



SYNTHÈSE ANNUELLE

LFKA - 2025

AERODROME D'ALBERTVILLE GENERAL PIERRE DELACHENAL

SYNTHESE ANNUELLE 2025

Rapport de gestion du service délégué de l'aérodrome d'Albertville général Pierre Delachenal

Préambule

Ce rapport répond aux obligations d'information du délégataire envers le délégant en référence à l'article 8.2 du contrat de concession de service public de l'aérodrome d'Albertville Général Pierre DELACHENAL.

Cette synthèse et toutes pièces jointes sont la propriété de Gemilis aéro et sont destinées seulement aux personnes ou à l'entité à qui elle est adressée. Si vous avez reçu cette synthèse par erreur, veuillez la détruire et en aviser le rédacteur. Si vous n'êtes pas le destinataire, vous n'êtes pas autorisé à utiliser, à copier ou à divulguer le contenu du document ou ses pièces jointes en tout ou en partie.

Rédacteur :

M Gérard THEVENON directeur Général de la société Gemilis-aéro, délégataire et exploitant de l'aérodrome.

N°	Rubrique	Page
1	Préambule	2
3	Analyse de la qualité du service	6
3.1	Organisation de la présence opérationnelle sur la plateforme	6
3.2	Missions assurées dans le cadre de la présence sur site	7
3.3	Accueil et assistance des usagers	7
3.4	Assistance au sol et suivi de l'activité aérienne	8
3.5	Veille sécurité et sûreté	9
3.6	Veille réglementaire et obligations CHEA	10
3.7	Entretien, viabilité et maintenance de la plateforme	11
3.8	Analyse opérationnelle générale	12
4	Activité aéronautique 2025	15
4.1	Définitions réglementaires	15
4.2	Évolution globale du trafic aérien	16
4.3	Analyse de l'activité par type d'aéronef	18
4.4	Analyse des mouvements des aéronefs basés et extérieurs	20
4.5	Analyse mensuelle de l'activité aéronautique	22
4.6	Analyse hebdomadaire de l'activité	23
4.7	Focus général sur les tranches horaires d'activité aérienne	25
4.8	Focus sur les activités entre 12h00 et 14h00	26
4.9	Focus sur les activités après 18h00	27
4.10	Focus sur les activités du week-end	28
5	Analyse des structures basées	30
5.1	Structure générale de l'activité des basés	30
5.2	Aéroclub Albertville	32
5.3	Association ULM Savoie Grand Arc	34
5.4	AVENNE – Baptêmes hélicoptère	35
5.5	Aéroclub des 3 Vallées / CMFT	37
5.6	X-Aero Training	38
5.7	SAF Hélicoptères	40
5.8	XX-Ailes ULM	42
5.9	Ailes Anciennes de Savoie	43
5.10	ACARA	44
5.11	Lecture consolidée des structures basées	45
5.12	Aéronefs basés physiquement sur l'aérodrome	47
6	Conditions d'exploitation aéronautique	49
6.1	État opérationnel synthétique de l'aérodrome LFKA	49
6.2	Évolution de la carte VAC et gestion des flux aéronautiques	51
7	Suivi des événements aéronautiques et d'exploitation	56
7.1	Introduction	56
7.2	Répartition globale des événements 2025	57
7.3	Évènements de sécurité	58
7.4	Évènements d'exploitation	60
7.5	Évènements FOD	61
7.6	Évènements de sûreté	62
7.7	Incidents aéronautiques	63
7.8	Accidents aéronautiques	64
7.9	Analyse transversale des zones sensibles	65
7.10	Conclusion générale des événements	66
7.11	Déploiement du système ECCAIRS 2	67
8	Plaintes nuisances et activité aérienne LFKA	69
8.1	Mise en place du dispositif de gestion des plaintes riverains	69
8.2	Sources et périmètre des données	72
8.3	Indicateurs clés 2025	73
8.4	Analyse des plaintes 2025	74
8.		

A. Analyse de la qualité du service

Organisation de la présence opérationnelle sur la plateforme

Dans le cadre des obligations liées à la gestion et à l'exploitation de l'aérodrome d'Albertville Général Pierre DELACHENAL (LFKA), une présence opérationnelle est assurée sur site selon une organisation adaptée à l'activité aéronautique, aux contraintes réglementaires et aux besoins des usagers.

La présence physique sur l'aérodrome est assurée :

- Du mardi au samedi
- De 09h00 à 17h00 du 1er octobre au 30 mars
- Et de 09h00 à 18h00 du 1er avril au 1er octobre.

En dehors de ces horaires de présence physique, une permanence téléphonique est maintenue via le transfert de la ligne aérodrome (04 79 10 89 01), permettant :

- Une continuité de service
- Le traitement des situations urgentes
- Et une capacité d'intervention sur site dans un délai maximal d'environ une heure en cas de nécessité opérationnelle ou de sécurité.

Cette organisation permet d'assurer une continuité de supervision adaptée à l'activité réelle de la plateforme, tout en tenant compte :

- Du niveau de trafic
- De la saisonnalité
- Des contraintes météorologiques montagne
- Et des obligations réglementaires applicables aux aérodromes relevant du cadre CHEA.

Missions assurées dans le cadre de la présence sur site

La présence opérationnelle sur l'aérodrome ne se limite pas à l'accueil des usagers mais couvre un ensemble de missions indispensables au maintien de la sécurité, de la conformité réglementaire et de la continuité d'exploitation de la plateforme.

Accueil et assistance des usagers

La présence sur site permet :

- L'accueil des équipages et visiteurs
- L'orientation des usagers
- L'accompagnement des besoins opérationnels
- Ainsi que la coordination des demandes liées à l'exploitation de l'aérodrome.

Cette fonction est particulièrement importante dans le contexte spécifique d'un aérodrome de montagne accueillant : Aviation légère, Hélicoptères, structures de formation, activités professionnelles, et usagers occasionnels.

Assistance au sol et suivi de l'activité aérienne

Le gestionnaire assure également une mission permanente d'assistance au sol et de suivi opérationnel des mouvements aéronautiques.

Cette mission comprend notamment :

- L'assistance au dépôt et à la clôture des plans de vol
- L'information des usagers sur les procédures applicables
- Le respect des dispositions de la carte VAC
- L'organisation des parkings et des zones de stationnement
- La coordination des mouvements au sol
- Le suivi des zones d'activité hélicoptères
- Ainsi que le déclenchement des procédures d'urgence en cas d'évènement ou d'incident.

Le gestionnaire assure également : Le dépôt le suivi et la mise à jour des NOTAM liés à l'exploitation de la plateforme.

Ces missions constituent un élément essentiel de la sécurité quotidienne de l'aérodrome compte tenu : de la diversité des activités, de la coactivité hélicoptères / aviation légère, et des contraintes spécifiques liées à l'environnement montagne.

Veille sécurité et sûreté

La présence humaine sur site constitue un élément central du dispositif de sécurité et de sûreté de la plateforme.

Cette mission comprend notamment :

- La surveillance générale des installations
- Le contrôle du respect des règles d'exploitation
- La prévention des intrusions
- Le suivi des zones sensibles
- Le contrôle des accès
- Ainsi que le traitement immédiat des situations anormales ou dangereuses.

Le suivi des événements de sécurité et de sûreté s'appuie également sur :

- Les procédures internes
- Les déclarations ECCAIRS 2
- Les comptes rendus d'incidents
- Et les actions correctives mises en œuvre sur la plateforme.

Veille réglementaire et obligations CHEA

Dans le cadre des obligations applicables aux aérodomes relevant du régime CHEA, le gestionnaire assure une mission permanente de veille réglementaire et de contrôle de conformité.

Cette mission comprend notamment :

- Le suivi des homologations
- Le contrôle de conformité des infrastructures
- La surveillance des équipements de sécurité
- Le maintien des documents réglementaires
- Le suivi des prescriptions applicables
- Et l'adaptation des procédures d'exploitation aux évolutions réglementaires.

Cette veille constitue un enjeu particulièrement important dans un contexte où plusieurs infrastructures nécessitent des travaux de modernisation, certaines non-conformités structurelles persistent et les exigences réglementaires relatives à la sécurité des aérodomes continuent d'évoluer.

Le maintien d'une présence opérationnelle régulière sur site permet ainsi d'assurer le suivi quotidien des obligations réglementaires de garantir la traçabilité des actions engagées et de maintenir un niveau de conformité compatible avec les exigences applicables au cadre CHEA.

Entretien, viabilité et maintenance de la plateforme

La présence du gestionnaire comprend également les missions nécessaires au maintien opérationnel de la plateforme.

Ces missions comprennent notamment :

- L'entretien des espaces verts concédés
- Le contrôle de l'état des infrastructures
- Le suivi des voies de circulation et des parkings
- La gestion des équipements
- Le déneigement (hors-piste)
- Ainsi que le maintien de la viabilité générale du site.

Ces interventions sont essentielles pour garantir la sécurité des opérations aéronautiques, la disponibilité opérationnelle de l'aérodrome et la continuité de l'exploitation en toutes saisons.

Dans le contexte particulier de LFKA, les contraintes hivernales et l'activité montagne nécessitent une vigilance permanente sur les conditions d'adhérence, les accès, la gestion neige et la sécurisation des infrastructures aéronautiques.

L'organisation du temps de présence mise en œuvre sur LFKA permet d'assurer un niveau de supervision cohérent avec :

- L'activité réelle de la plateforme ;
- Les contraintes opérationnelles locales ;
- Et les obligations réglementaires applicables.

La diversité des missions assurées quotidiennement par le gestionnaire démontre que la présence sur site constitue un élément essentiel :

- Du maintien de la sécurité ;
- De la continuité d'exploitation ;
- De la coordination des usagers ;
- Et du suivi réglementaire de l'aérodrome.

Dans un contexte de forte coactivité entre aviation légère, hélicoptères, formation et opérations professionnelles, cette présence opérationnelle représente un facteur déterminant pour la maîtrise des risques et le bon fonctionnement global de la plateforme.

Toutefois, l'exercice quotidien de ces missions demeure particulièrement complexe en raison de l'état général des infrastructures de l'aérodrome. Plusieurs limitations structurelles impactent directement les conditions d'exploitation, la sécurité des opérations et l'organisation des activités au sol.

