au sol dans les infrastructures, la doctrine et les processus de l'armée suisse.

Depuis la mise à la retraite des derniers Hawker Hunter en 1994, les forces aériennes suisses n'ont plus la capacité de bombarder des objectifs au sol depuis les airs. L'achat du Gripen permettrait de la rétablir. Outre l'avion, le deal inclut aussi l'acquisition de munitions à guidage laser et GPS dites « bombes intelligentes ».



Explosion d'une « bombe intelligente ».

Les plans de l'armée pour l'engagement de telles munitions sont extrêmement vagues. Selon la revue « Schweizer Soldat », l'armée suisse ne dispose plus à l'heure actuelle des connaissances, des concepts opérationnels ni du savoir-faire à tous les échelons pour mener le combat depuis les airs. La structure même de l'armée suisse n'est pas conçue pour les engagements aéroportés. Personne ne sait comment planifier les missions opérationnelles, reconnaître ou hiérarchiser les objectifs et, mieux encore, on n'a aucune idée claire de la manière de constituer ce savoir.

Les forces modernes utilisent des contrôleurs aériens avancés, à savoir des unités spéciales qui pointent les cibles en terre ennemie à l'aide de faisceaux laser. L'armée suisse ne possède actuellement aucune unité spéciale formée à ces missions et on ne sait pas comment celles-ci pourraient être menées à bien par des soldats de milice. Il en est de même pour diverses autres tâches qui sont nécessaires pour effectuer des missions de combat au sol.

Les scénarios dans lesquels la Suisse devrait effectuer des engagements air-sol ne sont pas clairs non-plus. Compte tenu des nombreux dégâts collatéraux des bombardements aériens on n'imagine guère ce genre d'engagement dans un pays aussi densément peuplé que la Suisse. Les États comparables entretiennent cette capacité pour pouvoir prendre part à des opérations à l'étranger comme par exemple la Suède durant la guerre en Libye. Ce genre d'opérations extérieures ne serait guère soutenu par la population suisse.

Argument 8: Le référendum est une tentative masquée de supprimer l'armée.

Il n'y a aucun rapport entre une politique financière responsable et la suppression de l'armée. La sécurité de l'espace aérien suisse peut être assurée sans le Gripen, raison pour laquelle de nombreuses personnes qui défendent l'armée rejettent ce projet de prestige.

Le référendum ne vise pas à supprimer une institution existante et encore moins l'armée. Il se limite à remettre en cause un développement aussi coûteux qu'inutile. Telle était aussi la conclusion du Conseil fédéral quand il avait initialement décidé de surseoir à l'achat de nouveaux avions de combat en août 2010.

L'accusation d'une suppression masquée de l'armée est mesquine et n'est invoquée que parce que les défenseurs du Gripen sont à court d'arguments sérieux en matière de politique de défense.

Argument 9: Toute maison a besoin d'un toit solide

Les défenseurs du Gripen arguent maintenant que nous avons besoin de nouveaux avions de combat comme toute maison a besoin d'un toit. En réalité, les avions de combat F/A-18 actuels offrent déjà un toit solide et fiable à notre pays. Acheter des avions de combat supplémentaires, ce serait superposer un second toit doré au toit existant, un gaspillage!

Et, pour pousser la logique, durant la dernière session d'hiver le Conseil national a discuté de plans d'économie sur le corps des garde-frontières et la protection contre les crues (voir aussi la page 7). A quoi bon un second toit quand on parle de vendre les portes et les fenêtres d'une maison pour faire des économies?

Argument 10: Le Gripen ne coûte rien de plus

On entend régulièrement le sempiternel argument que le Gripen n'engendrerait aucun surcoût sous prétexte qu'il serait financé sur le budget ordinaire de l'armée. C'est évidemment un tour de passe-passe comptable. On ne peut pas dépenser deux fois le même franc.

Dans l'optique de l'achat du Gripen, le parlement a déjà augmenté le budget du DPPS de plusieurs centaines de millions de francs et de nouvelles augmentations seraient nécessaires pour l'entretien des avions.

Si le peuple décidait de rejeter l'achat du Gripen, ce montant serait de nouveau disponible pour autre chose, que ce soit pour le désendettement, des réductions d'impôts ou des investissements dans d'autres domaines.

SOURCES

¹ Message relatif à l'acquisition de l'avion de combat Gripen, <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/28596.pdf>

² <http://www.vbs.admin.ch/internet/vbs/fr/home/themen/defence/tte/faq.html>

³ Frais d'acquisition et frais d'exploitation du Gripen:

<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/28596.pdf>, p. 35, coût par avion : 142 millions de francs

Complément d'équipement des avions de combat F/A-18 :

Programmes d'armement : <http://www.ar.admin.ch/internet/arnasuisse/fr/home/dok/dokarm.html> (programmes 1990-2007) et <http://www.vbs.admin.ch/internet/vbs/fr/home/themen/rust.html> (programmes d'armement à partir de 2008)

Frais d'acquisition des avions de combat F/A-18:

Voir message sur l'acquisition d'avions de combat (programme d'armement 1992), p. 674: (FF 1992 I 673) : coût estimé à 3,495 milliards, équivalant à 4,440 milliards actuels après ajustement en fonction de l'inflation, voir http://www.portal-stat.admin.ch/lik_rechner/f/lik_rechner.htm. Coût par avion : 130 millions.

