

Bertrand Vilmer

Expert judiciaire agréé par la cour de cassation

Expert judiciaire près la cour d'appel de Paris

b.vilmer@icare-xp.com

Hervé Chavardès

Expert judiciaire près la cour d'appel

de Caen

hervecbavardes@hotmail.com

Rapport d'expertise

A la demande de Maître Serge Conti -Avocat à la Cour de Paris

Affaire

Aéroclub de Sallanches / commune de Sallanches

Paris, le 25 juillet 2020.

RAPPORT D'EXPERTISE DE PARTIE
RELATIF A L'IMPACT AERONAUTIQUE DE LA FERMETURE
DU TERRAIN DE SALLANCHES-MONT-BLANC (LFHZ).-

Nous,

- Bertrand Vilmer, ingénieur en aéronautique, ex-pilote d'essai expérimental, expert judiciaire agréé par la cour de cassation, expert judiciaire près la cour d'appel de Paris, Membre Fondateur et Président d'honneur de la compagnie nationale des expertises de justice aéronautique, Membre de l'académie de l'Air et de l'espace, 4, allée des Peupliers 78 350 Les Loges-en-Josas.

Hervé Chavardès, ingénieur en aéronautique, expert judiciaire près la cour d'appel de Caen, Penn-ar-Bed, 9, Pointe du Levein, 56 550 Belz.

avons été saisis par Me Serge CONTI, en sa qualité d'avocat de :

- la Fédération Française d'ULM - FFPLUM,

elle-même soutenant l'action conduite par :

le Club Aéronautique de Sallanches

et

le CSDAS (*Comité de Sauvegarde de Développement de l'Aérodrome de Sallanches*)

en nos qualités respectives d'experts judiciaires pour livrer notre avis sur le terrain d'aviation de Sallanches-Mont-Blanc dans la vallée de Chamonix et notamment sur le point de savoir si ce terrain est susceptible d'offrir - *compte tenu de son emplacement dans un environnement montagneux* - une solution de posés en situation de détresse ou d'urgence ou en secours du terrain de destination au bénéfice des aéronefs circulant dans l'espace aérien proche, ou en transit.

Le maire de la Commune de Sallanches a requis du ministère de la Transition Ecologique la fermeture de cet aérodrome.

Notre mandat nous informe que le présent avis sera communiqué par ses soins à :

- Madame la Ministre de la Transition Ecologique,
- Monsieur le Ministre délégué auprès de la Ministre de la Transition Ecologique, chargé des Transports,

- Monsieur le Directeur général de la Direction générale de l'aviation civile-DGAC -
- Madame la Directrice de la Direction de la sécurité de l'aviation civile Centre Est - DSAC CENTRE-EST.

1 - EXPOSE PREALABLE

Le collège d'experts constate que la commune de Sallanches était bénéficiaire d'une convention en date du 31 juillet 1985 par laquelle l'Etat lui a consenti l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Sallanches-Mont-Blanc.

Cette convention a été prorogée suivant avenant en date du 31 juillet 1985 et conclue en application de l'article D.232-3 du code de l'aviation civile.

Ladite convention a été reconduite d'année en année au-delà de la date du 30 juillet 2005.

L'ancien maire de la commune de Sallanches, nouvellement réélu en juin 2020, a déposé auprès du Ministre en charge de l'aviation civile dépendant du ministère de la Transition Ecologique, une requête aux fins de fermeture de cet aérodrome en application notamment de l'article R221-2 du code de l'aviation civile.

Aux dires de notre mandant, la décision prise par la commune de Sallanches ne prend pas en compte les vertus de l'emplacement de cet aérodrome au plan aéronautique et partant les dommages induits par sa suppression.

La mission du collège d'experts vise à cerner ceux-ci et identifier celles-là.

2 - SUR LES MOTIFS TECHNIQUES ET OPERATIONNELS SUSCEPTIBLES D'INDUIRE UNE DECISION DE « MAINTIEN DU TERRAIN DE SALLANCHES POUR DES MOTIFS DE SECURITE PUBLIQUE »

Il est joint, en [PIECE ANNEXE 1], un extrait de la carte aéronautique OACI VFR au 1/500.000e éditée par l'IGN. Un cercle de 30 km de rayon, centré sur le terrain de Sallanches y a été tracé.

Ce cercle représente la distance que pourrait parcourir en vol plané un appareil en panne moteur, lui permettant dans cette situation critique de se poser en toute sécurité sur une plateforme adaptée.