Les principales difficultés identifiées concernent notamment :

- L'absence de véritables parkings aéronautiques en enrobé adaptés aux usages actuels ;
- La dégradation importante de certaines zones de stationnement
- L'état du parking et de l'infrastructure public.
- Les interfaces insuffisamment dimensionnées entre aviation légère et activités hélicoptères
- Ainsi que plusieurs contraintes liées aux voies de circulation et aux aménagements opérationnels.

Cette situation génère :

- Des difficultés de gestion des flux aéronautiques et véhicules ;
- Une augmentation des contraintes d'exploitation ;
- Une complexification des opérations au sol ;
- Et une vigilance accrue nécessaire pour maintenir un niveau de sécurité compatible avec l'activité réelle de la plateforme.

Dans ce contexte, les investissements portés par le propriétaire de l'aérodrome apparaissent aujourd'hui indispensables afin de maintenir le niveau minimal de conformité permettant d'assurer correctement les missions d'exploitation, de sécurité et de surveillance réglementaire confiées au gestionnaire.

Les besoins concernant en priorité :

- **Les infrastructures de circulation**
- **Les zones de stationnement aéronautique**
- **Les équipements liés à la sécurité des opérations**
- **Les aménagements permettant de limiter les conflits de circulation**
- **Ainsi que les éléments nécessaires au maintien des exigences réglementaires applicables dans le cadre CHEA.**

La poursuite de l'exploitation de LFKA dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de conformité nécessitera ainsi, à court et moyen terme, un programme d'investissement structuré et adapté aux réalités opérationnelles de la plateforme.

B. L'activité aéronautique en 2025

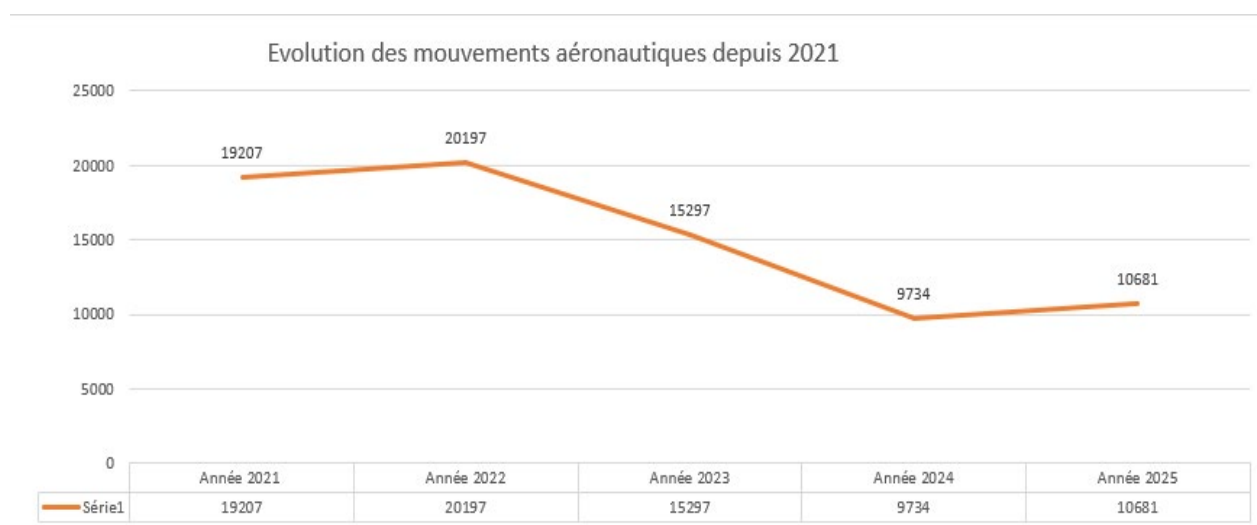
Définition : le mouvement, est la référence réglementaire qui permet d'évaluer l'activité des aérodromes. Le mouvement est une action de décollage ou d'atterrissage. « 1 tour de piste avec un « touché décollé » vaut 2 mouvements. Les mouvements sont classés selon le type et la masse maximale (M.T.O.W. : Maximum Take Off Weight) autorisée au décollage de chaque aéronef.

Aéronef basé : Appareil qui est enregistré et/ou exploité physiquement sur l'aérodrome par un propriétaire/exploitant bénéficiant d'un titre d'occupation valide.

Aéronef non basé : Appareil basé sur un aérodrome extérieur.

Nombre de mouvements :

2025	2024	Variation
10 681	9 734	+ 9.23%



Année	Mouvements	Evolution (%)
2021	19 197	
2022	20 197	+ 5%
2023	15 297	-24%
2024	9 734	-36,37%
2025	10 681	+ 9,70%

Évolution globale de l'activité aéronautique

L'activité aéronautique de l'aérodrome enregistre en 2025 une reprise modérée avec 10 681 mouvements, soit une progression de 9,7 % par rapport à 2024. Cette évolution intervient toutefois après deux années de forte contraction de l'activité aérienne.

Après un point haut atteint en 2022 avec 20 197 mouvements, l'aérodrome a connu une baisse continue de son activité :

- -24,3 % entre 2022 et 2023,
- Puis -36,4 % entre 2023 et 2024.

En conséquence, malgré la hausse observée en 2025, le niveau d'activité demeure inférieur de 44,4 % à celui observé en 2021.

Cette évolution traduit une transformation progressive de l'activité aéronautique locale, avec :

- Une réduction durable des mouvements extérieurs,
- Une activité davantage structurée autour des exploitants basés,
- Une montée relative des activités professionnelles spécialisées, notamment hélicoptères.

L'activité aéronautique détaillée de l'aérodrome :

Analyse de l'activité par type d'aéronef :

Aéronef inférieur à 1.2t			
			
2 341 +8,02%	3 819 +21,70%	2 064 -13,42%	12 -29,41%
Aéronef entre 1.2t et 2.0t			
			
	63 -58,82%	18 -68,97%	
Aéronefs dont la masse est supérieure à 2.0t			
6			
	2 201 +43,57%	163	

L'évolution du trafic en 2025 est principalement portée par trois catégories d'aéronefs :

- Les avions de moins de 1,2 tonne
- Les hélicoptères légers
- Les hélicoptères lourds de plus de 2 tonnes.

Les hélicoptères représentent désormais une composante majeure de l'activité de LFKA avec 4 605 mouvements, soit environ 43 % du trafic annuel.

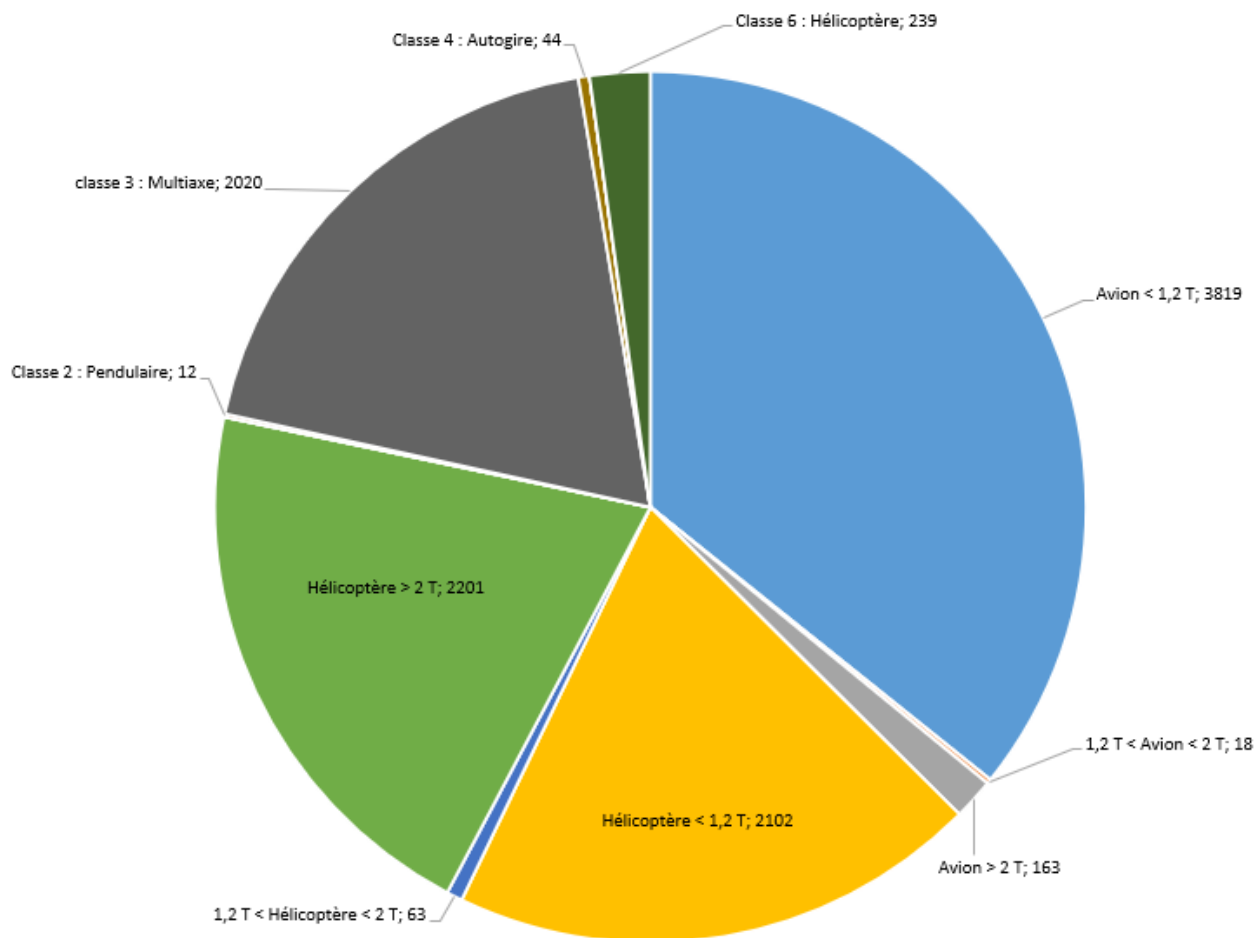
Cette activité correspond principalement :

- Au travail aérien,
- Aux opérations montagne,
- Aux activités de formation,
- Ainsi qu'aux opérations techniques et de maintenance spécialisée.

