

Mesdames, Messieurs,

Suite à mon e-mail de vendredi dernier, je me vois dans l'obligation de m'adresser à vous de nouveau aujourd'hui. En effet, certains articles parus dans la presse dimanche et lundi sont susceptibles d'avoir provoqué des incertitudes, malentendus et spéculations autour des systèmes de communication du Gripen E.

Le fait de spéculer que la NSA pourrait accéder au logiciel du Gripen E est un pur mensonge. Saab contrôle pleinement les mécanismes internes de l'avion de combat, ainsi que de ses systèmes de communication et de son logiciel.

Lors du choix des équipements du Gripen E, nos experts tiennent compte de facteurs très divers parmi lesquels figurent les exigences opérationnelles, la sécurité, le potentiel de développement futur, la qualité et le coût. Nous prenons nos décisions sur la base d'analyses approfondies, de manière à assurer à tout moment la haute qualité de l'appareil et à garantir que le Gripen E reste l'avion de combat le plus moderne, offrant le meilleur rapport coût-bénéfice. Bien entendu, nous étudions aussi la possibilité de collaborer avec des fournisseurs suisses.

Les systèmes de communication sont en général choisis par le client. C'est ainsi que, dans le cas présent, les administrations responsables de l'acquisition de matériel de défense en Suède (FMV) et en Suisse (armasuisse) ont retenu le système de la société américaine Rockwell Collins. L'idée était de recourir aux mêmes technologies et systèmes que ceux utilisés par le F/A-18 et le système de radar suisse FLORAKO. Cette doctrine appliquée jusqu'à présent sera donc maintenue pour le Gripen E.

La société allemande Rohde & Schwarz ne possède pas toutes les certifications pour ces systèmes. Le recours à une technologie n'existant pas encore ou n'ayant pas encore été approuvée aurait représenté un risque inutile en ce qui concerne l'interaction du Gripen E avec le F/A-18 existant qui utilise le système Link16.

Le fait que le Gripen E dispose d'une deuxième liaison de données (Link TAU), indépendante du Link 16 interopérational, constitue l'un de ses avantages déterminants par rapport à tous les autres types d'avions. Cette deuxième liaison est exclusivement dédiée à l'échange de données à l'intérieur des formations de Gripen. Le Link TAU est protégé par une clé de cryptage nationale.

Rohde & Schwarz travaillant depuis de longues années avec Saab, il était naturel de l'associer aux discussions relatives au Gripen E. Toutefois, les informations parues dans la presse à son sujet sont fausses: il s'agit d'une entreprise allemande dont le siège se trouve à Munich (avec une filiale en Suisse) et qui – surtout – n'est pas (encore) en mesure de satisfaire aux exigences techniques.

La Suisse et la Suède ont convenu d'acheter et d'exploiter le Gripen E dans une version matérielle et logicielle commune. Il n'a jamais été exclu d'utiliser des composants non européens au sein du Gripen E. Certains ont même été explicitement mentionnés dans le message relatif à l'acquisition de l'avion de combat Gripen (programme d'armement 2012), par exemple le réacteur F-414G de la société américaine General Electric et le système de transmission de données Link 16 utilisé par le F/A-18 et FLORAKO.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.



Richard Smith
Directeur de l'équipe Gripen Suisse

Pour de plus amples informations, veuillez contacter: Sebastian Carlsson, Attaché de presse, +46 73 4187162, sebastian.carlsson@saabgroup.com