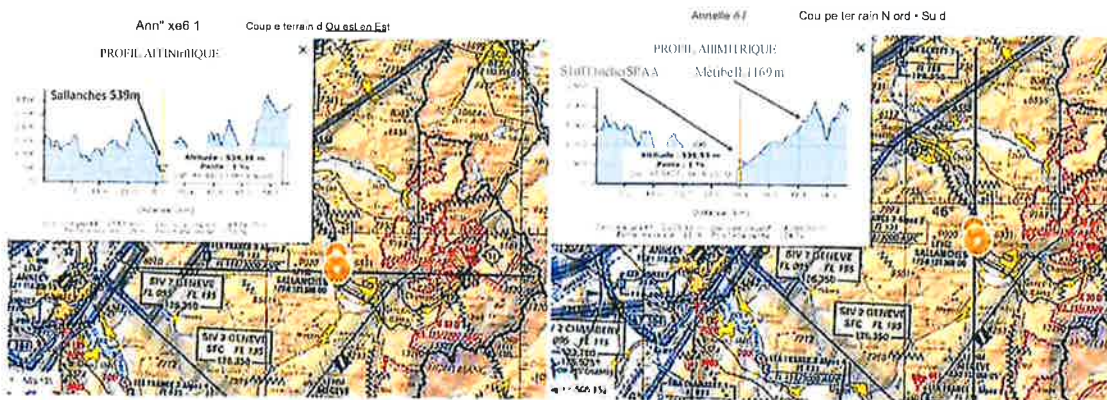
En effet, les appareils d'aéroclubs ou ULM évoluant dans ces zones ont en moyenne une finesse de 10. Cette donnée technique traduit la capacité pour un appareil privé de motorisation de parcourir une distance de dix fois sa hauteur par rapport au sol, soit 30 km pour un appareil volant à 3000 m au-dessus de l'altitude du terrain d'arrivée.

L'ampleur de la zone couverte par le cercle défini en annexe 1 montre la zone sécuritaire couverte : Bonneville, Thônes, Megève côtoyant le Mont-Blanc et l'aiguille du midi, puis la station des Gets.

Ainsi tous les aéronefs, avions ou ULM se situant à l'intérieur de ce cercle et évoluant à quelque 10.000 pieds (*une altitude moyenne à laquelle évoluent les aéronefs dans le massif du Mont-Blanc*) ont la capacité de se réfugier sur cet aéroport en cas d'incident technique mais aussi d'aggravation soudaine des conditions météorologiques, ce qui est le lot des zones de haute montagne.

Cette carte montre également que dans cette zone montagneuse, particulièrement accidentée, il n'existe aucun autre terrain disponible que celui de Sallanches (*altitude de 539m, 1756ft*) à part Megève, situé beaucoup plus haut (*altitude de 1469m, 4697ft*) et inaccessible pour un appareil en situation d'urgence.

Les profils altimétriques joints en annexe 6 montrent les particularités de la région.



En aéronautique, la possibilité de rejoindre un terrain de secours en sécurité, est un prérequis.

Tout pilote préparant une mission, étudie l'éventualité d'une panne ou la rencontre de conditions météorologiques dégradées peu prévisibles (*givrage, développement de nuages verticaux, etc.*) et donc les différentes solutions lui permettant la sécurité des vols, des personnes et des biens.

Dans le cas présent, l'environnement montagneux et les vallées encaissées sont particulièrement peu accueillantes pour un appareil en détresse. Les solutions sont rares voire inexistantes et la position du terrain de Sallanches permet de pallier cette situation notamment sur les appareils en transit effectuant du transport de passagers sous CTA.

3 - SUR LA PREUVE DES MOTIFS SECURITAIRES DE SAUVEGARDE DU TERRAIN DESALLANCHES

La recherche des cas où l'aérodrome de Sallanches a servi de terrain de recueil dans une situation d'urgence voire de détresse figure ci-dessous :

3.1. On citera, pour exemple, deux pannes survenues :

- l'une à un avion de type MOONEY [PIECE ANNEXE 2]
- l'autre à un hélicoptère de la gendarmerie [PIECE ANNEXE 3]

Dans les deux cas les deux aéronefs ont pu trouver recueil sur le terrain de Sallanches.

3.2. La requête présentée le 14 mars 2019 par la société AVIALPES, par une lettre destinée au maire de Sallanches faisant suite à sa décision d'envisager la fermeture de l'aérodrome. [PIECE ANNEXE 4]

La citation de la lettre figure ci-dessous :

« [...]Ma société réalise tout au long de l'année des survols du massif du Mont- blanc en avion. Nos circuits passent par les Aravis et le Lac d'Annecy. Tous nos vols sont commentés et la Haute Savoie est mise en valeur tout au long du trajet. Ce sont plus de 3000 personnes que nous transportons chaque année au-dessus de nos belles montagnes. Pour être autorisé à transporter des passagers dans les airs, il nous faut être titulaire d'un Certificat de Transporteur Aérien nous classant dans la catégorie « compagnie aérienne » et ainsi garantissant à nos passagers un très haut niveau de sécurité.

Maintenir ce niveau de sécurité passe par la mise en place tout au long de nos circuits de terrains de secours, permettant de nous poser en cas d'aléas sur le parcours. Par exemple sachez qu'en cas de panne moteur au-dessus de la mer de glace, nous pouvons tel un planeur venir nous poser en toute sécurité sur l'aérodrome de Sallanches. Ce dernier est donc en plein cœur de ce dispositif et la disparition de cet aérodrome remettrait en cause toutes nos procédures et conduirait certainement à l'arrêt de nos activités.

Je ne sais pas si en prenant votre décision vous étiez au courant de ce type de conséquences ? Ce serait une grande perte tant pour notre société qui embauche 11 ETP, que pour la promotion de la région. Plus de la moitié de nos passagers sont des touristes, et la plupart viennent et consomment en Haute Savoie pour notre vol.....[...]»