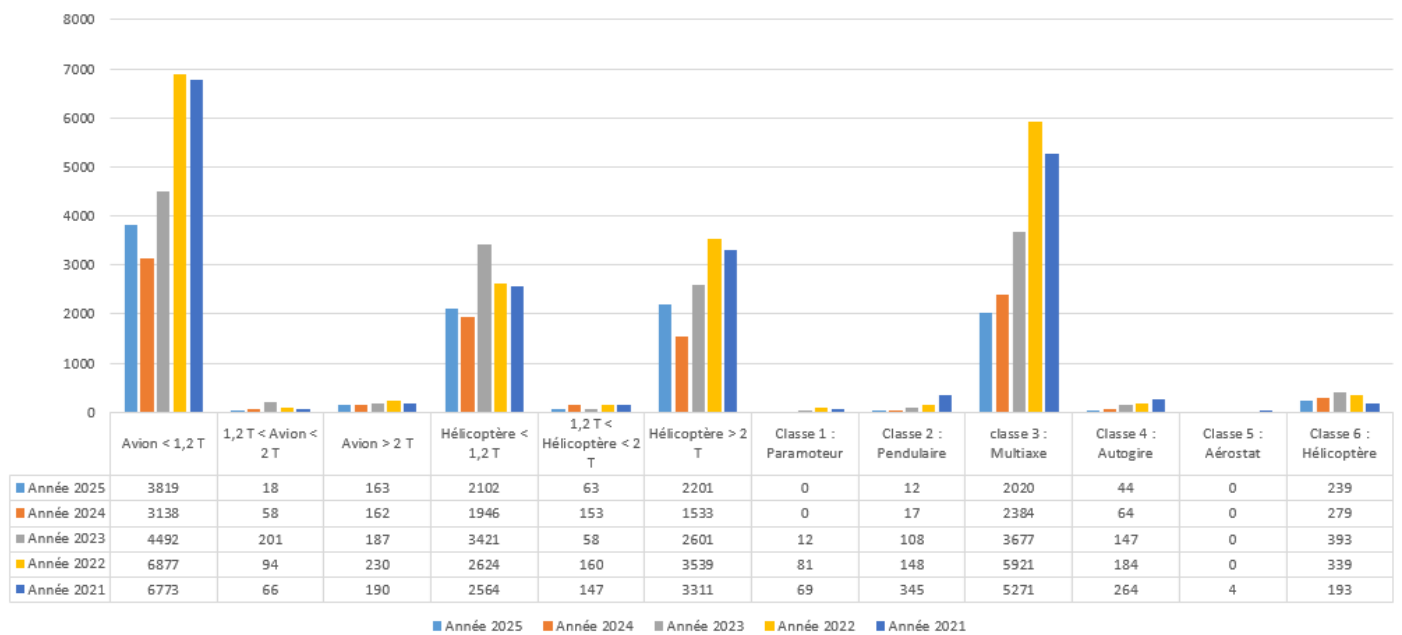
L'augmentation des mouvements hélicoptères entre 2024 et 2025 est estimée à +18 %, soit une progression supérieure à celle du trafic global.

À l'inverse, l'activité des avions de type PC-12 reste limitée avec 127 mouvements en 2025, en diminution de 13,6 % par rapport à 2024.

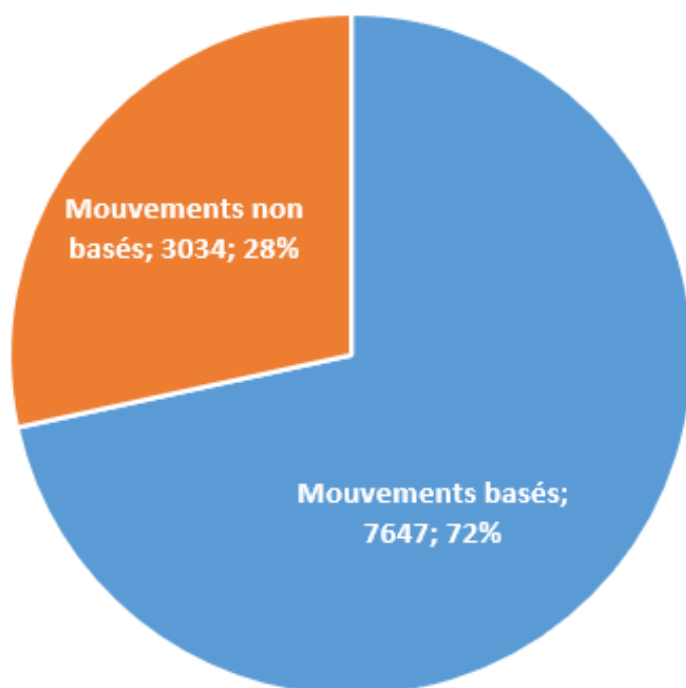
Mouvements totaux 2025



Mouvements selon catégorie d'aéronefs sur 2021 2022 2023 2024



Mouvements basés / Non basés 2025



En 2025, 70,76 % des mouvements sont réalisés par des aéronefs basés sur la plateforme, contre 56,6 % en 2024.

Cette évolution marque une modification sensible de la structure du trafic aérien :

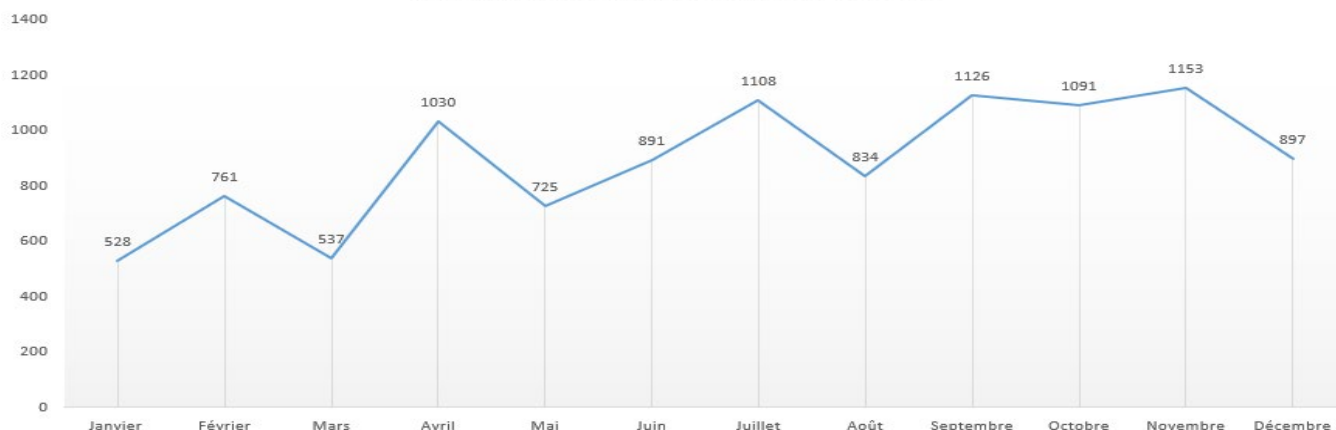
- Les mouvements des aéronefs basés augmentent de 25 % ;
- Les mouvements des aéronefs extérieurs diminuent de 32,6 %.

Cette tendance confirme :

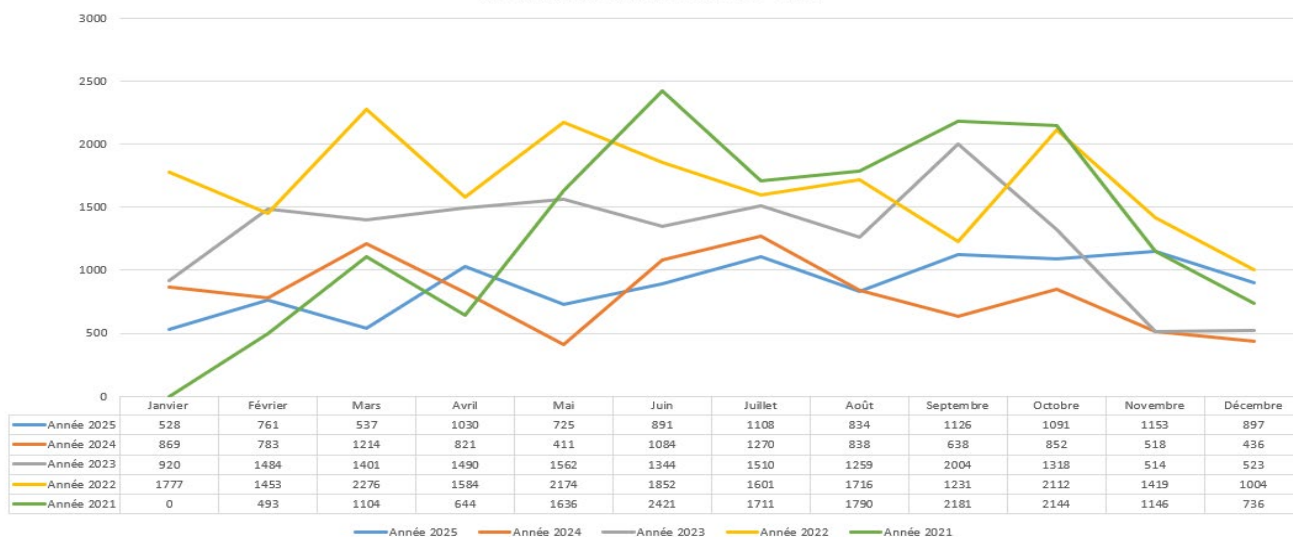
- Une stabilisation des activités locales,
- Une réduction du trafic de passage,
- Et une concentration progressive de l'activité autour des exploitants permanents de l'aérodrome.

Analyse mensuelle de l'activité aéronautique

Répartitions des mouvements par mois 2025



Mouvements par mois sur 2021 - 2025



L'activité aéronautique de LFKA en 2025 demeure répartie sur l'ensemble de l'année, avec une saisonnalité marquée liée :

- Aux conditions météorologiques,
- Aux activités montagne,
- À l'exploitation professionnelle hélicoptère,
- Ainsi qu'aux périodes de fréquentation touristique.

