

Zeitschrift: Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile
Herausgeber: Schweizerischer Zivilschutzverband
Band: 45 (1998)
Heft: 10

Rubrik: Voix Suisse romande

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

E_dito romand

Panique ou incompréhension?

Comme on l'a lu récemment dans la presse, à scandale et les autres, la commune de Wangen s'insurge contre le coût prohibitif de la PCi. D'un crayon accusateur, les autorités communales jettent la protection de la population par-dessus les moulins. Comme si cette action allait permettre aux comptes de la commune de quitter le rouge. Quelle erreur. Cette action de rébellion est tout simplement scandaleuse et inutile. Les autorités cantonales n'ont d'ailleurs pas tardé à le faire savoir, haut et fort, à ces irréductibles de l'autonomie communale. Pourtant, ce type de réaction face à une réforme nécessaire – il faut comprendre que le terme *réforme* est la représentation verbale d'une adaptation technologique, humaine et financière aux changements de l'environnement global – montre que, décidément, le courant passe mal dans notre système fédératif. Il génère des mouvements de mauvaises humeurs et d'incompréhension un peu partout dans le pays. On panique. Dans tel canton, on se rebiffe contre les ukases de l'OFPC. Ailleurs, atteint de «galonnite» aiguë, on se bat misérablement pour conserver le prestige d'être «le chef». Ailleurs encore, on offre l'image d'une PCi sclérosée, mal fagotée, se livrant à des exercices pitoyables.

A qui la faute? A nous tous probablement. Qui n'avons pas su prévoir, gérer, collaborer, évoluer plus généreusement à l'idée d'une sécurité raisonnable, capable de protéger, secourir, aider autrement qu'en créant des «concepts synergiques à géométrie variable», débouchant sur un principe fort connu: un coup de canon, cent kilos de papier.

A part ça, tout va bien, merci.

René Mathey



Plus de 30 000 personnes le dimanche pour huit heures de rêve.

Un rêve se réalise...

Meeting aérien et sécurité

Pour la première fois depuis onze ans, le mouchoir de poche des Placettes-Bex accueillait son dixième meeting. Placé sous le signe d'une rétrospective de 100 ans d'aviation, il se voulait aussi commémoratif d'une escadrille qui s'est illustrée sur tous les champs de bataille de la Deuxième Guerre mondiale: l'escadrille Normandie-Niemen.

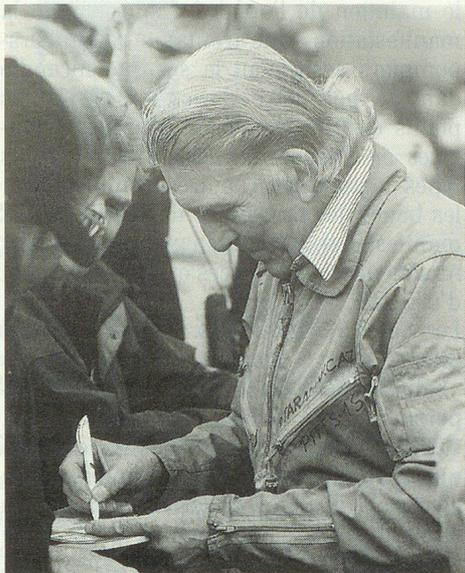
RENÉ MATHEY

Le Groupe de vol à moteur du Chablais, malgré des normes de sécurité toujours plus sévères et une conjoncture économi-

que peu favorable, a décidé de faire revivre à Bex cent ans de l'histoire de l'aviation. Et puis, diable, cette équipe a tout de même l'expérience de dix meetings réussis. On sait les aviateurs rêveurs; en fait ils sont surtout poètes. Pourtant, pour atteindre ce légitime état spirituel, ces mêmes aviateurs sacrifient beaucoup d'heures de préparation à leur passion. Et puis, ils peuvent compter, de par le monde, sur une chaîne de femmes et d'hommes qui partagent cet amour du beau, de l'authentique. A l'heure du gigantisme, des monstrueuses pistes en béton, l'aérodrome des Placettes fait figure de confetti. Pensez, 700 mètres de piste en herbe, avec un méchant trou au



Le Triplan du Baron Rouge et une partie des 20 000 fans du samedi.



«Notre» Tam-Tam...