Tout autant, peut être consultée la lettre qu'adressait le 19 juillet 2020 l'entreprise AEROCIME basée sur l'altiport de Megève, qui rappelle de la même façon les contraintes d'une compagnie aérienne notamment celles évoluant en montagne concernant la sécurité. [PIECE ANNEXE5].

Or, tout comme la société AVIALPES, la société AEROCIME doit pouvoir justifier de l'existence d'aires de recueil le long des circuits aéronautiques qu'elle emprunte en cas de panne ou de dégradation météorologique.

Le terrain de Sallanches garantit pour ces compagnies une aire de recueil sécuritaire pour la plus grande partie du circuit touristique que développent les sociétés de transport public dans la région.

3.3. L'analyse de l'environnement du terrain de Sallanches [Annexe 1] ne laisse que très peu de zones d'atterrissage d'urgence dans l'environnement montagneux de la région, sauf à envisager un posé sur la route nationale située dans la vallée allant de Bonneville à Saint Gervais en passant par Sallanches, ce qui doit être exclu.

4 - SUR LES DECLARATIONS DE Me Serge CONTI

Me Serge CONTI a pu consulter un avis que livraient les services juridiques de la DSAC-Centre est, sous la signature de Madame Géraldine MARCHAND-DEMONCHEAUX, sous couvert de Madame Muriel PREUX, Directrice de la DSAC - CE, avis émis par mail le 4 mars 2019 - à 12:12:27, s'agissant de répondre aux inquiétudes que générerait le projet de fermeture de l'aérodrome de Sallanches, et au terme duquel toute fermeture d'un aérodrome doit donner lieu:

- à consultation des usagers présents sur le terrain,
- à proposition par la mairie de relocalisation de ces usagers et de leurs activités,
- à fourniture au ministre chargé de l'aviation civile d'un dossier donnant des précisions sur la destination du terrain constituant l'aérodrome, complété par une synthèse de la consultation des usagers,
- **à la réalisation par la DSAC-CE d'une enquête technique qui étudie les impacts (techniques et sur les usagers) de la fermeture**, comprenant une synthèse du dossier de relocalisation constitué par la mairie,
- à une instruction du dossier par la direction du transport aérien de la DGAC (DTA)

tout préalable à la décision de fermeture d'un aérodrome prononcée par arrêté ministériel.

Spécialement, Me CONTI nous fait observer que la réalisation par la DSAC-CE d'une enquête technique de nature à étudier les impacts de la fermeture du terrain, aurait été de nature à traiter de la sécurité qu'offre le terrain de Sallanches pour l'environnement aéronautique hostile du secteur, et de son rôle essentiel de terrain de secours pour tous les usagers aéronautiques.

Pour autant, Me Serge CONTI nous fait remarquer que ni le Club Aéronautique de Sallanches, ni le CSDAS (*Comité de Sauvegarde de Développement de l'Aérodrome de Sallanches*), ni davantage les usagers de l'aérodrome de Sallanches n'ont eu connaissance qu'aurait été réalisée l'une seule des formalités de l'enquête préalable annoncée par la DSAC-CE dans son mail du 4 mars 2019.

En conclusion :

La France possède un héritage aéronautique exceptionnel.

Cet héritage se traduit aujourd'hui par des entreprises leaders mondiaux dans le domaine industriel de la ligne, des hélicoptères, des moteurs, de l'avionique etc, drainant avec elles de multiples sous-traitants qui irriguent les territoires notamment par des activités de nombreuses PME ici en Haute Savoie.

Mais cet héritage est encore vivant par le nombre d'aéroclubs, le plus important au monde par tête d'habitant, et partant par une tonicité de l'activité aéronautique sur tous ces segments.

Fermer un aéroport c'est brûler une partie de cet héritage, cette fermeture étant irréversible.

Cela contribue à l'appauvrissement de la pratique de cette passion qu'est l'aéronautique.

Certes, les contraintes environnementales doivent être prises en compte notamment au-dessus d'un massif de cette renommée mais il existe de multiples moyens de réguler le trafic afin d'établir un compromis. Supprimer un terrain ne supprimera pas les effets environnementaux et augmentera sensiblement les risques.

Conformément à l'article R221-2 du code de l'aviation civile, une procédure préalable à une demande de fermeture d'un aéroport doit être réalisée au même titre qu'une enquête technique doit l'être avant toute demande de création et ce en accord avec l'arrêté du 11 octobre 1960 relatif à la composition du dossier à joindre à une demande d'autorisation de créer un aéroport.

Ceci n'a, à notre connaissance, pas été réalisé.

Nous collègue d'experts estimons que le maintien en service de l'aéroport de Sallanches-Mont-Blanc, compte tenu de son emplacement dans un environnement montagneux hostile offrant très peu de zones d'atterrissage d'urgence, couvre des cas de pannes et de dégradation des conditions météorologiques d'un aéronef en transit ou à destination, sans équivalent sur ce territoire.