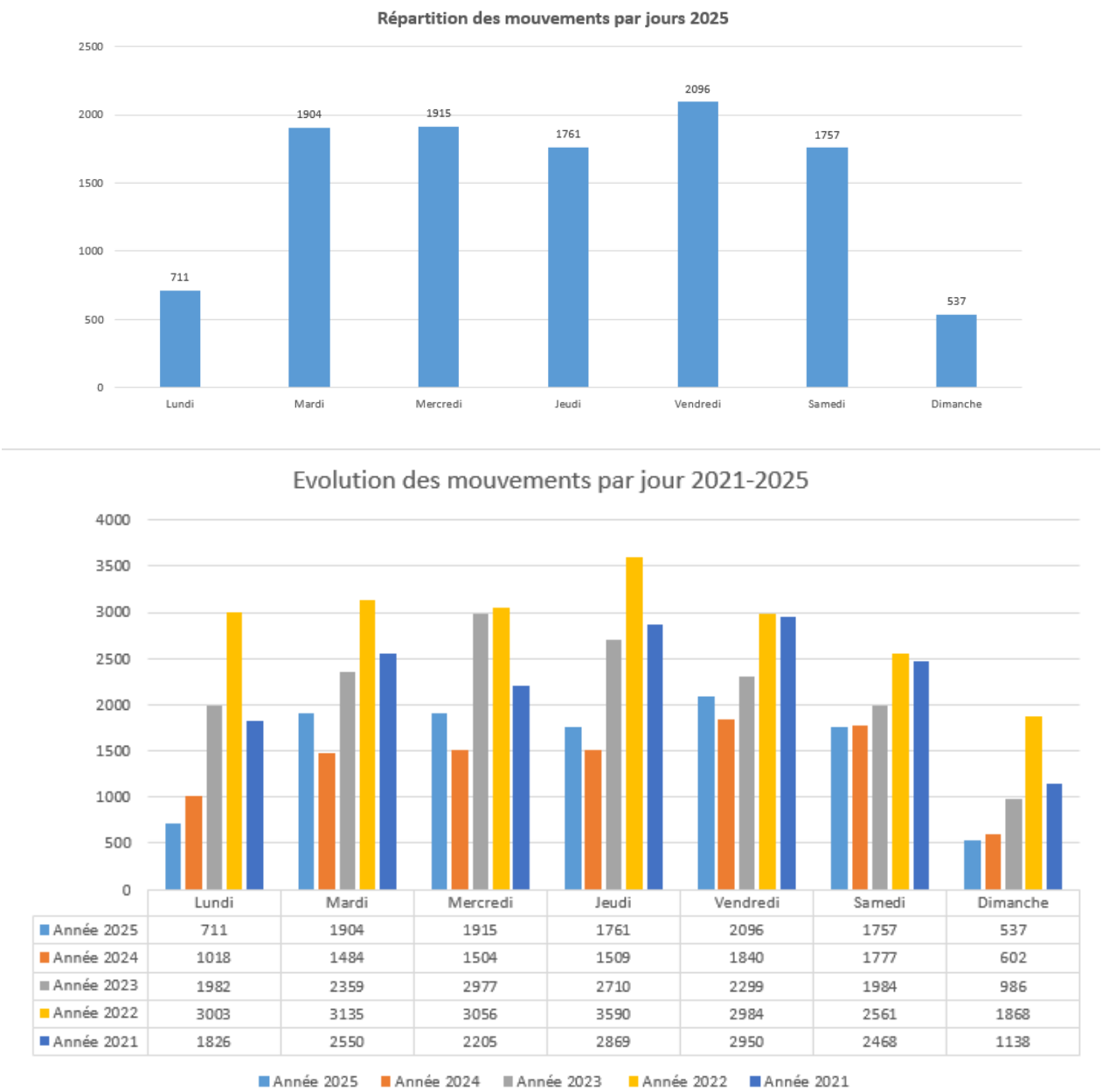
La période comprise entre septembre et novembre constitue le trimestre le plus actif de l'année, avec une moyenne supérieure à 1 100 mouvements mensuels.

Cette intensification automnale s'explique principalement par :

- La reprise des activités professionnelles après la période estivale,
- Les opérations techniques et de maintenance,
- Les activités de formation,
- Et la stabilité des conditions météorologiques favorables à l'exploitation aérienne.

La moyenne mensuelle atteint environ 890 mouvements en 2025, contre 811 en 2024, traduisant une reprise modérée de l’activité. Malgré cette progression, les niveaux d’activité restent nettement inférieurs à ceux observés avant 2024.

Analyse hebdomadaire de l’activité



La répartition hebdomadaire des mouvements met en évidence une activité principalement concentrée sur les jours ouvrés. Les vendredis demeurent les journées présentant le niveau d’activité le plus élevé avec 2 096 mouvements enregistrés sur l’année.

À l’inverse :

- Les lundis,
- **Ainsi que les dimanches,**
présentent les niveaux d’activité les plus faibles.

Cette organisation hebdomadaire apparaît cohérente avec :

- Les activités professionnelles des exploitants basés,
- Les opérations de travail aérien,
- Les activités de maintenance,
- Les vols de formation,
- Et les opérations montagne.

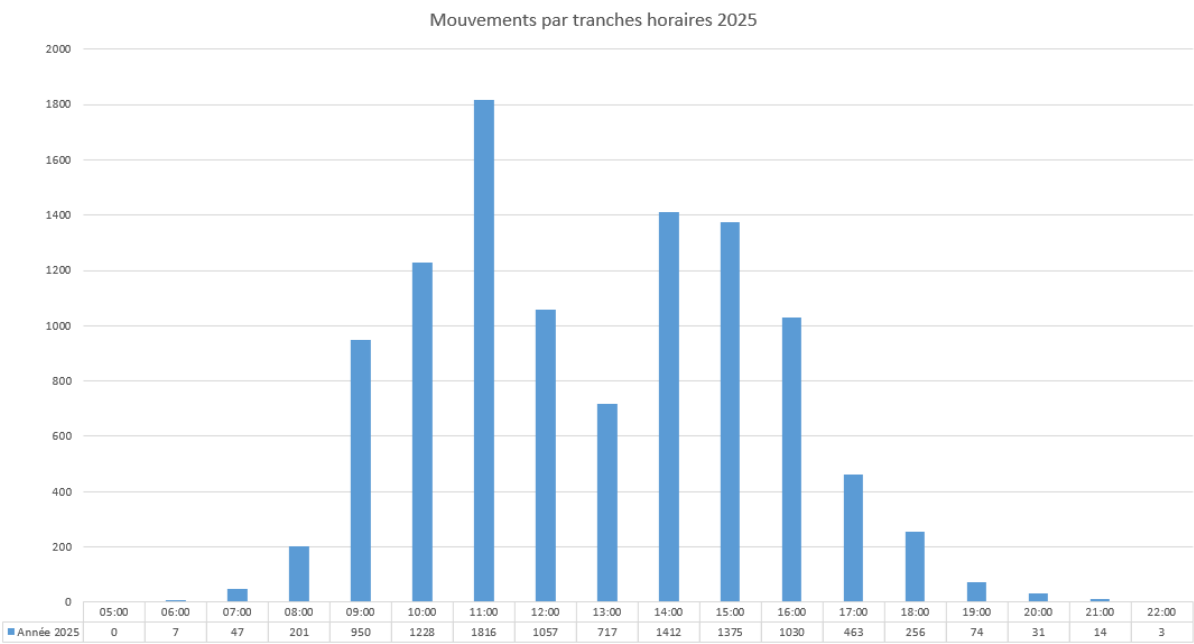
L’activité du week-end représente 2 294 mouvements, soit 21,5 % de l’activité annuelle totale.

Cette proportion est en baisse par rapport à 2024, où les mouvements du week-end représentaient environ 25 % de l’activité globale.

Cette évolution traduit :

- Une diminution relative des activités occasionnelles et de loisirs,
- Une réduction du trafic extérieur,
- Et une concentration croissante de l’activité sur les exploitants basés et les activités professionnelles régulières.

Focus général sur les tranches horaires d’activité aéronautique



Structure globale de l’activité journalière

L’analyse des mouvements LFKA 2025 met en évidence une activité aéronautique très majoritairement concentrée sur les plages horaires diurnes.

