Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2013)
Heft: [2]: Aviation

Artikel: AIR 14 : logistique
Autor: Grand, Julien
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-514886

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

F/A-18D *Hornet.*

Forces aériennes

AIR 14 - Logistique

Cap Julien Grand

Rédacteur adjoint, RMS+

Les préparatifs pour la fête AIR14 vont bon train. Dans une année, vous pourrez assister à l'un des plus phénoménaux meetings jamais organisés. A une année de la grande fête, la RMS a rencontré son directeur, le Colonel EMG Logan, afin de savoir où en étaient les travaux. Comme vous pourrez vous en rendre compte, l'organisation d'un tel meeting représente un énorme challenge.

Mon Colonel, comment se porte AIR 14 ?
Les travaux avancent bon train ! Tout le monde travaille d'arrache-pied et ça bouge à grande vitesse. Je constate que tout le monde dans l'armée tire à la même corde, ce qui nous permet de régler les problèmes de manière très efficace.

Qui sont ces « tout le monde » ?
Tous les collaborateurs qui participent de façon volontaire à l'organisation de la fête. Je dois dire que beaucoup de travail s'effectue dans les coulisses. Le public ne le remarque pas, mais demandez aux différents responsables des domaines logistiques et vous vous rendrez compte de la taille du challenge ! Cela avance à grande vitesse car toute l'équipe est dynamique, enthousiaste et très professionnelle. Demandez leur ! J'en suis très fier car de la sorte la magie pourra à nouveau prendre vie lors d'AIR14 !

Entretien avec l'Adj EM Pierre Muster – responsable de la gestion de l'emplacement

Pouvez-vous nous décrire vos responsabilités dans l'organisation d'AIR14 ?
La gestion complète de l'emplacement, à la fois public et privé, fait partie de mon cahier des charges. Cela signifie que je dois essentiellement éviter les doublons sur les différents secteurs de la manifestation, mais aussi empêcher que ceux-ci soient sous- ou sur-occupés. Une grande partie de ma mission consiste à garder la ligne directrice du col EMG Logan, entre les différents utilisateurs (dicastères et exposants) et les servitudes imposées par la sécurité, la sûreté et la magie que l'événement devra apporter aux spectateurs. Tout en y apportant des propositions de changement si cela s'avère nécessaire.

Combien d'emplacements cela représente-t-il ?
On ne peut chiffrer ceux-ci car nous travaillons sur un emplacement global, soit celui de la Base aérienne de Payerne. Mais nous avons défini plusieurs secteurs, parmi lesquels le secteur des opérations, du public, l'axe de démonstration, les parkings, etc. D'autres cellules s'occupent de gérer les emplacements des invités et exposants, *VIP, Static Display, Armée Display, Shopping Street, Job Street*, ainsi que les logements d'une partie de la troupe engagée directement sous la direction de AIR14.

Quel est le plus gros challenge pour le moment ?
Le plus gros challenge est d'essayer de répondre positivement aux demandes des différents dicastères de la manifestation. Tout se passe bien mais parfois le directeur, le col EMG Logan, doit trancher et fixer des priorités au profit d'un département selon mes propositions et variantes ou alternatives. On désire toutefois que la fête soit belle pour tout le monde et donc on essaye de ne pas donner une réponse négative. Dans la mesure où toutes les personnes qui travaillent au profit de l'organisation le font de manière bénévole et y mettent beaucoup de cœur, nous apportons dans la mesure du possible une solution. Le plus grand défi sera de tenir les dix jours de fête. J'avais déjà occupé la même fonction pour AIR04, donc je peux me baser sur une certaine expérience. Néanmoins, pour AIR14, une plus grande endurance sera nécessaire afin d'assurer les dix jours de la manifestation plus le montage et démontage de l'emplacement.

Vous fonctionnez donc sur un principe de milice ?
Même pratiquement sur une base d'amateurisme. Les travaux liés à ma fonction se font en partie en dehors de mes heures professionnelles. Le nombre d'heures

de travail est inchiffrable et très variable, mais cela représente en moyenne 2 à 4 heures par semaine plus autant sur le temps libre, en week-end par exemple. Certaines semaines la pointe monte jusqu'à 10 heures et cela va crescendo plus la fête s'approche.