Frais d'exploitation F/A-18:

A ce sujet, les sources divergent. La valeur de référence serait en fait celle indiquée dans le programme d'armement de 1992 sur l'acquisition des F/A-18, qui prévoit un coût annuel de 49 millions de francs pour la flotte de F/A-18 (message du 18 décembre 1991 sur l'acquisition d'avions de combat, FF 1992 I 772), ce qui correspond à 62 millions de francs aujourd'hui. Les estimations actuelles atteignent cependant les 175 millions de francs par an (http://www.parlament.ch/f/suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20133429, 5 736 heures de vol à 30 600 francs). A l'époque, le Conseil fédéral a donc largement sous-évalué les charges d'exploitation de ces avions. Nous avons voulu comparer les charges d'exploitation de la flotte de F/A-18 avec les montants indiqués dans le message sur l'acquisition des avions de combat Gripen. Nous avons donc calculé la différence entre les coûts estimés et effectifs des F/A-18, soit 115 millions par an pour l'ensemble de la flotte ou 3,45 millions par avion. En d'autres termes, nous partons du principe que les calculs du Conseil fédéral sont au moins aussi justes pour le Gripen que pour le F/A-18. Nous sommes conscients qu'il s'agit d'une estimation grossière qui peut s'avérer trop favorable au Gripen.

Coûts extrapolés des équipements complémentaires du Gripen

Le calcul des coûts extrapolés se base sur des informations des experts de la société RUAG et nos propres estimations. Il faut savoir que le nombre de Gripen E existant dans le monde sera bien inférieur à celui des F/A-18, c'est pourquoi les frais d'une mise aux normes seront répartis sur un nombre plus petit d'utilisateurs.

Coûts par ménage :

Le coût global de 10'070 millions de francs pour les équipements complémentaires sera divisé par le nombre estimé de ménages en Suisse à la moitié de la durée de vie du Gripen (<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/01/03.html>), soit 3'901'300 francs par ménage. L'information sur ce dernier chiffre figure sous le lien suivant

<http://storify.com/zgummer/2547-franken-pro-haushalt> (en allemand). Rüstungsprogramme:

<http://www.parlament.ch/d/dokumentation/dossiers/dossiers-archiv/ruestung-09/Documents/rues-tungs-programme-1990-2008.pdf>, <http://www.vbs.admin.ch/internet/vbs/de/home/themen/rust/2013/dokumente.Parsys.34904.downloadLis.40589.DownloadFile.tmp/81002druestungsprogramm2013.pdf>

⁴ <http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz/16-kantone-schnueren-ein-sparpaket-1.18133071>

⁵ <http://www.20min.ch/finance/news/story/20102035>

⁶ <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Kantone-koennen-auch-2015-nicht-mit-Geld-der-Nationalbank-rechnen/story/17492102>

⁷ <http://www.srf.ch/news/regional/bern-freiburg-wallis/wer-spart-jetzt-wirklich-im-kanton-bern>

⁸ <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Bundesrat-droht-mit-Kuerzungen-beim-Grenzwachtkorps/story/14600664>

⁹ «Saab is on schedule to fly its first of three Gripen E test aircraft during 2015, with current development activities being supported using an adapted B-model demonstrator. To enter use in 2018 in the MS21 operating standard ...», Flight International vom 19. November 2013

¹⁰ <http://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/schweiz-zahlt-fuer-den-gripen-eine-milliarde-im-voraus-127097387>

¹¹ <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Das-Messer-mit-der-stumpfen-Klinge-story/164095737>

¹² Grundlegende Angaben unter: <http://nation.time.com/2012/07/09/f-35-nearly-doubles-in-cost-but-you-dont-know-thanks-to-its-rubber-baseline/>, basierend auf Berechnungen des amerikanischen GAO (US Government Accountability Office) die von einer Verdoppelung der Kosten von 80 Mio auf 161 Mio Dollar sprechen (2012); sowie http://www.aviationweek.com/Article.aspx?id=/article-xml/AW_08_05_2013_p30-602514.xml; <http://www.offiziere.ch/?p=2848> (US Air Force Budget: 2007: 93.6 Mio, 2008: 122.7 Mio, 2009: 136.9 Mio ; <http://www.saffm.hq.af.mil/shared/media/document/AFD-080204-081.pdf>) dazu zusätzlicher Entwicklungsbeitrag von

43 "... certes parce tout d'abord une grande partie des commandes déclarées comme opérations de transaction ne sont pas entrées en plus mais auraient été passées de toute manière, un constat fait par le conseiller national UDC Christoph Blocher dès mars 1992: "Le gouvernement américain souhaite que des transactions de sa société EMS Chemie avec les États-Unis, qui n'ont aucun rapport avec l'achat d'avions, soient d'ores et déjà considérées comme des compensations pour les F/A-18." Roman Schürmann, Helvetische Jäger, p. 215

44 <http://www.suedostschweiz.ch/zeitung/gripen-deal-hat-ruag-chef-konrad-peter-nicht-ueberzeugt>

45 http://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/Biete-Kuehlschraabrik-gegen-KampfjetAuftrag/story/19880136?dossier_id=1071

46 D'après le rapport sur l'acquisition du Conseil fédéral on table sur près de 10 000 années/personnes de travail générées par les contreparties. Rapporté à la durée de vie du Gripen cela représente environ 300 emplois à plein temps.

47 http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20133804

48 <http://www.infras.ch/d/projekte/displayprojectitem.php?id=4084>

49 http://www.airpower.at/news2011/0401_neutr/index.html

50 http://www.swissinfo.ch/gcr/archiv/Verfahren_wegen_CIA-Ueberfluegen_eroeffnet.html?cid=4911070

51 <http://www.foraus.ch/de/themen/volkerrecht/die-gripenbeschaffung-und-das-neutralitatsargument/>