Note dressée le 25 juillet 2020

M. Bertrand VILMER



M. Hervé CHAVARDES



Pièces annexes

- Annexe 1 : Cône de finesse (10) à 10.000 pieds - extrait de la carte au 1/500.000ième
- Annexe 2 : Justification d'une panne moteur d'un avion et posé sur le terrain de Sallanches
- Annexe 3 : Justification d'une panne moteur d'un hélicoptère de la gendarmerie et posé sur le terrain de Sallanches.
- Annexe 4 : Requête en date du 14 mars 2019 de la société AVIALPES au maire de Sallanches expliquant l'impérative nécessité de conserver le terrain pour motifs sécuritaires
- Annexe 5 : Requête en date du 19 juillet 2020 de la société AEROCIME au maire de Sallanches aux mêmes fins
- Annexes 6.1
 - 6.2. Profils altimétriques Nord/Sud et Est/Ouest autour de Sallanches



En cas de panne moteur :

Appliquez les procédures !

L'un de nos lecteurs, Patrice Deyglun, a vécu l'événement que tout pilote redoute : la panne moteur. Connaissant parfaitement son avion et ses procédures, il s'est sorti sans casse d'une panne moteur dans les Alpes.



Patrice Deyglun et ses deux filles posent devant leur Mooney à moteur Porsche.

Fin juillet, après une journée de marche en montagne, nous rentrons en famille à Paris à bord d'un Mooney Porche. La météo est excellente. Souhaitant profiter au maximum de cette belle journée, nous décidons de quitter l'altiport de Megève vers les vingt heures. Un plan de vol Zoulou est déposé par minitel, un commencement d'IFR est prévu une quinzaine de minutes après le décollage dans la FIR de Genève.

Il est 19h50, la visite prévol se termine, l'avion est chargé, la soute à bagage pleine, les réservoirs remplis à 70 %, nous sommes quatre à bord : mon épouse, moi-même et nos deux filles de 9 et 13 ans. Après vérification, je constate que nous sommes dans l'enveloppe de chargement et de centrage. Ce contrôle est très important, surtout quand on décolle d'un terrain dont l'élévation avoisine les 5000 ft et que l'on se trouve en période d'été.

À 19h58, j'aligne l'avion sur la piste après avoir fait les essais moteurs d'usage, rien est à signaler. À 20h00 locale précise, mise en puissance, lâcher des freins et *full power*. Les paramètres affichés sont normaux ; aux 3/4 de la piste, vers 70 kt, rotation, l'avion s'élève lentement du fait de l'altitude,

prend sa vitesse de montée vers 100 kt avec un vario moyen de 700 ft/mn, tout est normal. Un contact radio pour dire au revoir, pas de réponse. Le prochain contact se fera avec Genève pour activer le plan de vol.

Après 10 minutes de vol, l'avion sort de la vallée, nous arrivons au niveau 75. Nous sommes approximativement à la verticale de la ville de Cluse quand, subitement, j'ai l'impression que quelque chose ne va pas alors que les paramètres affichés sont dans le vert. Sentiment partagé par mon épouse qui m'interroge. Je réponds intuitivement : « *je pense que nous allons tomber en panne* ». Sur-le-champ, je décide de mettre l'avion en palier tout en réduisant la puissance pour soulager le moteur. À cet instant, l'indicateur de pression d'huile chute subitement. Comme par réflexe, la procédure à suivre inculquée pendant mon instruction de jeune pilote se déroule alors dans mon esprit et je peux attester que l'esprit humain, dans les conditions d'urgence, reproduit naturellement les entraînements de situations d'urgence.

Au moment de la mise en palier, avant même d'avoir subi la chute de pression d'huile, mon subconscient me dicte de faire demi-tour vers le terrain

le plus proche. De ma position le terrain de Sallanches est le plus près, je ne m'y suis jamais posé, mais je le localise assez bien pour l'avoir survolé plusieurs fois avant de rejoindre Megève.

Après cette chute de pression d'huile, dans les 5 secondes qui suivent, le moteur vibre sérieusement, mes passagers prennent conscience de la gravité du problème. Le moteur commence à « *ratatouiller* » et à perdre de la puissance, les cris et les pleurs des enfants s'intensifient quand, en définitive, l'hélice s'arrête. À ce moment, le terrain de Sallanches n'est pas encore en vue, je le situe derrière un massif montagneux. Je demande alors à mon épouse de calmer les filles et de vérifier qu'elles sont bien attachées. En même temps, je me confirme mon premier diagnostic : panne sérieuse. Je tente une ultime remise en route du moteur, en vain. À cet instant, je pense avoir dit à haute voix : « *on n'est plus dans un avion mais dans un planeur, le*



terrain est devant nous, bientôt en vue, on va se le faire! »

Mon souci majeur est de passer rapidement une crête qui se trouve face à nous. Heureusement mon expérience de vélivole m'a rendu ce jour-là un fier service. En effet, après avoir considéré être dans un planeur, j'optimise rapidement ma vitesse et mon taux de chute. Quant à la radio et au transpondeur, il me faut une fraction de seconde pour penser que cela ne sert à rien, personne n'étant à l'écoute, sauf Genève que je n'ai pas encore contacté; de plus, nous sommes trop enfoncés dans la vallée pour que le code transpondeur soit reçu. Le plus important est donc de piloter l'avion afin de tenter de rejoindre Sallanches.