Pouvez-vous nous donner des chiffres sur votre dicastère ?
L'espace public représente une longueur de 1'500 mètres sur une profondeur de 400 mètres. Nous visons 70'000 personnes par jour de meeting, soit les samedis et dimanches. En conséquence, on se tient prêt à accueillir 100'000 personnes, ce qui nous assure une certaine réserve.

Quel est le pire qui pourrait vous arriver durant AIR14 ?
Le manque de place ! Tout le monde croit qu'un aérodrome est grand, mais la limite est très vite atteinte. Beaucoup de monde oublie que le public doit avoir assez d'espace et certains proposent de bonnes idées mais qui se réaliseraient au prix de la réduction de la surface dédiée aux spectateurs. Il faut donc garder cela à l'œil avec également le volet sécurité. On peut placer 70'000 personnes dans l'enceinte, l'évacuation en cas de problème doit également être garantie et cela nécessite aussi de la place.

Vous avez évoquez des partenaires privés, qui sont-ils ?
Il s'agit avant tout d'entreprises privées, extérieures au domaine de la défense, qui apportent une prestation à la manifestation que notre organisation ne peut pas garantir. Pour un militaire de carrière, ce travail est très intéressant et varié, cela me permet de travailler dans un autre registre et d'engranger des expériences qui seraient impossibles en temps normal. Par exemple, certains exposants (militaires ou civils), ont certains vœux spéciaux que nous essayons, dans la mesure du possible, de combler. Il ne faut pas oublier non plus qu'il s'agit d'un meeting aérien et que donc nous devons respecter un certains nombres de normes de sécurité. A ce titre nous travaillons en étroite collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), mais aussi avec les organes de sécurité cantonaux (polices, service de secours, pompiers, sécurité civile, etc); le tout à une influence directe sur la gestion de l'emplacement. Toutes ces facettes rendent ce travail vraiment motivant et offre un élargissement d'horizon attrayant, cela est d'autant plus gratifiant.

Comment se passe la coordination avec toutes ces entités, cela semble vraiment compliqué ?
Le principe de conduite du col EMG Logan ne reprend pas une hiérarchie totalement militaire. Nous pouvons travailler selon le principe horizontal. Par exemple, je peux prendre directement contact avec un dicastère subordonné à un autre domaine ou un exposant, tout en restant au sein de mon domaine. Bien sûr des séances de coordination générales chapeautent le tout. Durant celles-ci des contacts bilatéraux sont également pris, ce qui flexibilise grandement notre travail. Notre organisation compte environ 100 dicastères et actuellement environ 150 personnes; ce mode de fonctionnement permet donc également de responsabiliser les collaborateurs de la manifestation. Ce mode de travail avait déjà été mis en place avec succès durant AIR04 et si chacun prend ses responsabilités, il fonctionne à merveille.
Je tiens également à ajouter que, par ce biais, nous créons des contacts professionnels peu probables en temps normaux, même à l'interne des Forces aériennes, ce qui simplifie ensuite certaines missions en travaux ou à venir. AIR14 est aussi fédérateur de ce point de vue-là.

Entretien avec le lt col EMG Alexandre Willi et M. Sébastien Terreaux – responsables Circulation / Transport / Parking AIR14

Quelles sont vos missions et comment êtes-vous organisés ?
Notre dicastère porte la responsabilité de gérer tous les éléments liés aux transports durant la fête AIR14. Celui-ci est divisé en 6 cellules chargées respectivement des domaines suivants : Gestion du trafic et des parcs, centrale transport, centrale transport des VIP, transports publics, logistique/personnel et mobilité douce et covoiturage. La particularité de notre dicastère est que le poste de chef est partagé entre le lt col EMG Willi et M. Terreaux. En effet, en août, le premier partira pour une formation en France. M. Terreaux reprendra alors la conduite du dicastère, aidé en sous-main depuis la France par le lt col EMG Willi. Plusieurs personnes ont déjà occupé des postes dans le domaine trsp lors de AIR04, notre dicastère peut donc se reposer sur des gens professionnels et expérimentés.

A vous entendre, beaucoup de collaborateurs ont déjà contribué à AIR04, quels sont les leçons que vous en avez tirées ?
A l'époque, la problématique des transports avaient quelque peu été sous-estimée et certaines choses n'avaient pas fonctionné comme on se l'était représenté. Suite au succès d'AIR04, nous disposons également de plus d'appui, notamment de la part des Forces aériennes ainsi que de la Commune de Payerne.

