

**Forces aériennes****Malgré le crash, les Tiger pourraient être reliftés**

Dernier atterrissage pour les Tiger dès 2018 ou en 2025 seulement? Au prix d'une rénovation légère, ils pourraient servir d'avions d'entraînement et de cibles volantes. KEYSTONE

Laurent Aubert

Une étude serait en cours pour prolonger jusqu'en 2025 la vie de ces jets à bout de souffle. Réactions

Mise à la ferraille, petit service ou grand service? Le crash d'un jet de la Patrouille Suisse jeudi aux Pays-Bas, lors d'un vol d'entraînement, relance les spéculations autour de l'utilisation du F-5 Tiger par les Forces aériennes. Selon le *Sonn-*

tagsBlick, le commandant en chef de l'aviation, Aldo Schellenberg, a demandé à RUAG de faire une offre concernant les 26 Tiger encore inscrits au rôle de l'armée.

L'entreprise d'armement de la Confédération est chargée d'étudier le coût d'une rénovation et d'un désarmement de ces appareils qui atteignent bientôt 40 ans. L'idée est de les regrouper au sein d'une «escadrille de service». Déchargée de toute mission de défense aérienne, cette formation se concentrerait sur l'entraînement des pilotes et un rôle de «plas-

trons» (cibles volantes) à l'intention des F/A-18 Hornet. Ces tâches permettraient de réduire le nombre d'heures de vol des 31 F/A-18 suisses. L'objectif final étant de prolonger la durée de vie des F-5 Tiger jusque vers 2025 - arrivée d'un éventuel nouvel avion de combat - et des F/A-18 jusque vers 2030.

Début 2015, Aldo Schellenberg s'était publiquement opposé à tout investissement supplémentaire sur les Tiger. Il déclarait alors dans la *Zentral-Schweiz am Sonntag* que cet avion n'était plus

Hauptausgabe

24 Heures Lausanne
1001 Lausanne
021/ 349 44 44
www.24heures.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 29'304
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.217
Abo-Nr.: 1095889
Seite: 5
Fläche: 63'831 mm²

adapté à la police du ciel et encore moins à la défense aérienne. «Son exploitation ne réduit pas d'une seule heure l'utilisation des Hornet, mais elle coûte 40 millions de francs par an.»

La vieille garde au créneau

La perspective d'une mise à la ferraille dès 2018 évoquée à Berne avait provoqué l'intervention d'un groupe d'anciens pilotes auprès des parlementaires. Menée par Markus Gygax, prédécesseur d'Aldo Schellenberg, cette vieille garde plaide en faveur d'une remise à jour limitée, nommée alors *upgrade light*, afin d'assurer la jonction avec l'achat du nouvel avion de combat.

A l'époque, ces officiers avaient trouvé une oreille atten-

«Avec les Tiger, nous avons des avions de combat, nous devons les utiliser comme tels»



Thomas Hurter
Conseiller national (UDC/SH), ancien pilote

tive auprès du président de la Commission de politique de sécurité (CPS) du National. Aujourd'hui, Thomas Hurter (UDC/SH) maintient sa position: «Je ne suis pas convaincu par cette proposition de désarmer les Tiger. Nous avons des avions de combat, nous devons les utiliser comme tels.» L'ancien pilote de jet maintient que les F-5, dans leur configuration actuelle, permettent de décharger les F/A-18. «On peut discuter ou non de l'opportunité d'emporter de la munition (*ndlr: le Tiger est armé uniquement d'une paire de canons*), mais il ne faut pas se perdre dans les détails. L'objectif principal aujourd'hui est d'obtenir que la flotte aérienne soit renouvelée.»

Utilité et sûreté

Le conseiller national Hugues Hiltbold (PLR/GE), qui siège également à la CPS, est partagé sur le projet d'Aldo Schellenberg: «L'accident de jeudi montre bien que l'état des Tiger est limite. A priori, je suis réticent à investir sur du matériel au bout du rouleau.» Pour le Genevois, une saine pesée des intérêts doit être effectuée: «Ce qui est sûr, c'est que, si ces avions doivent voler, ils doivent servir à quelque chose et ils doi-

vent être sûrs, il en va de la vie des pilotes.»

Membre de la CPS des Etats, la sénatrice Géraldine Savary (PS/VD) est davantage séduite: «J'ai toujours défendu cette stratégie. Durant la campagne sur le Gripen, je me suis opposée à Ueli Maurer et à André Blattmann qui répétaient que le Tiger était bon pour la casse.» Géraldine Savary juge donc tout à fait adéquat d'utiliser, au prix d'une rénovation légère, la flotte existante comme sparring-partner des F/A-18.

Quel que soit leur destin, les Tiger sont toujours autorisés à voler malgré l'accident de jeudi. Seuls les vols en formation de la Patrouille Suisse demeurent suspendus. Aldo Schellenberg et les membres de l'escadrille décideront aujourd'hui s'ils sont prêts à remonter dans leur cockpit.

Mais la décision ultime appartient à Guy Parmelin, qui dira mercredi si la Patrouille Suisse peut participer aux 75 ans de l'aérodrome de Meiringen (BE) le week-end prochain.

Des officiers veulent un dialogue critique

● Un groupe d'officiers a créé ce week-end une association alternative pour offrir une plateforme sur laquelle les officiers de milice peuvent s'exprimer de manière critique, sans craindre la fin de leur carrière militaire.

Baptisée Officiers de milice Suisse, l'association se veut «indépendante, sur le pied de garde et critique», selon sa devise. Ses fondateurs rejettent

«la culture de l'interdiction de penser en vigueur dans l'armée et les organisations proches du Département fédéral de la défense». Ils cherchent un dialogue ouvert sur la sécurité, sans muselière. Le but est de trouver les réponses justes à des menaces réelles et dangereuses.

«Le projet DEVA (Développement de l'armée) ne répond pas à ces exigences et ne remplit

pas la mission de défense. Il se fonde sur une analyse de la sécurité de 2010 qui n'est plus du tout d'actualité», souligne Hanspeter Draeyer, l'un de ses fondateurs.

La nouvelle association se distancie toutefois du groupe Giardino, actif pour une armée de milice forte, qui a lancé un référendum contre la réforme DEVA. **ATS**