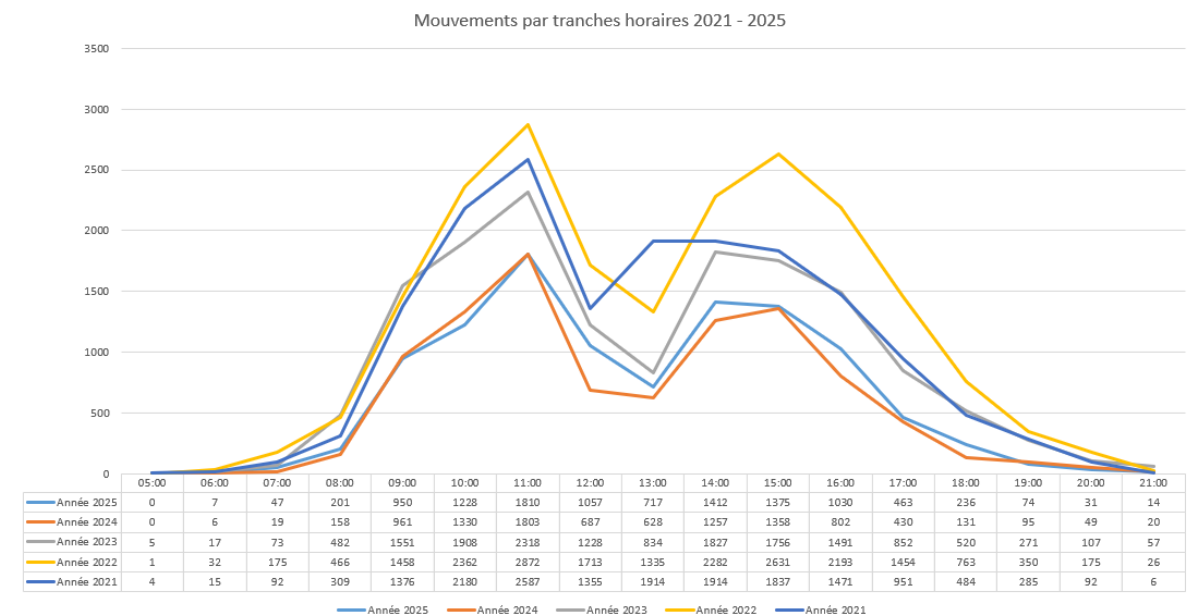
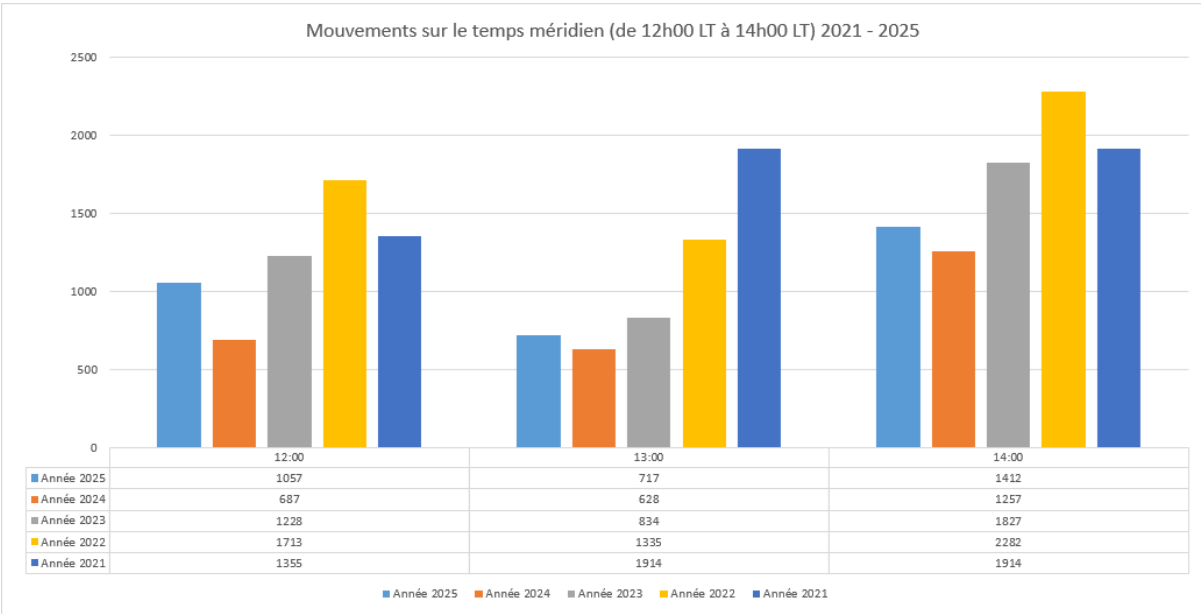
L’essentiel des mouvements est enregistré :

- Entre 08h00 et 18h00 ;
- Avec un pic d’activité marqué entre 11h00 et 14h00.

Cette organisation horaire est cohérente avec :

- Les contraintes opérationnelles des exploitants
- Les conditions aérologiques favorables en milieu de journée
- Les activités professionnelles hélicoptères
- Les opérations montagne
- Et les vols de formation.

Focus sur les activités entre 12h00 et 14h00



Le créneau méridien présente une évolution notable en 2025.

Les mouvements enregistrés entre 12h00 et 14h00 augmentent de 459 mouvements par rapport à 2024, soit une progression d'environ 35 %.

Cette hausse constitue l'une des évolutions horaires les plus significatives observées sur l'année.

Plusieurs facteurs opérationnels peuvent expliquer cette concentration accrue :

- Les conditions aérologiques généralement favorables en milieu de journée
- L'organisation des rotations professionnelles
- Les contraintes liées aux activités montagne
- Ainsi que la continuité des opérations hélicoptères professionnelles.

Le créneau 11h00–12h00 demeure toutefois le plus fréquenté avec 1 810 mouvements enregistrés en 2025, confirmant une tendance stable depuis 2021.

Malgré cette progression du trafic méridien, l'activité reste concentrée sur une plage horaire diurne classique et ne traduit pas d'extension significative des horaires d'exploitation.

Focus sur les activités après 18h00

L'analyse des mouvements après 18h00 montre une activité limitée et marginale à l'échelle de l'année.

L'essentiel du trafic aérien demeure concentré sur les horaires de journée, principalement entre 08h00 et 18h00.

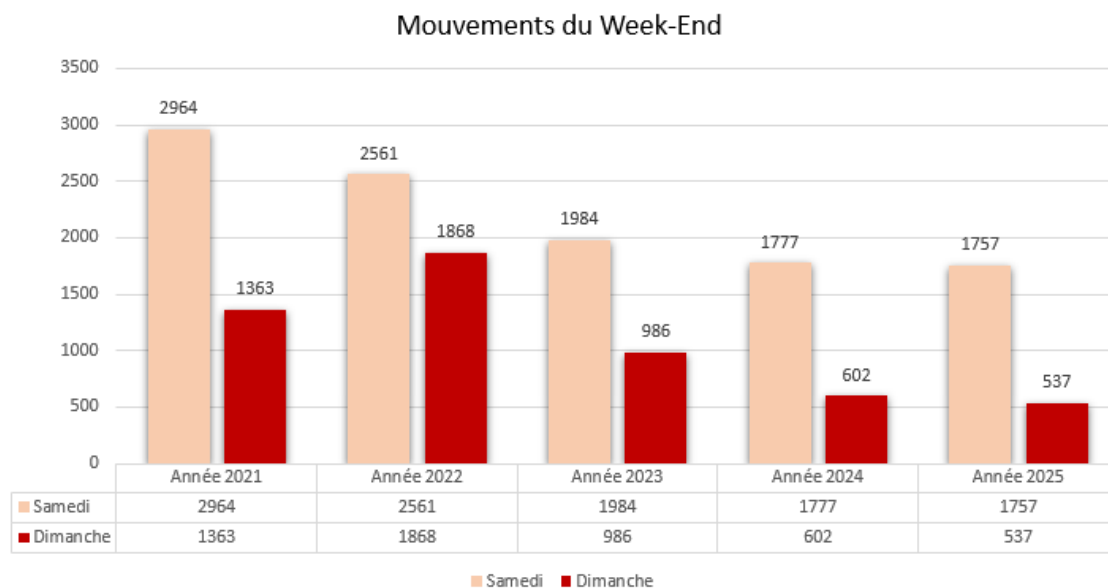
Les mouvements observés après 18h00 concernent principalement :

- Des retours d'exploitation professionnelle
- Certaines opérations hélicoptères
- Des vols de convoyage ;
- Ou des contraintes opérationnelles ponctuelles.

Aucune augmentation structurelle significative des activités en soirée n'est observée en 2025.

Cette répartition horaire confirme que l'exploitation de l'aérodrome reste majoritairement organisée sur des plages horaires diurnes compatibles avec les usages habituels de la plateforme et son environnement local.

Focus sur les activités du week-end



L'activité du week-end reste significativement inférieure à celle des jours ouvrés.

Avec 2 294 mouvements sur l'année, les opérations du samedi et du dimanche représentent un peu plus d'un cinquième du trafic annuel.

La baisse de la part du week-end par rapport à 2024 confirme :

- Une réduction du trafic occasionnel non basé
- Une diminution relative des activités de loisirs
- Et une activité davantage structurée autour des usages professionnels et des exploitants permanents.

Les mouvements observés le week-end concernent principalement :

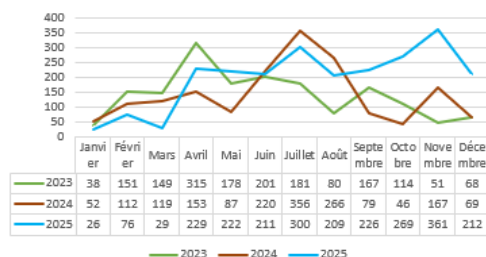
- Les activités hélicoptères,
- Certains vols de formation,
- Et les déplacements ponctuels d'aviation générale.

Cette évolution traduit une stabilisation progressive de l'activité autour d'un noyau d'exploitation régulier.

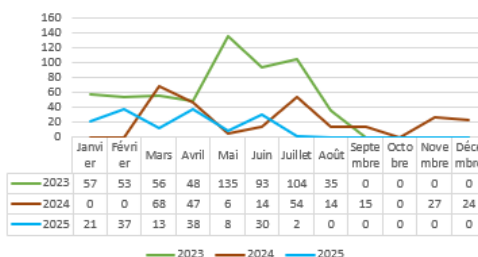
C. Analyse de l'activité des structures basées – LFKA 2025

Nom de la structure	Statut juridique	Année de création	Type activité
X-AERO TRAINING ACADEMY	Société	2022	Formation
SAF INDUSTRIES	Société	1990	Entretien Mécanique Travail aérien ...
XX AILES	Société	2017	Formation
Les ailes anciennes	Association	1984	Culturelle
ULM SAVOIE GRAND ARC	Association	2004	Location
AVENNE PATRICK AEROSLIDE	Entreprise Individuelle	24/12/1989	Prestations touristiques
ACARA	Association	1977	Club pilotes
AEROCUB ALBERTVILLE	Association	1962	Formation
AIR CONSULTING SAVOIE	Société	2012	Formation
AEROCUB DES 3 VALLEES	Association	2001	Formation
L'ORDRE DU PHOENIX	Association	2019	Entretien
LES ULM DU MONT BLANC	Association	1999	Club pilotes
AEROLIKE	Société	2018	Formation, location, vente, entretien mécanique