Ce moment est l'instant le plus critique pour moi; au stade de la panne totale, nous avons atteint approximativement le niveau FL75, soit une hauteur de 4 000 ft sol: J'ai donc 4 minutes de vol avant de toucher le sol avec une Vz moyenne de 1 000 ft/mn. À l'endroit où je me trouve, je ne vois rien d'acceptable pour poser l'avion, excepté l'autoroute au fond de la vallée, seule alternative si je n'arrive pas à franchir cette fichue crête qui m'empêche de voir la piste de Sallanches. La crête se rapproche, ma Vz est stabilisée à 900/1 000 ft/mn, la vitesse indiquée à 95 kt. À environ 500 mètres de cette dernière, ne connaissant pas les spécificités aérologiques de cette vallée, je décide de la franchir avec un maximum de vitesse. Elle l'est en frôlant une ligne de sapins à moins de 10 m, et nous apercevons avec soulagement la piste de Sallanches. Mon épouse me demande alors si un atter-

rissage sur la piste est possible. La finesse du Mooney et la hauteur où nous nous trouvons après franchissement de cet obstacle me permettent de répondre avec assurance: « oui! ». Ce petit mot prononcé avec un sourire a pour effet de décontracter l'ensemble de mes passagers.

Mais il me reste à poser l'avion sur un terrain réputé difficile, au fond d'une vallée que je ne connais pas, sans même avoir le temps de sortir la carte VAC du terrain. Reste aussi un autre dilemme à résoudre au fur et à mesure que la piste se rapproche: quel QFU choisir? Mais, une fois arrivé travers piste en son milieu, la manche à air indique peu de vent: le sens de la piste devient alors sans objet.

Maintenant, alors que je survole la ville de Sallanches silencieusement, il me faut estimer l'éloignement du Mooney avant d'envisager d'effectuer un dernier virage pour tenter de me poser. L'exercice s'avère difficile, l'angle de 2 alpha par rapport à mon bout d'aile ne pouvant être relevé, la vallée étant trop encaissée pour que je puisse m'éloigner latéralement suffisamment de la piste. Mais je ne dois pas non plus risquer de trop m'écarter: impossible dans ce cas de revenir et d'atteindre la piste. J'applique alors le bon vieux principe bien connu sur la traînée: rester lisse jusqu'au moment où je serai certain d'atteindre le terrain.

Après avoir intuitivement calculé mon éloignement, j'engage un dernier virage pour atteindre la piste. Inévitablement trop haut, je décide immédiatement d'effectuer une PTS et quelques glissades pour perdre l'altitude nécessaire afin de me positionner juste au-dessus du plan en configura-



Pour en savoir plus

Les procédures

- ✓ Prendre la vitesse de finesse maximale.
- ✓ Essayer de remettre son moteur en route si la hauteur le permet.
- ✓ Se diriger vers l'aérodrome ou l'aire d'atterrissage possible la plus proche.
- ✓ Ne pas s'affoler, surtout avec des passagers.
- ✓ Afficher 7700 au transpondeur s'il y a lieu.
- ✓ Passer un message radio si c'est utile.
- ✓ Faire attacher ses passagers trois points.
- ✓ Evoluer au mieux pour rejoindre l'aire d'atterrissage choisie.
- ✓ Sortir ses traînées seulement lorsqu'on est certain de franchir les derniers obstacles.

tion lisse car, de toute façon, la traînée pourra être dosée avec la sortie progressive des volets. Mon hélice, quant à elle, est calée bien à plat au cas où l'atterrissage se fasse train rentré. En milieu de finale, je comprends que des arbres gênants au seuil de piste ne me permettront pas de me poser en début de piste, mais au mieux à mi-piste. Compte tenu de cet obstacle et de mon plan encore haut, j'effectue une demi-PTS par la droite, maintenant une vitesse supérieure à 80 kt pour éviter tout décrochage lors des inclinaisons importantes dû à l'augmentation du facteur de charge. En dernier virage, parallèle aux arbres avant la piste, ma vitesse est de 85 kt, ce qui est trop: la piste est assurée mais ce qu'elle est courte! Je sors tout de suite le train. Le touché des roues s'effectue à mi-piste, suivi d'un léger rebond. J'applique la pression maximale sur les freins, les roues se bloquent et, après une glissade d'environ 200 mètres, mon Mooney sort en bout de piste, continue encore 20 mètres dans l'herbe et s'immobilise enfin. Je demande alors à ma famille d'évacuer l'avion, le temps de couper les servitudes électriques. L'essence avait bien évidemment été coupée pendant la descente en vol plané, seul le courant était resté sous tension, car nécessaire pour la sortie du train. Sorti à mon tour, je constate sans surprise la présence d'huile le long du fuselage et sur l'aile droite.

Pour terminer, je dirai que j'ai eu de la chance mais il est sûr et certain que mon passé de vélivole, mes 500 heures d'expérience sur ce Mooney Porsche, les 200 heures de vol que je fais par an et ma parfaite connaissance des procédures m'ont permis assurément de ramener l'appareil au sol sans dommage. ✦



Pour en savoir plus

L'origine de la panne

Quelques semaines après cet incident, et après passage de l'expert Veritas, les ingénieurs de l'usine Porsche de Stuttgart ont évidemment tenté de comprendre l'origine de ce dysfonctionnement qui aurait pu avoir des conséquences dramatiques. Ils ont constaté en effectuant une endoscopie que le carter moteur présentait une perforation importante, mais qu'il était impossible d'en connaître l'origine.

