

Le Temps  
1211 Genève 2  
022/ 888 58 58  
www.letemps.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 37'021  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.082  
Abo-Nr.: 1078757  
Seite: 7  
Fläche: 54'482 mm<sup>2</sup>

# L'ancien chef de l'aviation plaide pour les F-5 Tiger

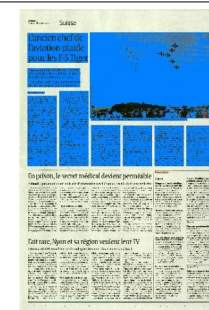
> **Armement** Avec un groupe d'anciens pilotes, Markus Gygax dénonce le risque d'un trou dans la défense aérienne

> Les avions jugés trop vieux pourraient obtenir un sursis de quelques années



ANTHONY ANEX/REXSTONE

Les F-5 Tiger équipent encore la Patrouille suisse. Ici, lors des démonstrations à l'Air Show de Payerne, 7 SEPTEMBRE 2014



Le Temps  
1211 Genève 2  
022/ 888 58 58  
www.letemps.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 37'021  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.082  
Abo-Nr.: 1078757  
Seite: 7  
Fläche: 54'482 mm<sup>2</sup>

**Yves Petignat** BERNE

Comme tous les félins, le F-5 Tiger pourrait bien avoir plusieurs vies. Il y a quelques mois encore, le ministre de la Défense Ueli Maurer était pressé de mettre hors service les 54 avions du constructeur américain Northrop acquis lors des programmes d'armement 1975 et 1980 et considérés comme définitivement trop vieux.

Mais les Tiger ont trouvé un prestigieux avocat en la personne de l'ancien commandant des Forces aériennes lui-même, Markus Gygax. Avec un groupe d'officiers hors cadre, il vient d'écrire aux membres des commissions parlementaires de politique de sécurité pour plaider en faveur d'un sursis de quelques années pour l'appareil qui équipe encore la Patrouille suisse. Or même si, selon la loi, la mise hors service de biens d'armement est de sa compétence, Ueli Maurer a promis en octobre que le dernier mot reviendrait au parlement, après la révision de la loi sur l'armée.

Après avoir longtemps argumenté que les 32 F/A-18 des Forces aériennes étaient insuffisants pour assurer un contrôle intensif de l'espace aérien 24 heures sur 24, le ministre de la Défense n'en avait pas moins accéléré la mise à la retraite des F-5 Tiger, après le refus de l'acquisition des 22 Gripen, en mai dernier. En septembre, toutefois, le Conseil national décidait de ne pas entrer en matière sur la mise au rancart des F-5 Tiger, mais aussi des chars Leopard et des obusiers blindés M109.

Tant que la loi sur l'armée n'est pas modifiée, comme le demande

une motion adoptée par le parlement en 2012, c'est en effet au chef du département qu'il appartient de

## Maintenir une vingtaine de F-5 Tiger permettrait de ménager les coûteuses heures de vol des F/A-18

déclasser le matériel militaire et non aux députés. Le dossier Tiger reviendra donc devant les Chambres une fois la loi adaptée.

C'est la raison pour laquelle les avocats du F-5 Tiger ont accentué ces dernières semaines leur offensive auprès des députés. Le groupe d'officiers, tous anciens pilotes, préconise le maintien de 24 à 26 appareils, moyennant à la rigueur une amélioration peu coûteuse, afin de pallier le trou dans la défense aérienne à la suite du refus du Gripen. D'une part, argumentent-ils, si l'on veut allonger autant que possible la vie des F/A-18, dont l'heure de vol est très coûteuse, il est nécessaire que le plus grand nombre d'heures de vol soit pris en charge par les Tiger, moins onéreux.

Un avis partagé par le président de la Commission de politique de sécurité du National, Thomas Hurter (UDC/SH), qui estime que maintenir une vingtaine de Tiger permettrait à la fois de conserver un effectif de pilotes suffisant et de ménager les F/A-18. Selon lui, un sursis de quelques années serait une bonne solution en attendant le renouvellement complet de la flotte.

Car les avocats du Tiger craignent que, faute d'appareils d'entraînement suffisants, la relève des pilotes militaires soit abandonnée et que les infrastructures se réduisent. C'est un démantèlement des Forces aériennes. Selon eux, les arguments du DDPS, accusé d'avoir provoqué la confusion et le non au Gripen par sa communication en «zigzag», ne tiennent pas.

Devant le parlement, Ueli Maurer avait rappelé cet automne que seuls quelques pays africains, mais aussi le Brésil, maintenaient encore dans leurs escadrilles des F-5 Tiger. On sait qu'ils sont incapables de voler par mauvais temps ou de nuit et dépassés dans les missions d'interception face à des avions modernes. Leur entretien coûterait trop cher (40 millions) face à la faiblesse des prestations. Et une remise à niveau coûterait plusieurs centaines de millions de francs, voire un milliard. Ce que contestent les avocats du Tiger, qui veulent se limiter à des améliorations simples. Récemment, l'actuel commandant des Forces aériennes, Aldo Schellenberg, un «rampant», estimait dans une interview que le maintien des Tiger ne permettrait d'économiser aucune heure de vol pour les F/A-18, pour lesquels les missions et les exigences sont bien supérieures à celles des Tiger.

En automne, devant le Conseil des Etats, Ueli Maurer n'a pourtant pas exclu que les appareils, qui équipent la Patrouille suisse, poursuivent encore leur mission durant quelques années. Mais sans dépenser un seul centime pour une remise à niveau, a-t-il prévenu.