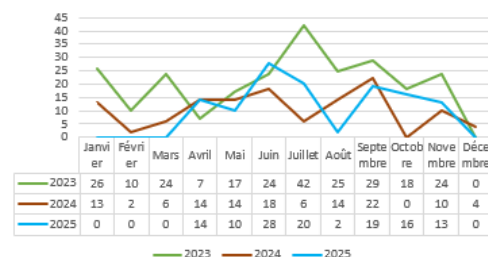
AEROCUB ALBERTVILLE



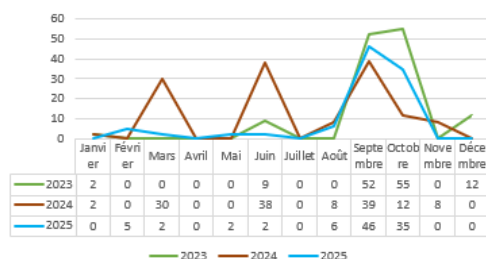
ASSOCIATION ULM SAVOIE GRAND ARC



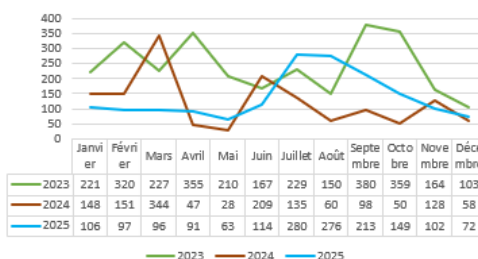
AVENNE



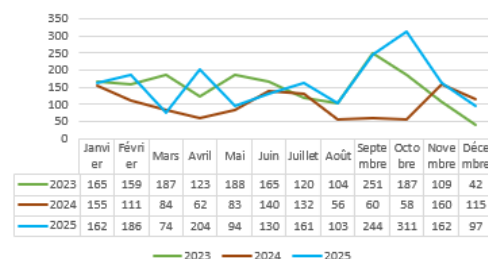
AEROCUB DES 3 VALLEES / CMFT



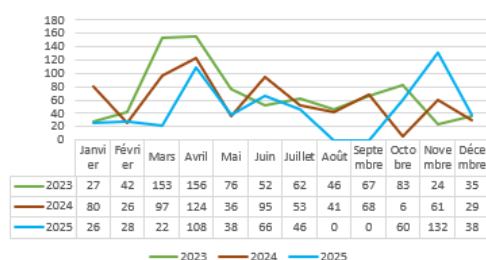
X-AERO TRAINING



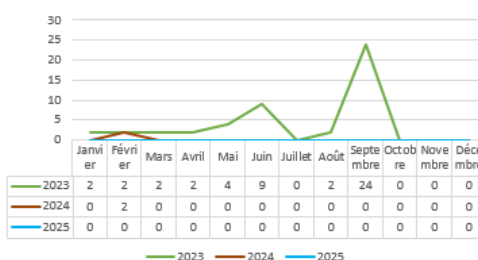
SAF



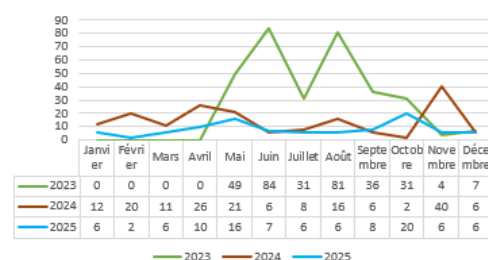
XX-AILES ULM



AILES ANCIENNES DE SAVOIE



ACARA



Structure générale de l'activité des basés

L'analyse consolidée des mouvements des structures basées met en évidence une activité désormais fortement structurée autour :

- Des exploitants professionnels permanents
- Des structures de formation
- Des aéroclubs
- Et des activités hélicoptères spécialisées.

Les structures identifiées représentent ensemble environ **65,5 % de l'activité totale de l'aérodrome en 2025**, soit près de 7 000 mouvements sur les 10 681 enregistrés.

L'année 2025 confirme une évolution progressive du modèle d'exploitation de la plateforme :

- Diminution du trafic extérieur ;
- Concentration accrue autour des opérateurs basés ;
- Prédominance des activités professionnelles et de formation ;
- Et activité majoritairement organisée sur des plages horaires diurnes.

L'activité hebdomadaire reste principalement concentrée :

- Entre mardi et vendredi ;
- Sur les horaires de journée ;
- Avec une intensité maximale entre 11h00 et 14h00.

Le dimanche demeure globalement la journée la moins active pour la majorité des structures.

Lecture consolidée des structures basées

L'analyse consolidée des structures basées met en évidence plusieurs tendances majeures en 2025 :

- Une concentration croissante de l'activité autour des exploitants professionnels permanents ;
- Une forte contribution des activités hélicoptères et de formation.
- Une activité majoritairement organisée sur les jours ouvrés.
- Une concentration importante des mouvements entre 11h00 et 14h00.
- Une activité du dimanche globalement faible.
- Et une réduction progressive des trafics extérieurs et occasionnels.

Trois structures constituent le socle principal de l'activité LFKA :

- Aéroclub Albertville
- SAF Helicoptere
- X-Aero Training.

À elles seules, elles représentent environ **55,8 % de l'activité totale de l'aérodrome** en 2025.

Aéronefs basés physiquement sur l'aérodrome en 2025 : 57 (53 en 2024)

Propriétaires privés : 37 aéronefs (37 aéronefs en 2024)

Immatriculation	Marque et modèle	Classe	Stationnement	Nom propriétaire	Prénom propriétaire	Colonne1
F-JVPZ	SAVANNAH	Classe 3	ACARA	CHEDAL-BORNU	PATRICK	patrick.chedal@orange.fr
F-JYI	SAVANNAH	Classe 3	ACARA	ACARA		armandmong@orange.fr
F-JBUG	LEGENDE	Classe 3	ACARA	MONGELLAZ	ARMAND	armandmong@orange.fr
F-JWER	ZENNAIR 601	Classe 3	Ailes Anciennes	BRENAC	MATHIEU	brenac24@gmail.com
F-JERP	JODEL D18	Classe 3	Ailes Anciennes	MAGNIN	HENRY	
F-PVTZ	MCR01	Classe 3	Ailes Anciennes	VELLETAZ	PIERRE-ANDRE	pierre.velletaz@orange.fr
F-AYVV	NORD ECRAIN	Avion < 1,2T	Ailes Anciennes	Ailes Anciennes		pierre.velletaz@orange.fr
F-JBGT	TETRAS	Classe 3	Air Alpine Activities	JACOB	JEAN-PIERRE	jacobjeanp@gmail.com
F-BGJR	NORD ECRAIN	Avion < 1,2T	Air Alpine Activities	CUSIN	BERNARD	b.cusin@free.fr
F-JWJC	Ventura	Classe 3	Air Alpine Activities	PERROT	NICOLAS	nikolas.chx@gmail.com
F-PGMT	FAMA K209MF	Hélicoptère < 1,2T	CHAUTEMPS	CHAUTEMPS	JEAN-PAUL	ipchaut@yahoo.fr
F-JEQG	SKY RANGER	Classe 3	Hangar Agglo 1	CHAVAND	YVES	ychavand@wanadoo.fr
F-JCBD	TETRAS	Classe 3	Hangar Agglo 1	LAMBERT	CHRISTIAN	cch.lambert@sfr.fr
F-JAPK	AIR CREATION	Classe 2	Hangar Agglo 2	GREIFFENBERG	RICHARD	greiffirichard@yahoo.fr
F-JFAN	CTSI	Classe 2	Hangar Agglo 2	HILLAIRE	ANTOINE	ozhilaire@gmail.com
F-JZQA	PANDULAIRE	Classe 2	Hangar Agglo 2	KOCHER	GERARD	gerardkocher1@gmail.com
F-JXRP	PIONEER 200	Classe 3	Hangar Agglo 2	ORDOUILLE	Thierry	
F-JEMZ	AUTOGIRE	Classe 4	PLUMES A PAPA	KOCHER	GERARD	gerardkocher1@gmail.com
F-PDAX	JODEL D113	Avion < 1,2T	PLUMES A PAPA	COMBRALIER	MICHEL	mickounet@icloud.com
F-JBBL	AUTOGIRE	Classe 4	PLUMES A PAPA	BESSAT	JAQUES	
F-JGVF	CH77 RANABOT	Classe 6	PLUMES A PAPA	AVENNE	PATRICK	patrick@aeroslide.com
F-JUFR	IKARUS	Classe 3	PLUMES A PAPA	ARBEZ	CEDRIC	cedric.arbez@free.fr
F-JEXN	STING	Classe 3	SAF 4 SUD	TRESALET	CLAUDE	claudetresallet@wanadoo.fr
F-PTOR	ES101 RAVEN	Hélicoptère < 1,2T	SAF 4 SUD	TROIANOWSKI	PATRICK	ptroia73@gmail.com
F-JHHW	TETRAS	Classe 3	SAF 4 SUD	TROIANOWSKI	PATRICK	ptroia73@gmail.com
F-GJGN	MONNEY M20	Avion < 1,2T	SAF 4 SUD	TROIANOWSKI	PATRICK	ptroia73@gmail.com
F-JIQQ	AUTOGIRE	Classe 4	SCI La Combe	CARREL	ALAIN	Famillecarrrel2@wanadoo.fr
F-PRVF	VANS RV9	Avion < 1,2T	SCI La Combe	MANIGLIER	JEAN-MARC	Famillecarrrel2@wanadoo.fr
F-JEOQ	SINUS PIPISTREL	Classe 3	SCI La Combe	MARGOTTE	FRANCOIS	francois.margotte@gmail.com
F-PMJT	GAZZAIL 2	Avion < 1,2T	SCI La Combe	MICHAUT	MICHEL	michaut.michel@wanadoo.fr
F-JZSL	AVID FLYER	Classe 3	SCI La Combe	DUPONT	NICOLAS	ndupont15@gmail.com
F-JLLE	S32	Classe 6	SCI La Combe	SAILLET	JEAN-FRANCOIS	jfsaillet@orange.fr
F-JIUL	NYNJA	Classe 3	SCI La Combe	GUYOTON	PASCAL	pascal.guyoton@wanadoo.fr
F-JFFT	CH77 RANABOT	Classe 6	SCI La Combe	ROYER	JEAN-PIERRE	
F-JVKJ	CTSW	Classe 3	SCI La Combe	PIDON	ARNAUD	arno.pidon@orange.fr
F-JGDG	WT9	Classe 3	SCI La Combe	FERRER	GUY	
F-JUQY	AUTOGIRE	CLASSE 4	SCI La Combe	MAITRE	PASCAL	