Une équipe de mécaniciens de l'usine a déposé le moteur et l'a transporté au laboratoire de Stuttgart. Après une étude relativement longue — le moteur est très endommagé, des particules métalliques ont circulé partout en créant des usures anormales et des déformations de nombreuses pièces internes — le verdict est tombé trois mois plus tard: un ressort de soupape s'est rompu et, ce dernier ne jouant plus son rôle de rappel après son ouverture ou du moins avec retard, le haut du piston a percuté la soupape; cela a ensuite créé une rupture de la bialle qui a elle-même perforé le carter d'huile. ✦

Grosse frayeur pour les secouristes du PGHM

PAYS DU MONT-BLANC. Alors qu'ils étaient en intervention dans le massif du Mont-Blanc, l'hélicoptère EC 145 du détachement aérien de la gendarmerie a connu une avarie technique



Hier après-midi, les mécaniciens s'affairaient pour trouver la panne sur l'EC 145.

Photo O.T.

Plus de peur que de mal ! L'histoire se finit bien pour les secouristes du peloton de gendarmerie de haute montagne de Chamonix et les pilotes de l'EC 145 qui les emmenaient dans le secteur du mont Blanc. À haute altitude, une avarie technique sur une des deux turbines aurait pu tourner au drame. Heureusement, le savoir-faire des pilotes et leur maîtrise des procédures d'urgence devaient transformer un secours qui aurait pu très mal se terminer en banal incident technique. C'est en se rendant sur un secours que l'incident technique s'est produit, forçant l'équipe d'intervention à redescendre de toute urgence vers la terre

ferme. L'hélicoptère de la gendarmerie s'est alors dirigé vers Sallanches pour se poser sur l'aérodrome de la commune. La machine n'a subi aucun dégât lors de cet atterrissage. Pilotes et passagers en ont été quittes pour une belle poussée d'adrénaline. L'hélicoptère devait être réparé sur place hier après-midi et reprendre le vol après un contrôle effectué par des techniciens venus de Lyon.

Hier, pour assurer les secours, c'est l'hélicoptère de la sécurité civile qui a donc dû officier dans le massif du Mont-Blanc.

Olivier TIERTANT ■



AVIALPES
Emmanuel RETY
8, Route de Côte Merle
74370 EPAGNY METZ TESSY
Tel : + 33 4 58 02 01 30
Mob : + 33 6 84 99 59 55

Monsieur le Maire de Sallanches
Georges MORAND
Mairie de Sallanches
30, quai de l'hôtel de ville – BP 117
74706 SALLANCHES CEDEX

A Epagny Metz Tussy, le 14 mars 2019

Objet : Fermeture de l'aérodrome de Sallanches

Monsieur le Maire,

Je vous écris en tant que directeur général de la société Avialpes basée sur l'aéroport d'Annecy Haute Savoie.

J'ai appris par voie de presse que vous aviez pris la décision de fermer l'aérodrome de Sallanches.

Ma société réalise tout au long de l'année des survols du massif du Mont-blanc en avion. Nos circuits passent par les Aravis et le Lac d'Annecy. Tous nos vols sont commentés et la Haute Savoie est mise en valeur tout au long du trajet. Ce sont plus de 3000 personnes que nous transportons chaque année au-dessus de nos belles montagnes.

Pour être autorisé à transporter des passagers dans les airs, il nous faut être titulaire d'un Certificat de Transporteur Aérien nous classant dans la catégorie « compagnie aérienne » et ainsi garantissant à nos passagers un très haut niveau de sécurité.

Maintenir ce niveau de sécurité passe par la mise en place tout au long de nos circuits de terrains de secours, permettant de nous poser en cas d'aléas sur le parcours.

Par exemple sachez qu'en cas de panne moteur au-dessus de la mer de glace, nous pouvons tel un planeur venir nous poser en toute sécurité sur l'aérodrome de Sallanches. Ce dernier est donc en plein cœur de ce dispositif et la disparition de cet aérodrome remettrait en cause toutes nos procédures et conduirait certainement à l'arrêt de nos activités.

Je ne sais pas si en prenant votre décision vous étiez au courant de ce type de conséquences ? Ce serait une grande perte tant pour notre société qui embauche 11 ETP, que pour la promotion de la région. Plus de la moitié de nos passagers sont des touristes, et la plupart viennent et consomment en Haute Savoie pour notre vol.

Je ne peux par la présente que vous inviter à revoir votre décision. J'imagine les contraintes qui sont les vôtres quant au coût d'entretien d'une telle plateforme mais des solutions existent si la volonté est là.

Je voulais terminer cette lettre par une approche plus personnelle si je puis me permettre. Je suis très affecté quand j'entends que l'on souhaite fermer un terrain d'aviation. La France est une des plus grandes Nations aéronautiques. Depuis les prémices de l'aviation, les Français se sont montrés à la hauteur des enjeux et ont relevé de grands défis aéronautiques. Tous les gouvernements, de tous bords, ont soutenu le développement des activités aéronautiques, du Front Populaire qui fût à l'origine de l'Aviation populaire en passant par les présidents De Gaulle, Chirac ou Mitterrand qui ont soutenu et participé à la réussite de fleurons de l'aéronautique mondiale.