Que représentent la gestion des parcs et de la circulation pour une fête comme AIR14 ?
En ce qui concerne la circulation, la région n'est pas très bien desservie. En prenant en compte les trois sorties d'autoroute les plus proches: Payerne, Estavayer et Avenches, la région risque d'être rapidement engorgée. Nous visons à éviter un tel engorgement, non seulement pour des raisons pratiques, mais également de sécurité. La ville de Payerne sera ainsi uniquement autorisée au trafic des bordiers, ce qui nous permet d'amener les gens voyageant en transport public sur le site au moyen de bus postaux. Cette décision assure également les voies d'évacuation et de secours en cas de problème majeur lors de la fête. Notre concept de transport vise avant tout à réduire le plus possible le trafic par divers projets comme le co-voiturage, les transports publics, la location de bicyclette ; bref tout ce qui a trait à la mobilité douce. Nous sommes encore à la recherche de solutions, afin d'inciter les visiteurs à venir avant 08h00...
Pour les parkings en particulier, nous tablons sur 40'000 voitures par jour de meeting, soit les samedis

et dimanches. En sachant que l'on place environ 400 voitures par hectares, nous devons donc trouver 100 ha de terrain pour les parkings. En cas de pluie, ce genre de parking dans le terrain devient rapidement impraticable, nous cherchons donc à doubler la surface à disposition afin de pouvoir, le cas échéant, changer de parking d'un jour à l'autre. Les champs nécessaires se montent ainsi à 200 ha. Nous sommes en pourparlers avec les paysans de la région mais beaucoup ont déjà loué leur terrain pour la fête fédérale de lutte de 2016. L'alternance des cultures posent alors problème si nous les utilisons également en 2014. C'est le genre de problème pratique auquel nous sommes appelés à faire face. A l'heure actuelle, nous travaillons à décentraliser certains parkings, avec la conséquence que les transports en bus vers le site de la fête devront être augmentés pour desservir également ces emplacements.
En ce qui concerne la gestion du trafic, nous auront 50 patrouilles militaires, pol rte engagées; les polices cantonales fribourgeoises et vaudoises, avec lesquelles nous entretenons une excellente collaboration, se chargeront, elles, de l'autoroute. Sur les parkings, environ 150 militaires de l'école de recrue d'aviation seront engagés.

Et les transports publics, comment sont-ils intégrés à ce concept ?
Nous tablons sur 70'000 visiteurs par jour. Nous désirons favoriser les transports publics afin de libérer de la place sur la route. Selon les calculs des CFF, nous planifions 7'000 arrivées par heure avec le train, soit entre 20'000 et 30'000 spectateurs en quatre heures que comptent la matinée. La part de personne se déplaçant en véhicule chute ainsi aux alentours de 50'000. Ce calcul est beau mais les problèmes à régler n'en demeure pas moins énormes. Ici également les infrastructures broyardes ne sont pas destinées à gérer un aussi gros flux. La gare de Payerne ne peut en effet accueillir que 3'000 à 4'000 personnes à l'heure, nous devrons donc aménager les gares de Corcelles-près-Payerne et Cugy afin qu'elles puissent accueillir des trains spéciaux. Là nous tombons dans des détails techniques puisque ces trains à double-étage ne peuvent pas rouler partout. De plus, les cantons de Fribourg et Vaud ont exigé que le trafic ferroviaire régulier soit maintenu, ce qui corse encore la mise en place de ce concept. Les pourparlers avec les CFF se déroulent très bien; la faisabilité d'un tel projet est donnée, demeure la question des coûts, soit qui assume quelle part de la facture ? Dans ce contexte reste toutefois ouvert ce que peuvent faire les troupes de milice : est-ce qu'une unité du génie peut mettre en place des quais spéciaux par exemple ? Au rang des chiffres logistiques, rien que pour ces trois gares, nous avons commandé 1'200 mètres de barrières Vauban.
Avec ses trois gares, nous avons mis en place un service de bus, raison aussi pour laquelle Payerne restera fermé aux utilisateurs autres que les bordiers. Ainsi nos bus ne sont pas coincés dans un bouchon de spectateurs attendant de se parquer. Mais la décision d'utiliser des bus nous amène sur le problème du logement et du repos des chauffeurs de bus. Cela démontre la cascade de choses à régler lorsqu'une décision est prise.

