

## **23 avril 2023, l'altiport de Courchevel prend le nom Altiport de Courchevel Michel Ziegler**

En 1960, après un stage d'initiation au vol en montagne à Sion, auprès d'Herman Geiger, Michel Ziegler arrive à Courchevel. Michel, pilote d'avion et passionné de montagne a pour projet de désenclaver les vallées savoyardes grâce à l'aviation. En 1961, le maire enthousiasmé par le projet, décide la création de la première piste d'aviation de montagne au lieu-dit des chalets de Pralong, deux kilomètres au sud du chef-lieu, parmi les pistes de ski de Courchevel 1850,

Michel Ziegler crée la société de transport aérien Air Alpes, les statuts sont déposés le 13 avril 1961 et la société Air Alpes est autorisée au transport de 6 passagers maximum et au transport de fret en France et dans les pays limitrophes. Michel Ziegler appela à ses côtés Robert Merloz, ami d'école et savoyard, qui le seconda pendant les premières années. Le siège social d'Air Alpes est établi à Chambéry, il sera déplacé lors de la construction du chalet aérogare sur l'altiport de Courchevel et deviendra ainsi le plus haut siège social d'Europe (2 016 m).

Le mot 'altiport' sera imaginé lors de l'inauguration de l'altiport de Méribel le 29 janvier 1962 par Joseph Szydowski, président de Turboméca et Michel Ziegler. Le premier atterrissage sur l'altiport de Courchevel lieu le 31 janvier 1962

L'altiport de Courchevel est situé sur la station de sports d'hiver de Courchevel 1850 implantée sur la commune de Saint Bon-Tarentaise, au sein du domaine skiable des Trois Vallées dans le département de la Savoie



L'altiport de Courchevel, code IATA 'CVF' et code OACI 'LFLJ', est un aérodrome de montagne, avec une piste en pente, où les décollages se font en descente et les atterrissages en montée. Sa piste courte et pentue, 375 mètres de long, et son altitude élevée 2.008 mètres, c'est la piste la plus haute d'Europe. Une chenillette issue des expéditions de Paul-Emile Victor est utilisée pour damer la piste, qui n'est alors reliée à aucune route. La piste est enrobée en 1968. À partir de 1971, en hiver, elle est déneigée en permanence, ce qui permet aux avions d'atterrir sans skis. 28 octobre 1989, début des travaux d'aménagement de l'altiport, en prévision des Jeux olympiques de 1992 : la piste est réorientée, sa longueur est portée en 1989 de 375 à 537 mètres, sa largeur doublée de 40 à 80 mètres pour permettre l'atterrissage d'avions Dash 74 de 50 places (un quadrimoteur spécialisé dans les atterrissages sur une courte distance), avec un profil de travers incliné de 2 à 5 %, et surtout une pente très prononcée (0,45 % sur les 123 mètres de plate-forme, puis 18,66 % jusqu'à 403 mètres et

<p><b>23 avril 2023, l'altiport de Courchevel prend le nom Altiport de Courchevel Michel Ziegler</b></p>
--

enfin 12,50 % pour les 134 derniers mètres) qui est la plus forte du monde pour un aéroport international), et la pose d'une balise radioélectrique. Les travaux, de 35 millions de francs, nécessitent de déplacer 400.000 mètres<sup>3</sup> de terre.

Exploité par la mairie de Saint-Bon Tarentaise, A l'origine, l'altiport comportait un simple hangar, de nos jours le site de 12 hectares comporte un bâtiment de vigie, deux chalets d'accueil, des hangars, un ravitaillement en carburant des avions. En 2008, l'exploitation était assurée par cinq agents.

Destiné à l'aviation d'affaires, cet altiport accueille des appareils venus déposer des touristes et des avions privés. Air Alpes réalise d'abord des trajets vers Courchevel depuis les aéroports de Lyon-Bron, de Chambéry-Savoie ou de Grenoble-Isère avec ses Twin Otter et Pilatus Porter 4 avant de réaliser des trajets directs depuis Paris-Orly. L'arrêt des dessertes par Air Alpes lors de son rachat par Transport Air Touraine en 1981, et la prohibition des déposes sur glacier avec la loi Montagne de 1985 font diminuer la fréquentation de l'altiport. Au cours des années 1980, la fréquentation de l'altiport est relancée avec le développement de l'hélicoptère privé (société SAF)) et par la compagnie Savoie Airlines, devenu Alp'Azur qui réalise des dessertes régulières au cours des hivers 1998-1999 et 1999-2000 depuis Paris, avant de s'arrêter définitivement en avril 2001. Depuis les années 1990, l'essentiel du trafic est constitué d'avions privés et d'hélicoptères-taxis qui effectuent du transport à la demande, à destination d'une clientèle fortunée.

En raison de sa dangerosité, atterrir ou décoller de l'altiport de Courchevel requiert une qualification de site spécifique 'qualification montagne roue'. L'utilisation d'avions de plus de 2,5 tonnes doit être autorisée au préalable par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et seule, depuis 2014, la compagnie Alpine Airlines est autorisée à opérer en avion avec des passagers commerciaux. Outre les difficultés inhérentes à la piste de l'altiport, le pilotage en montagne doit prendre en compte une météorologie différente et un relief prononcé.

En 2008, le trafic de l'altiport de Courchevel était de 7.042 mouvements, 58% pour les hélicoptères et 42 % pour les avions et en 2011 de 7.514 mouvements 60 % pour les hélicoptères et 40 % pour les avions. En 2013, le trajet depuis l'aéroport de Chambéry-Savoie coûtait 2.266 euros..

Depuis la décision du conseil municipal du 22 février 2023, l'altiport de Courchevel s'appelle désormais « Altiport de Courchevel Michel Ziegler». Monsieur le Maire de Saint Bon Tarentaise veut ainsi rendre hommage à Michel Ziegler, pilote de ligne, guide de haute montagne et ancien maire qui a beaucoup fait pour la station de Courchevel et l'aviation de montagne.

Dimanche 22 avril 2023, inauguration de 'altiport de Courchevel Michel Ziegler'.

*23 avril 2023, l'altiport de Courchevel prend le nom Altiport de Courchevel Michel Ziegler (C)*

*CALM 04/2023*