

LA VALLÉE grand carrefour des lignes aériennes

De nombreux avions de lignes sillonnent le ciel de notre Vallée. Il suffit pour s'en convaincre de lever les yeux par une journée claire : à tout moment une nouvelle ligne blanche apparaît. Ces traînées laissées par les « jets » ne sont point fumée ou gaz d'échappement comme on pourrait le croire, mais de véritables nuages artificiels dont la formation est due à la saturation de l'atmosphère en humidité. Ce facteur d'humidité ainsi que le facteur température (il fait là-haut entre — 50 et — 60 degrés) font qu'au passage d'un avion les particules de suies et les ions contenus dans les gaz d'échappement provoquent la formation de cristaux de glace, produisant derrière l'avion une mince traînée blanche qui peut subsister pendant assez longtemps, et peut même finir par s'élargir considérablement en un banc de cirrus. Ces lignes sont bien familières aux gens d'ici, aussi ne seront-ils point étonnés d'apprendre que La Vallée est située sous la plus importante voie aérienne d'Europe. Avouons que si cet état de fait n'offre pas d'avantages, les inconvénients sont à peu près inexistant, le niveau de bruit restant minime.

On pourrait croire que les avions de ligne décollent d'un aéroport et mettent immédiatement le cap sur le lieu de destination, ce qui leur permettrait de s'y rendre en droite ligne, ce qui serait logique après tout. La vérité est tout autre. Tout d'abord, pour permettre la navigation aérienne, il faut disposer de toute une infrastructure terrestre, des aide-radio. Ce sont des émetteurs, dont l'émission (consistant en un sifflement entrecoupé à intervalles réguliers par le nom de la station en morse) captée à bord des avions, leur permet de connaître plus ou moins précisément leur position géographique. Sottens, l'émetteur de radiodiffusion que nous connaissons bien, fait office de radiobalise pour l'aviation en dehors des heures d'émission des deux studios romands. C'est la raison pour laquelle un sifflement se fait entendre sur Sottens quand les studios ne diffusent pas, sifflement entrecoupé chaque minute par le signal morse HEO.

La plus grande partie des avions traversant notre Vallée le font dans son sens perpendiculaire, au-dessus de la commune du Chenit. Cela provient de ce que cette partie de La Vallée se trouve sous une ligne théorique reliant Gland (Vaud) à Dijon, ces deux localités étant justement pourvues d'émetteurs établis comme aides à la navigation. Un avion passant La Vallée en direction de la France a donc le cap sur Dijon. Au-dessus de Dijon le pilote captera Paris, puis Abbeville, pour se rendre à Londres par exemple.

Donc, le principal élément de la navigation aérienne est l'installation au sol de ces radiophares. On en compte une quinzaine sur le territoire suisse. Les axes qui relient ces balises entre elles matérialisent ce qu'on appelle les « voies aériennes ».

Ces voies aériennes ont des noms, ainsi celle qui nous intéresse s'appelle « ambre I ». Elle commence en Ecosse, passe l'Angleterre, Paris, Genève, Milan, Rome, la Méditerranée, jusqu'au Caire. Des avions de toutes nationalités l'utilisent et l'on y compte une moyenne de plus de 150 avions par jour en été (au-dessus de notre région). Signalons une autre voie aérienne moins importante traversant La Vallée dans le sens approximatif Le Lieu-Marchairuz, c'est-à-dire sur un axe Luxeuil-Gland. C'est l'« Ambre 24 ». Gland est donc un carrefour important de l'aviation puisque la « Vente 5 » (Espagne-Suisse) y passe également. Tous les avions qui utilisent ces routes, qu'ils fassent escale ou non à Cointrin, sont en liaison radiotéléphonique avec le Centre de contrôle régional de Genève, qui organise la sécurité aérienne en assignant des altitudes différentes et des séparations suffisantes pour éviter le danger de collision. Théoriquement la Suisse devrait contrôler le trafic sur le territoire national seulement, mais vu l'exiguïté de ce dernier dans la région à contrôler et vu la vitesse des avions, il a été nécessaire de conclure des accords internationaux permettant à Cointrin de prendre les avions en charge bien avant la frontière. C'est ainsi que le centre de Cointrin contrôle les avions de Dijon à Turin et de Lyon à Berne. Ensuite, ils sont transférés aux centres adjacents (Paris, Marseille, Milan, Zurich).

L'axe des voies aériennes n'est pas suivi d'une façon rigide. Un écart de quelques kilomètres n'est pas toujours évitable, même avec les moyens techniques les plus modernes. Il faut se souvenir que les vents régnant en haute altitude sont très violents, d'où une dérive qu'il faut toujours compenser. Un pilote peut recevoir l'ordre de s'écarter légèrement de l'axe pour cause de trafic, ou il désire éviter des masses orageuses, ou il est dérouteré au moyen du radar pour laisser la voie libre à un autre avion ou pour lui permettre de monter ou descendre sans qu'il en résulte un danger pour les autres. Cette procédure se passe fréquemment au-dessus de La Vallée pour les avions à destination de Cointrin. En effet, on ne peut pas arrêter les avions en vol et si la piste n'est pas libre à Cointrin la meilleure façon d'agir est de faire perdre du temps à l'avion qui approche en descente. Pour ce faire un léger détour surveillé par radar s'impose. Signalons pour terminer que le bâtiment (hélas, pas très esthétique) qui se trouve sur la Dôle et qu'on prendrait facilement pour un observatoire ou un télescope n'est autre chose qu'un nouveau radar qui permettra de repérer les avions dans un rayon de 200 à 300 km. L'antenne du radar se trouve sous la coupole (en matière plastifiée) qui a été rendue nécessaire pour protéger les installations des intempéries. Ainsi il sera possible d'améliorer encore la sécurité des passagers voyageant confortablement à plus de 10 000 mètres d'altitude.