Airbus, Dassault, Robin ou Socata sont des sociétés françaises aéronautiques qui rayonnent dans le monde. Tout ceci est la conséquence d'une véritable culture aéronautique qui est au cœur de notre développement économique depuis plus d'un siècle maintenant.

Un personnage célèbre de Savoie, Pierre Cot, Ministre des transports fit beaucoup pour le développement de l'aviation en France. S'il apprenait que l'on ferme des terrains d'aviation aujourd'hui, il se retournerait dans sa tombe.

Le terrain de Sallanches est finalement assez récent mais le secteur de Passy a toujours été au cœur des vols Mont Blanc. Les premiers transports par les airs de touristes datent des années 1920, et ont débuté à Passy. Le célèbre Roger Frison Roche fût un des premiers passagers.

Fermer un aérodrome aujourd'hui c'est un peu renier le passé aéronautique de la France et surtout, pour des raisons souvent très locales, c'est mettre en danger l'industrie (au sens large) aéronautique Française.

Ainsi, Monsieur le Maire, par la présente je ne peux que vous inviter à revoir votre position. Je sais que défendre mon point de vue, auprès des électeurs, est un véritable challenge et un travail de longue haleine. Mais je suis persuadé que vous êtes sensible à mes arguments et que la raison l'emportera.

Je vous remercie de m'avoir lu. Je me tiens à votre disposition pour tout complément ou rencontre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, mes sincères salutations.

Emmanuel RETY
DG Avialpes

AEROCIME
3368, Route de la Cote 2000
ALTIPORT
74120 MEGEVE



Monsieur Le Maire de Sallanches
Mairie
30, Quai de l'Hotel de Ville – BP 117
74706 SALLANCHES Cedex

OBJET : Fermeture de l'Aérodrome de Sallanches

Megève, le 19 Juillet 2020

Monsieur Le Maire

Je vous remercie de prendre le temps de lire ces quelques lignes.

Notre société **AEROCIME** est basée sur l'**Altiport de MEGEVE** et réalise des vols touristiques en avion dans le Massif du Mont-Blanc tout au long de l'année depuis 1993.

L'Altiport de Megève est quant à lui ouvert depuis 1965.

Nous permettons ainsi chaque année à 3500 personnes en moyenne de survoler notre pays du Mont-Blanc.

Aérocime emploie 10 personnes à l'année à temps plein ou partiel pour certains.

Nous sommes également titulaires d'un **Certificat de Transporteur Aérien** (catégorie Compagnie Aérienne) délivré par le Ministère des Transports, qui atteste d'un haut niveau de sécurité et de rigueur dans notre exploitation. Celui-ci implique que nous ayons des aires de recueil le long de nos circuits pour venir nous poser en cas de panne.

L'Aérodrome de Sallanches est un terrain essentiel de ce dispositif.

C'est pourquoi nous sommes sincèrement contraints par votre volonté de fermeture de l'Aérodrome de Sallanches et vous demandons par la présente de bien vouloir la reconsidérer.

Nous sommes évidemment à votre disposition pour en discuter ensemble et vous exposer en détail nos problématiques.

Dans l'attente de vous rencontrer, recevez Monsieur Le Maire, mes salutations respectueuses.

François GROSSET-GRANGE

Président AEROCIME

Cordialement,

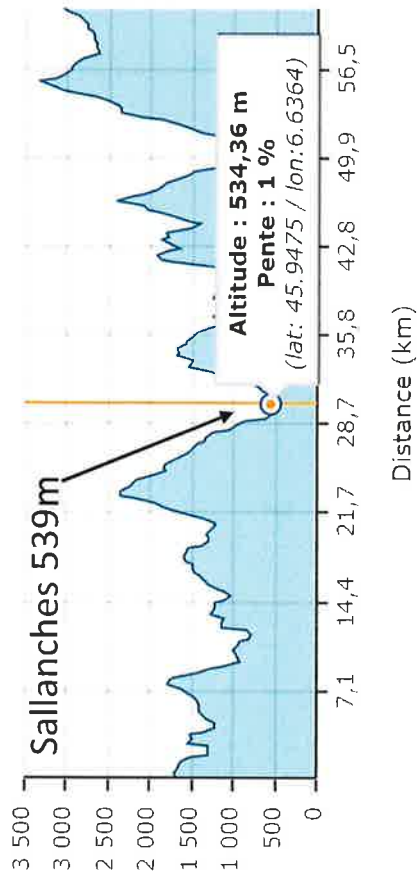


Copie : Madame Le Maire de Megève.