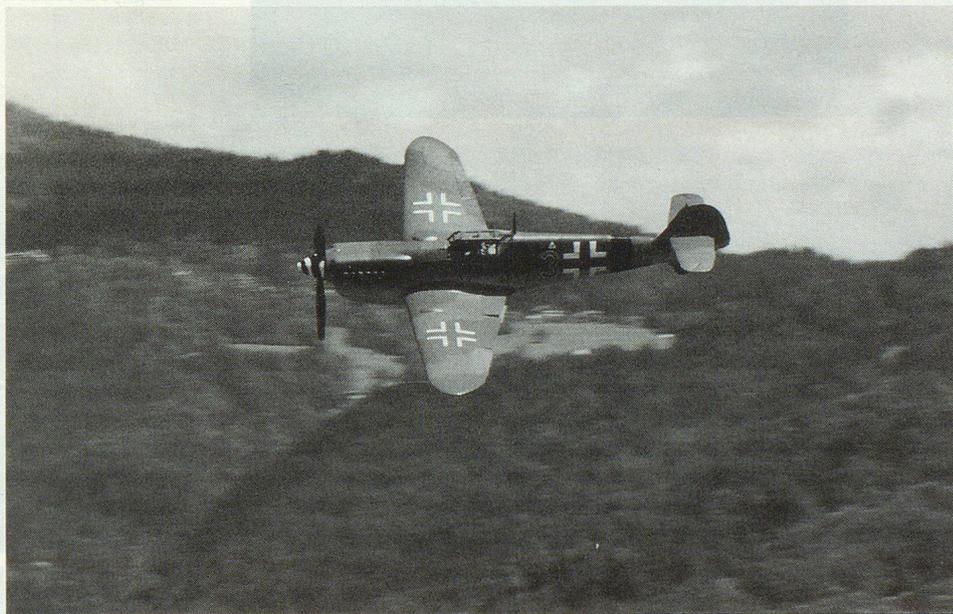
milieu du terrain. Le tout agrémenté, dans l'axe d'atterrissage, d'un bouquet d'arbres qu'il faut sauter pour avoir une chance de plaquer l'avion au bon endroit: pas trop près, pas trop loin. Sans compter qu'une majorité des avions présentés en vols possède un museau long; bref, une configuration générale qui empêche le pilote de voir la piste. Il doit la sentir. Mais rien n'a fait reculer les organisateurs: ni les investissements nécessaires au «confort» des spectateurs, ni les normes de sécurité, ni les incertitudes de la météo, ni les surprises et embûches de toutes sortes. Le résultat: plus de 100 avions et hélicoptères anciens et quelques modernes. Pratiquement toutes les machines qui ont marqué l'histoire de l'aviation. Depuis une remarquable reconstitution du Flyer des frères Wright (1903) jusqu'à l'avion des Romands, le Boeing 767 de la SWA, en passant par le FA/18, piloté par l'enfant du pays, Stéphane Rappaz et toutes les légendes volantes que sont le Spitfire Mk IX, le Hurricane, le Messerschmitt 109, le Corsair, Mustang, Morane, etc. Avec, en prime, les voltiges du toujours jeune et sémillant «Tam-Tam» Taramarcaz, dont la finesse de pilotage ne le dispute en rien au bleu du regard en harmonie avec l'azur de ce ciel qu'il aime tant.

La sécurité

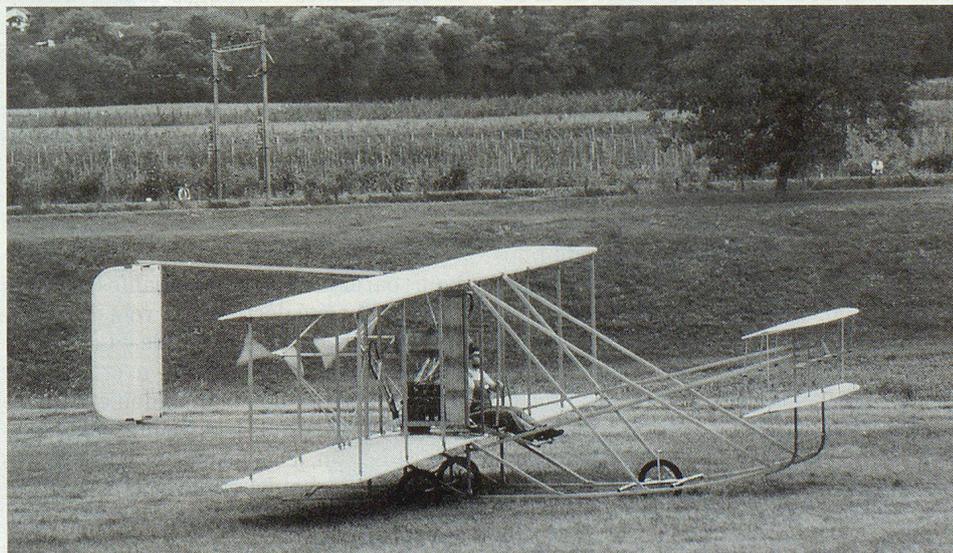
La réalisation concrète d'un meeting passe aussi par le respect des normes de sécurité. Cela signifie qu'il faut faire appel à des spécialistes de la question, dont le «métier» consistera à prévoir l'imprévisible et à mettre en place un dispositif efficace, mais le plus discret possible. Il faut savoir que l'aérodrome des Placettes, sans être plus dangereux qu'un autre,