Exploitants : 20 aéronefs (16 en 2024) :

Immatriculation	Marque et modèle	Classe	Stationnement	Nom propriétaire
F-BUHP	DR400	Avion < 1,2T	Aéroclub Albertville	Aéroclub Albertville
F-HOAE	PS28	Avion < 1,2T	Aéroclub Albertville	Aéroclub Albertville
F-HCLY	DR400	Avion < 1,2T	Aéroclub Albertville	Aéroclub Albertville
F-GVDV	JODEL D140	Avion < 1,2T	Hangar COMBES	Aéroclub des 3 vallées
F-JGVF	CH77 RANABOT	Classe 6	Plumes à Papa	AVENNE
F-JSVD	SAVANNAH	Classe 3	Hangar Agglo 1	Association ULM Savoie Grand Arc
F-JTIG	SAVANNAH	Classe 3	Hangar Agglo 2	XX Ailes ULM
F-HPVG	AS 350	Hélicoptère > 2T	SAF 3	SAF
F-HMSN	AS 350	Hélicoptère > 2T	SAF 3	SAF
F-HILF	AS 350	Hélicoptère > 2T	SAF 3	SAF
HB-ZKN	AS 332	Hélicoptère > 2T	SAF 3	SAF
F-GLOU	R44	Hélicoptère < 1,2T	X-Aero Training	X-Aero Training
F-GKTC	R22	Hélicoptère < 1,2T	X-Aero Training	X-Aero Training
F-GVIH	R22	Hélicoptère < 1,2T	X-Aero Training	X-Aero Training
F-GVEV	R44	Hélicoptère < 1,2T	X-Aero Training	X-Aero Training
9H-GMF	H145 D3	Hélicoptère > 2T	NIL	X-Aero Training
F-JHSW	SUPER GUEPARD	Classe 3	SCI La Combe	AEROLIKE
F-JGVF	CH77	Classe 6	PLUMES A PAPA	AVENNE
F-HLCM	AW109 TREKKER	Hélicoptère > 2T	SAF	SAF
F-HTKI	AW109 TREKKER	Hélicoptère > 2T	SAF	SAF

D. Conditions d'exploitations aéronautiques

Etat opérationnel synthétique de l'aérodrome Général Pierre DELACHENAL LFK	
Indicateur d'emplacement OACI*	LFKA
Créateur	ARLYSERE
Exploitant	Sté GEMILIS AERO
Acte	AD restreint
Domaine d'activité	Aérodrome Restreint
Protocole d'accord FDRA	2019 ARLYSERE/DGAC
Code de référence des pistes (OACI)	Piste revêtue : 1A
Classement aviation civile	Aérodrome de catégorie D
Plan de servitude aéronautique (PSA)	Décret du 4 Décembre 1984
Plan de servitude Radioélectrique (PSR)	NIL
Autorisations spécifiques	
Vol de nuit	NIL
Pistre 05	TODA/LDA de 800 m
Piste 23	TODA de 800m /LDA de 685 m cause obstacle
Intégration environnementale	
Plan d'exposition au bruit (PEB)	13/12/2011
Commission Consultative de l'environnement (CCE)	Créée en 2025
Sureté	
Référent sureté de l'aérodrome	Gérald THEVENON

Évolution de la carte VAC et gestion des flux aéronautiques

Dans le cadre de l'amélioration continue de la sécurité et de l'organisation opérationnelle de la plateforme, une évolution de la carte VAC de l'aérodrome LFKA a été élaborée et portée par le gestionnaire en coordination avec les services de l'Aviation civile.

Cette évolution, désormais validée et opérationnelle, répond aux enjeux identifiés au cours des dernières années concernant :

- L'évolution des activités aéronautiques
- L'augmentation des opérations hélicoptères professionnelles
- La concentration des mouvements sur certaines plages horaires
- Les problématiques de coactivité entre aviation légère et hélicoptères
- Ainsi que les contraintes liées aux infrastructures et aux capacités de stationnement de la plateforme.

Les adaptations mises en œuvre permettent notamment :

- Une meilleure lisibilité des trajectoires et circuits d'intégration
- Une clarification des flux d'arrivée et de départ
- Une amélioration de la séparation des activités hélicoptères et aviation légère
- Une meilleure organisation des circulations au sol
- Ainsi qu'une réduction des situations de conflit identifiées dans les retours d'expérience et les événements sécurité.

Dans le prolongement de cette évolution, une procédure PPR (Prior Permission Required) pour les aéronefs de plus de 2 tonnes a également été mise en place afin d'améliorer la gestion des flux et des capacités de stationnement de la plateforme.

Cette organisation permet désormais :

- D'anticiper les besoins opérationnels des aéronefs les plus contraignants
- De mieux répartir les capacités de stationnement disponible
- De limiter les situations de saturation ou de congestion
- D'améliorer la coordination des mouvements au sol
- Et de renforcer la sécurité générale des opérations sur les zones de parking et de circulation.

Ces évolutions constituent une étape importante dans l'adaptation opérationnelle de LFKA aux réalités actuelles de l'exploitation aéronautique locale.

Elles participent directement :

- À l'amélioration de la sécurité des usagers
- À une meilleure fluidité des opérations
- À la maîtrise des coactivités ;
- Ainsi qu'à l'amélioration globale de l'organisation de la plateforme dans un environnement à forte contrainte opérationnelle et topographique.

Toutefois, malgré les améliorations procédurales mises en œuvre et validées par l'Aviation civile, ces évolutions ne permettent pas à elles seules d'assurer un niveau optimal de sécurité des activités au sol en raison des limites actuelles des infrastructures de stationnement.

L'absence de parkings aéronautiques adaptés et revêtus en enrobé constitue aujourd'hui une contrainte majeure pour l'exploitation de la plateforme. Les zones de stationnement existantes présentent :

- Des capacités limitées
- Une organisation contrainte
- Des conditions de circulation parfois dégradées
- Ainsi qu'une cohabitation complexe entre aviation légère, hélicoptères et aéronefs plus lourds.

Cette situation génère :

- Des contraintes opérationnelles permanentes
- Une augmentation de la vigilance nécessaire lors des mouvements au sol
- Des difficultés de séparation des flux
- Et une gestion plus complexe des stationnements lors des périodes de forte activité.

Dans ce contexte, l'évolution de la VAC et la mise en place des procédures PPR constituent des mesures de réduction du risque indispensables, mais qui ne pourront pleinement produire leurs effets sans une amélioration structurelle des infrastructures aéronautiques et des zones de stationnement.

La création de parkings aéronautiques adaptés, dimensionnés et revêtus apparaît désormais nécessaire afin de garantir durablement :

- La sécurité des opérations
- La fluidité des circulations
- La conformité réglementaire
- Et des conditions d'exploitation compatibles avec l'activité réelle de la plateforme.
-

ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

Usage restreint
Restricted use
04 SEP 2025

ALBERTVILLE GAL. P. DELACHENAL
AD 2 LFKA ATT 01

ALT AD : 1035 (38 hPa)

LAT : 45 37 35 N

LONG : 006 19 44 E

LFKA

VAR : 3° E

(2025)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 123.500

RWY	QFU	Dimensions	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
05 23	049 229	800 x 21	Revêtu Pavé	5,7 t	775 (1) 800	775 (1) 800	775 (1) 685

(1) Voir / See TXT 01

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL

AMDT 10/25 CHG : hPa, VAR, QFU, orientations, suppression/déletion DTHR RWY 05, circuit HEL/HEL circuit, LTP DME uniquement/only, encart inférieur/bottom insert.

© SIA

AD 2 LFKA TXT 01
04 SEP 2025

AIP FRANCE

ALBERTVILLE GENERAL PIERRE DELACHENAL

Consignes particulières / Special instructions

Conditions d'utilisation de l'AD
AD reserved for radio-equipped ACFT.
AD réservé aux avions et planeurs dont les pilotes répondent à l'une des conditions suivantes :
- avoir été reconnu apte à utiliser l'aérodrome par un instructeur (ou détenir une qualification d'instructeur),
- détenir la qualification de vol en montagne.
AD utilisable par les HEL et les ULM.
Distances déclarées en piste 05 réduites de 25 m du à la présence d'une digue située à 15 m de l'extrémité physique de la piste.
Dangers à la navigation aérienne
Qualité de déneigement non garantie. Par sol enneigé, utilisation AD par ACFT basés uniquement sous la responsabilité du commandant de bord.
Activité de voltige de LA ROCLETTE (N° 6812) : voir AIP ENR 5.5

AD operating conditions
AD reserved for radio-equipped ACFT.
AD reserved for airplanes and gliders whose pilots comply with following conditions:
- to be admitted as being able to use the AD by a pilot instructor (or holding and instructor rating),
- to be mountain flight qualified.
AD usable by HEL and ULM.
Declared distances on RWY 05 reduced by 25 m due to the presence of a dam located 15 m from the physical end of the runway.
Air navigation hazards
Snow removal quality not guaranteed. If snow-covered ground, AD reserved for home-based ACFT only, under captain responsibility.
Aerobatics activity LA ROCLETTE (NR 6812) : see AIP ENR 5.5

Procédures et consignes particulières
RWY 23 préférentielle : brise de vallées.
Décollage RWY 23 : 1er virage à 1700 ft AMSL minimum.
Décollage RWY 05 : dès que possible, virage à gauche et montée secteur Nord.
Approche hélicoptère RWY 05 ou 23 : viser le centre de la piste.
Respect de l'environnement :
(UTC H1V : HOR ETE : -1HR)
Eviter le survol des zones sensibles.
Aéronefs basés :
- Eviter les tours de piste avant 0800, entre 1100 et 1300, WE et JF.
Aéronefs non basés :
- Avions : silencieux moteur recommandé.
- Limité à 2 tours de piste.
- Tours de piste interdits avant 0800, entre 1100 et 1300, WE et JF.
- Tours de piste basse hauteur interdits.