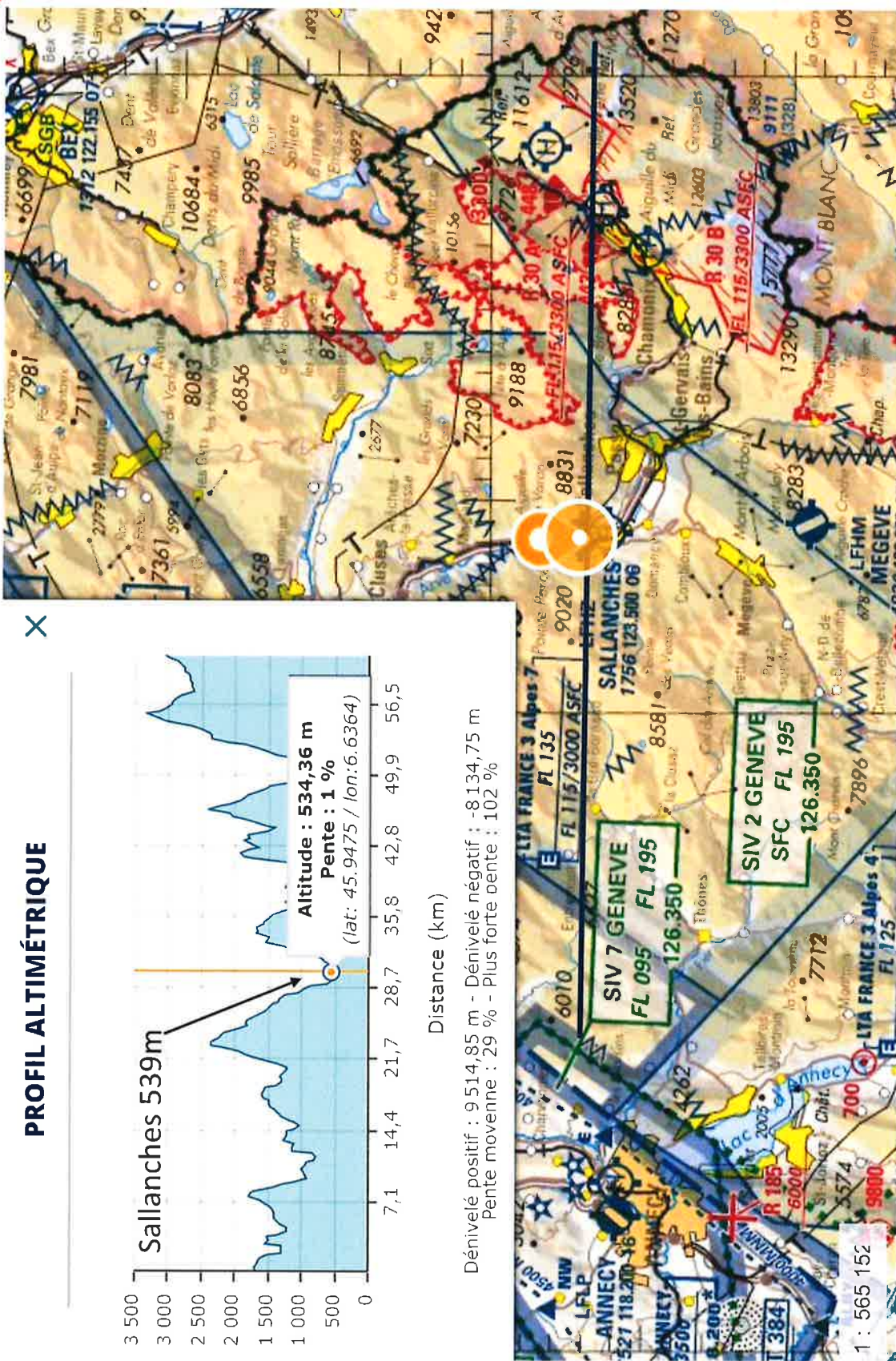


Annexe 6.1 Coupe terrain d'Ouest en Est

PROFIL ALTIMÉTRIQUE



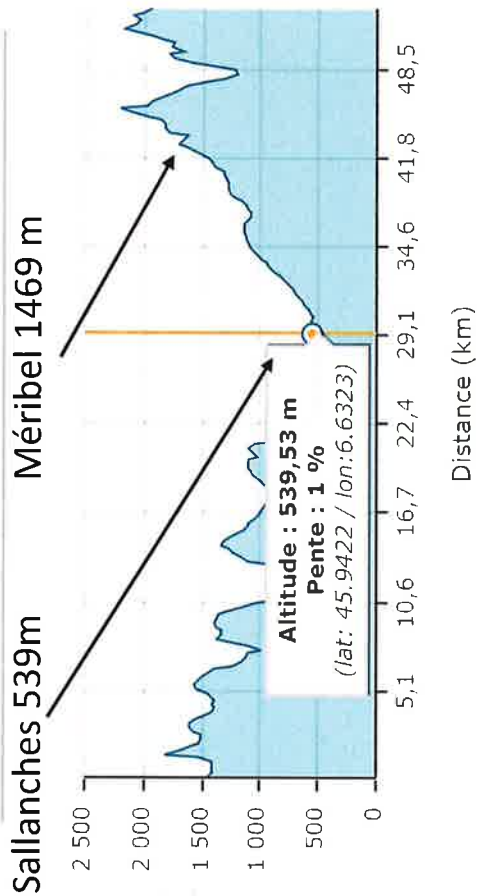
Dénivelé positif : 9 514,85 m - Dénivelé négatif : -8 134,75 m
Pente moyenne : 29 % - Plus forte pente : 102 %





Annexe 6.2 Coupe terrain Nord - Sud

PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Dénivelé positif : 5 170,33 m - Dénivelé négatif : -4 680,59 m
 Pente moyenne : 19 % - Plus forte pente : 134 %