Vous avez parlé de mobilité douce, que fait AIR14 dans ce domaine ?
Notre directeur, le col EMG Logan, travaille avec Quantis, une start-up issue en partie de l'EPFL, qui vise à réduire l'empreinte écologique d'une manifestation. Selon leur étude, les émissions de CO_2 seront plus élevées pour les déplacements au sol que pour le display aérien. Nous prenons donc ce problème vraiment au sérieux et tentons d'inciter les gens à utiliser les transports publics ou le co-voiturage, afin que la manifestation ait une étiquette la plus verte possible. Une application électronique sera mise en place par Swisscom, en collaboration avec e-covoiturage. Nous favoriserons également les déplacements à vélo. Sur les parkings d'Avenches et de Lucens, il sera possible de louer des vélos, peut-être éventuellement électriques, avec le grand avantage de pouvoir arriver directement sur le site. Des parkings à vélo délimités seront mis en place sur le site de la base ainsi que des pistes cyclables. Nous travaillons également sur la possibilité d'incitations pour toutes les personnes qui utiliseraient le co-voiturage. Pour avoir un ordre de grandeur, si 20'000 véhicules à 4 personnes prennent cette option, alors cela représente tout de même 80'000 cadeaux !

Et dans le concept de mobilité, est-ce que les personnes à mobilité réduite sont prises en compte ?
Tout à fait. Les personnes handicapées disposeront d'un parking spécifique à côté de la Halle 1, soit directement à côté de la manifestation. Dans les gares, les personnes à mobilité réduite seront directement prises en charge par du personnel de la protection civile.

Et que font les cellules « centrale transport » et « centrale transport VIP » ?
La première sera en charge de tous les transferts internes aux personnes qui travaillent sur le site de la fête alors que la seconde sera chargée du transport, non seulement des invités, mais aussi des équipages. A ce titre, Renault Suisse nous mettra 80 véhicules neufs à disposition.

Que craignez-vous le plus ?
Bien évidemment un accident serait le pire. A proprement parler pour notre dicastère, un arrêt prématuré du meeting (incidents, météo, etc..) serait très problématique car, à ce moment-là, tout le monde voudra quitter le site en même temps. En ce qui concerne les accidents de tous genres (voitures, infarctus, etc..), notre collaboration avec le dicastère *Safety and Security* est excellente. Pour notre PC durant la fête nous visons d'ailleurs la caserne DCA qui sera également le PC du dicastère *Safety and Security* ; cela assurerait ainsi que cette bonne collaboration continue également durant la fête. Notre analyse de risque est faite en détail et nous serons prêts. Par exemple, l'application qui sera développée par Swisscom permettra également une gestion du trafic en ligne permettant de donner des consignes aux automobilistes.
Déjà évoqué plus haut, le problème du mauvais temps nous cause quelques soucis. A ce titre, nous avons développé le concept DILUVIO, avec des parcs alternatifs sur des chemins en dur si le terrain est réellement détrempé. Comme dit plus haut, nous planifions de dédoubler les

surfaces de parking de manière à pouvoir alterner les parcs entre samedi et dimanche. Nous avons déjà des contrats avec des paysans de la région et disposons ainsi de 20 tracteurs si des véhicules se trouvaient en mauvaise posture.
Un problème se posera de toute façon, celui de l'évacuation des spectateurs à la fin de la fête. Tout le monde ne pourra pas partir à 17h00. Bien que cela soit théoriquement possible avec nos infrastructures mises en place pour la fête, le bug se produira de toute façon plus loin lors de la réinsertion dans le trafic ferroviaire régulier comme à Yverdon ou Fribourg. Nous tablons ainsi sur la communication. La Commune de Payerne, qui fait un travail excellent, mettra en place des activités en ville pour les gens qui doivent patienter. Les visiteurs ne peuvent s'attendre à un miracle. Evacuer 80'000 personnes à la fois n'est tout bonnement pas réalisable.