Il était là, le Spit...



Son ennemi, le Messerschmitt 109.



Le Flyer des frères Wright.

**Hommage aux anciens
du Normandie-Niemen
(de gauche à droite:
J. de Saint-Phalle,
J. Risso et P. Lorillon).**



Tente ORCA et Centre de transmission-sécurité.

comporte un certain nombre de risques potentiels. Pour les responsables de la sécurité, il ne s'agissait pas de tomber dans la paranoïa, mais d'examiner, en leur donnant une forme de cotation, les zones à risques. Comme l'ont fort bien rappelé Jean-François Périsset, responsable du Service des communications de la gendarmerie cantonale vaudoise et son collègue du SIS de Bex, Stéphane Amiguet, il s'agissait d'assurer des conditions de sécurité optimales pour le public comme pour les pilotes en démonstration.

Il a fallu six séances communes (Comité d'organisation, gendarmerie, sapeurs pompiers, SMUR-Service médical d'urgence, REGA, Protection civile et ORCA-Organisation catastrophe) pour déterminer qui est responsable de quoi et qui fait quoi.

Une carte de la région a mis immédiatement en évidence les zones présentant un danger particulier. Par exemple, pour un

avion en approche, Monthey et ses différentes usines chimiques représentaient le danger potentiel le plus élevé, mais ne représentaient pas, de facto, la principale priorité. En revanche, la présence de plusieurs dizaines de milliers de spectateurs dans la zone d'atterrissage nécessitait une gestion particulière.

Dispositif retenu

Pour parer à toutes éventualités, le plan pré-ORCA a été décrété. Par voie de conséquence, les organisations de PCi des régions concernées ont été averties. Sur place, un poste de commandement transmission et sécurité, sous l'autorité du capitaine Christin, a été installé et muni de tous les instruments de communication fils et radios. Le dispositif impliquait la participation de la gendarmerie, pour le contrôle des accès routes et autoroutes, ainsi que

le maintien de l'ordre à l'intérieur de la manifestation. Une trentaine de sapeurs-pompiers assuraient la sécurité incendie dans le périmètre direct (et à certains points clés) et canalisait le flot des véhicules en filtrant les accès aux différents types de parkings. D'autres, complétés par les bénévoles du service de sécurité de la manifestation, étaient chargés de la disponibilité des voies d'accès et de dégagement d'urgence.

Les Samaritains étaient chargés des premiers soins à donner à tous les petits «bobos» dus à un tel rassemblement de personnes. Sur le plan sanitaire toujours, c'est le Dr Ph. Reigner, médecin-chef ORCA qui devait coordonner une intervention éventuelle du SMUR et de la liaison avec les hôpitaux de la région. Quant à la REGA qui avait déplacé son antenne de Lausanne à Bex pour l'occasion, elle devait gérer les cas d'urgences tout en assumant son engagement de tous les jours.

Un briefing, permettant l'information de tous les partenaires, se tenait tous les matins sous la tente ORCA placée à proxi-



Le stand de la REGA.

mité du Centre de transmission et de sécurité. Seul événement accidentel à signaler (et c'est tant mieux) a été le fait d'une conductrice «surprise», le samedi, par l'apparition assez peu courante dans le ciel de Bex, d'un Jumbo à basse altitude. Résultat: petite sortie de route. Qui ne devait occasionner qu'un détour par la prochaine carrosserie.

Un tel dispositif impliquant pas loin d'une centaine de personnes n'est pas surdimensionné. Il était finalement à la hauteur du meeting qui a tout de même réuni, malgré le temps maussade du samedi, quelque 60 000 personnes. L'omniprésence du service de sécurité aura, certes, gêné quelques grincheux, comme toujours, mais la sécurité n'a pas de prix. D'autant plus que cet exercice grandeur 1:1 vient augmenter le capital expérience et le rodage des partenaires chargés de la sécurité des personnes et des biens. ▀