

Sion: les orages violents et vagues de chaleur compliquent la vie de l'aéroport.

Face à l'augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes, les contrôleurs aériens de Skyguide doivent anticiper dans un ciel européen déjà congestionné. Des défis qui n'épargnent pas le tarmac sédunois.



Dans la tour de contrôle de Sion, les décisions en lien avec la formation d'orages violents sont plus fréquentes et nécessitent une constante adaptation.

Sacha Bittel

Mardi, 17 heures. Le jet qui emmène Alice Cooper pour son concert de Sion sous les étoiles fait face à un gros cumulonimbus qui lui barre la route de la vallée du Rhône. Son pilote n'a pas le choix: un orage pareil, ce n'est pas juste un mur, c'est une montagne qui culmine dans la stratosphère; il doit changer de trajectoire.

Dans la tour de contrôle de Sion, Yannick*, contrôleur aérien chez Skyguide, prend acte et redirige l'avion vers un autre couloir. Problème? Le secteur – imaginez un tunnel – est déjà plein, il faut donc en réduire la capacité et rediriger un ou plusieurs autres appareils, retarder des décollages, etc.

Et comme le ciel suisse est le plus dense d'Europe, c'est une réaction en chaîne, avec un impact sur tous les autres aéronefs, qui se produit.

Rassurez-vous, l'exemple est fictif et l'icône du hard rock devrait bien être présente à Sion jeudi soir. En revanche, l'augmentation de l'activité et de l'intensité orageuses est bien réelle et devient un casse-tête pour les contrôleurs aériens.

Nette augmentation depuis cinq ans

«Si l'on compare la réalité des cinq dernières années avec ce qu'on voyait il y a plus de dix ans, ça a très nettement changé: sur un site comme Sion, les orages commencent plus tôt dans l'année (entre avril et mai) et sont souvent plus violents», constate Alex Bristol, CEO de Skyguide, en conférence de presse ce lundi à la tour de contrôle sédunoise. Et dans la machine très bien huilée du contrôle aérien européen, un orage est un rouage qui coince, contre lequel aucun dégrippant n'a de prise: il faut donc faire avec.

«À l'échelle européenne, cela a causé 6 minutes de retard en moyenne par vol pour le seul mois de juillet 2024. Ce retard imputable aux conditions météorologiques a augmenté de 41% par rapport à l'année précédente», détaille Olivier Perrin, chef de la sécurité et de la sûreté pour Skyguide. Ça n'a l'air de rien, mais, rapporté à tout le trafic européen et à l'aggravation de la congestion du ciel, c'est 22,4 millions de minutes perdues.

Retour sur le tarmac sédunois qui, s'il est épargné par le trafic des grandes lignes, enregistre tout de même 42 000 mouvements par année, dont une majorité de vols d'hélicoptères (39,1%) et de jets d'affaires (20,3%). Et les conditions climatiques qui évoluent posent localement leur lot de soucis.

«On joue aux échecs avec la météo»

Depuis son poste, Yannick le confirme. «On joue aux échecs avec la météo, il faut être stratège et anticiper au maximum. En cas d'instabilité, on peut par exemple bloquer les avions au départ, réduire le nombre d'arrivées par heure pour laisser plus d'espace entre les avions et avoir plus de marge dans les décisions.»

Et sur son échiquier, les conditions l'obligent désormais à jouer de plus en plus défensif. Surtout que le site de Sion est déjà particulier par sa topographie et ses différents utilisateurs, d'amateurs à professionnels.

Les pilotes de planeurs, d'avions à hélices et d'hélicoptères volent par ailleurs majoritairement à vue et ne traversent donc pas les nuages. «Ils peuvent se faire rapidement piéger par la météo en montagne, c'est notre rôle de les accompagner», précise-t-il. À leurs côtés volent des jets et des avions militaires avec qui il faut aussi se coordonner.

Vagues de chaleur problématiques

Et même si les orages n'éclatent pas, les vagues de chaleur n'arrangent rien. «L'air est moins dense, et tant la portance que la performance des moteurs diminuent. Comme les pentes d'atterrissage et de décollage sont plus raides qu'ailleurs, c'est un élément de plus qui complique les choses», commente l'aiguilleur du ciel.

Ainsi, un avion qui ne pourrait pas monter suffisamment vite en direction du Bas-Valais se retrouve sur l'axe du Mont-Blanc, prisé par l'aéroport de Genève. «C'est donc une situation qui demande beaucoup de coordination», ajoute-t-il encore. Et qui ne devrait pas se calmer à l'avenir.

**Pour des raisons de sécurité, Skyguide demande de ne pas publier le nom complet de ses contrôleurs.*