Comment se passe le travail au sein de votre dicastère ?
L'ambiance est excellente. Nous sommes tous des vieux briscards de la Base aérienne. Notre directeur nous soutient et, à chaque fois que nous avons besoin de lui, il répond présent. De notre côté nous travaillons de façon pratique car nous voulons être le plus professionnel possible. Tout est testé à l'échelle 1 :1 dans le terrain. Par exemple, nous avons effectué les trajets prévus avec les bus postaux afin d'être certain qu'il n'y ait pas un coin de rue où ça bloque. Une fois tous les parkings connus, l'EPFL effectuera une simulation du trafic de sortie des parcs avec un programme spécifique. Nous espérons ainsi en tirer encore des enseignements pour améliorer notre dispositif. Nous sommes tous très motivés et très fiers à travailler pour cette fête.

Entretien avec M. Crottaz Roger – Chef rav/évac CLA Grolley

Quelles sont vos responsabilités et vos missions au sein de l'organisation AIR 14 ?
En tant que responsable logistique pour AIR 14, mes missions principales sont :

- Mettre en place l'infrastructure afin que la manifestation puisse se dérouler dans un environnement idéal, tant pour les spectateurs que pour les personnes intervenant au profit de ce meeting (équipages et collaborateurs civils/militaires) ;
- Développer, avec l'appui des spécialistes, un concept environnemental afin de limiter l'impact écologique de cet événement et assurer la gestion optimale des déchets ;
- Garantir la logistique nécessaire pour le bon déroulement du meeting et de ses *events*.

Quel est votre plus grand challenge pour le moment ?
La planification des travaux se trouve au cœur de mon dicastère. Nous devons prendre en compte toutes les contraintes des utilisateurs de la base aérienne. Trois semaines avant le début du meeting, nous commencerons à préparer l'infrastructure avec la troupe alors que le service de vol se déroulera encore. Nous ne pourrons pas jouer avec la sécurité des avions et des hommes, cela implique une planification détaillée qui tienne compte de ces contraintes. Il est également important de coordonner l'intervention des entreprises qui recevront un mandat lors du meeting.

Quels sont vos partenaires et quelles relations entretenez-vous avec eux ?
Ils sont nombreux et il me serait difficile de les lister. Quant aux relations que nous entretenons avec nos partenaires, je peux rapidement y répondre en mentionnant que nous devons entretenir des relations constructives avec les organisations militaires, les entreprises civiles pour certaines prestations particulières et les partenaires de la manifestation. Malgré les difficultés que nous rencontrons, il est facile de maintenir de bonnes relations, ce projet étant fédérateur. Tous ont envie de fournir le meilleur pour cet événement.

Que craignez-vous le plus durant AIR 14 ?
Pour mon domaine, le meeting en lui-même n'est pas le moment le plus critique car nous possédons des infrastructures fiables qui répondent aux besoins des engagements militaires. Par contre, nous devrons fournir aux spectateurs un réseau GSM (natel) qui permette d'utiliser les possibilités des Smartphones. Les personnes n'acceptent plus d'être privées de réseau. Imaginez qu'un dixième des spectateurs téléchargent des données en même temps... La forte concentration de ces appareils mettra à rude épreuve les capacités des fournisseurs. C'est l'équivalant des habitants de la ville de Payerne concentrés sur une surface de 1'500 m par 400 m. Les spécialistes d'un grand fournisseur planchent déjà sur des solutions.

Vous parlez d'un concept environnemental; pouvez-vous nous en dire plus sur celui-ci ? Comment se traduit-il en matière de logistique ?
Une étude a été faite pour calculer la quantité de CO_2 que la manifestation produira. Celle-ci prend en compte toutes les activités, du début du projet jusqu'au démontage de l'infrastructure. Habituellement, une telle étude est lancée pour calculer le bilan. Le directeur AIR14 a pris l'option que nous l'utiliserions comme critère pour guider nos décisions. Par exemple, nous avons imposer l'utilisation d'un type de plastique pour les verres et les tasses. Cela nous permettra de réduire l'empreinte de notre manifestation et générera un bilan CO_2 positif. Ceci n'est qu'un exemple parmi d'autres qui démontre que nous prenons au sérieux notre impact environnemental et que nous avons une forte volonté de prendre les mesures qui s'imposent.

Propos recueillis par le cap Julien Grand.