Procedures and special instructions
Preferred RWY 23 : valley breeze.
TKOF RWY 23 : first turn at 1700 ft AMSL minimum.
TKOF RWY 05 : as soon as possible, left turn and climb North sector.
Helicopter approach RWY 05 or 23 : aim for runway center.
Respect for environment :
(UTC H1V : HOR ETE : -1HR)
Avoid overfly the sensitive area.
Home-based ACFT :
- Avoid traffic patterns before 0800, between 1100 and 1300, WE and public HOL.
Non home-based ACFT :
- ACFT : noise suppressor engine recommended.
- Restricted to 2 traffic patterns.
- Traffic patterns prohibited before 0800, between 1100 and 1300, WE and public HOL.
- Low height patterns prohibited.

25

ALBERTVILLE GENERAL PIERRE DELACHENAL

Aire de stationnement :

Parking non déneigé.

Aire de stationnement "P" réservée aux avions et matérialisée par des cônes jaunes.

Aire de stationnement "PS" réservée aux hélicoptères.

- P1 : réservé aux avions de masse supérieure à 2 t, sur PPR 24 HR par E-mail à l'exploitant.

- P2 : réservé à l'aviation générale. Limité à 2 t.

- P3-PS5 : hélicoptère visiteur LHT max 13 m.

- P4 : réservé visiteurs ; durée supérieure à 48 HR et masse inférieure à 2 t.

- PS1-PS2-PS3-PS4-PS9 : réservé SAF hélicoptère. Les postes contigus ne sont pas utilisables simultanément.

- PS6 : réservé X Aéro Training.

- PS8-PS10 : réservé aux hélicoptères LHT sup à 13 m.

Parking area :

Apron not cleared of snow.

Parking area "P" reserved for planes and marked with yellow cones.

Parking area "PS" reserved for helicopters.

- P1 : reserved for planes weighing over 2 t, with PPR 24 HR by E-mail to operator.

- P2 : reserved for general aviation. Limited to 2 t.

- P3-PS5 : visiting helicopter MAX overall length 13 m.

- P4 : reserved for visitors ; duration more than 48 HR and weight less than 2 t.

- PS1-PS2-PS3-PS4-PS9 : reserved for SAF helicopter. Contiguous positions cannot be used simultaneously.

- PS6 : reserved for X Aéro Training.

- PS8-PS10 : reserved for helicopters overall length more than 13 m.

Activités diverses

Volige sur AD (N° 6808) : voir AIP ENR 5.5

Various activities

Aerobatics over AD (NR 6808) : see AIP ENR 5.5

Informations diverses / Miscellaneous

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
UTC HIV ; HOR ETE : -1HR / UTC WIN ; SUM SKED : -1HR

- 1 - Situation / Location : 7 km SW Albertville (73 - SAVOIE).
- 2 - ATS : NIL.
- 3 - VFR de nuit / Night VFR : Non agréé / Not approved.
- 4 - Exploitant d'aérodrome / AD operator : GEMILIS AERO - Aérodrome d'Albertville - 73460 Tournon TEL : 04 79 10 89 01 - E-mail : bureaudepisteLFKA@gemilisaero.com
- 5 - CAA : DSAC Centre-Est (voir / see GEN).
- 6 - BRIA : BORDEAUX (voir / see GEN).
- 7 - Préparation du vol / Flight preparation : Acheminement / Addressing FPL : voir / see GEN.
- 8 - MET : voir / see GEN ; Station : NIL.
- 9 - Douanes, Police / Customs, Police : NIL.
- 10 - AVT : Carburant / Fuel : JET A1 auprès du / ask for SAF, 100 LL HX auprès de / ask for ACB. Paiement comptant et cartes de crédit TOTAL / Cash payment and TOTAL credit card.
- 11 - RFFS : Niveau 1 / Level 1.
- 12 - Pêril animalier / Wildlife strike hazard : NIL.
- 13 - Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars : NIL.
- 14 - Réparations / Repairs : NIL.
- 15 - ACB : d'ALBERTVILLE TEL : 04 79 38 48 03.
- 16 - Hotels, restaurants : Restaurant sur / on AD.
- 17 - Divers / Miscellaneous : Taxe d'ATT et de PRKG à régler sur place auprès du bureau de piste ou sur l'application "aerops" en cas d'absence. Tarif sur demande E-mail à l'exploitant. Ouverture du bureau de piste du mardi au samedi, 0800-1600. LDG and PRKG fee to be paid via ramp office or on the "aerops" application in case of absence. Rates on request by E-mail to the operator. Ramp office opening hours : from TUE to SAT, 0800-1600.



E. Synthèse des événements aéronautiques et d'exploitation – LFKA 2025

Introduction

L'année 2025 a donné lieu à l'enregistrement de **149 événements** liés :

- À la sécurité aéronautique,
- À la sûreté,
- À l'exploitation de la plateforme,
- aux FOD (Foreign Object Debris),
- Ainsi qu'à plusieurs incidents et accidents opérationnels.

L'analyse des événements permet d'identifier :

- Les principales zones sensibles de la plateforme ;
- Les typologies d'occurrences récurrentes ;
- Les facteurs opérationnels dominants ;
- Et les axes prioritaires de prévention et de sécurisation.

Les événements recensés concernent principalement :

- Les activités hélicoptères professionnelles ;
- Les opérations au sol ;
- Les interactions entre aéronefs et usagers ;
- Ainsi que les problématiques de circulation sur les parkings et zones techniques.

Répartition globale des événements 2025

Type d'évènement	Nombre
Sécurité	58
Exploitation	35
FOD	24
Sûreté	23
Incident	5
Accident	4

L'analyse met en évidence une prédominance :

- Des événements liés à la sécurité opérationnelle
- Des problématiques d'exploitation au sol
- Et des situations liées aux interactions entre activités hélicoptères, aviation légère et usagers de la plateforme.

1. Évènements de sécurité- 58 évènements –

Les évènements de sécurité constituent la catégorie la plus représentée en 2025.

Principales zones concernées

Les secteurs les plus fréquemment impliqués sont :

- Les plots SAF 1 et 2
- La zone SAF 3
- Les parkings aviation légère
- Les zones de piste et de finale.

Typologies observées

Les évènements recensés concernent principalement :

- Des conflits de circulation au sol
- Des interactions entre hélicoptères et aéronefs légers
- Des problématiques de souffle rotor
- Des situations de priorité non respectée
- Des évolutions hors zones prévues
- Des risques liés aux opérations simultanées.

Évènements marquants observés

Parmi les situations significatives :

- Souffle rotor d'hélicoptère déplaçant les commandes d'un DR400 stationné
- Utilisation simultanée de la piste par plusieurs hélicoptères
- Aéronefs évoluant hors des zones de travail sol autorisées
- Conflits de priorité dans le circuit de piste
- Parapente évoluant à proximité immédiate de l'aérodrome

Analyse

Cette catégorie reflète principalement :

- La densité des opérations hélicoptères ;
- La coexistence d'activités multiples sur une plateforme contrainte ;
- Et la forte activité des structures professionnelles et de formation.

Les évènements restent majoritairement :

- Sans conséquence corporelle
- Gérés localement
- Et traités immédiatement par les agents de piste ou exploitants.

2. Évènements d'exploitation -35 évènements –

Les évènements d'exploitation concernent principalement :

- L'organisation des opérations au sol ;
- Les comportements des véhicules ;
- Les usages des zones de stationnement ;
- Et certaines activités commerciales ou techniques.

Situations les plus fréquentes

Les principaux évènements recensés portent sur :

- Des vitesses excessives de véhicules de service
- Des stationnaires hélicoptères inadaptés
- Des opérations de travail sol mal positionnées
- Des usages non conformes des parkings
- Des suspicions d'exploitation non adapté et sans autorisation préalable.

Zones principalement concernées

Les secteurs SAF 1 à 4 concentrent la majorité des évènements d'exploitation.

Analyse

Cette catégorie reflète principalement :

- L'intensité des opérations hélicoptères professionnelles
- La forte activité logistique des structures basées
- Et les contraintes d'organisation d'une plateforme à usage mixte.

Les évènements restent globalement :

- De faible gravité
- Sans impact direct sur la sécurité des vols
- Mais générateurs de risques opérationnels et de conflits d'usage.

3. Évènements FOD (Foreign Object Debris) -24 évènements –

Les évènements FOD représentent une part significative des signalements 2025.

Nature des objets retrouvés

Les éléments recensés comprennent notamment :

- Fils freins ;
- Goupilles ;
- Vis ;
- Pièces métalliques ;
- Morceaux de verre ;

- Axes filetés ;
- Masses d'équilibrage.

Zones concernées

Les secteurs les plus impactés sont :

- SAF 1 et 2 ;
- SAF 3 ;
- Les parkings ;
- Ainsi que certaines portions de piste et taxiways.

Analyse

Cette typologie d'évènements apparaît cohérente avec :

- La forte activité technique et de maintenance ;
- Les opérations hélicoptères ;
- Les interventions mécaniques ;
- Et l'intensité du trafic au sol.

Les FOD constituent un enjeu important de prévention en raison :

- Des risques pour les hélices et rotors ;
- Des risques d'endommagement des pneumatiques ;
- Et des conséquences potentielles sur la sécurité des opérations.

4. Évènements de sûreté -23 évènements –

Les évènements de sûreté concernent principalement :

- Les accès non autorisés
- Les comportements inadaptés en zone aéronautique
- Et le non-respect des règles de circulation piétonne.

Situations observées

Les signalements concernent notamment :

- Des personnes sans gilet en zone piste
- Des intrusions de riverains ou cyclistes
- Des accès véhicules non autorisés
- Des usagers évoluant sans équipements réglementaires
- Des interactions conflictuelles avec des riverains.

Analyse

Cette catégorie traduit :

- La sensibilité croissante des interfaces entre plateforme et environnement riverain
- la nécessité de renforcer les contrôles d'accès ;
- Et l'importance du respect des règles de circulation en zone aéronautique.

La majorité des situations :

- Ont été immédiatement régularisées ;
- Sans impact direct sur les opérations aériennes.

5. Incidents aéronautiques -5 évènements –

Les incidents recensés concernent principalement :

- Des situations de proximité dangereuse
- Des erreurs de trajectoire
- Ou des conflits d'exploitation.

Évènements notables

Parmi les situations recensées :

- Aéronef frôlant la digue en finale
- Hélicoptère proche du renversement dynamique
- Conflit de trajectoire entre hélicoptères
- Difficultés de compréhension radio
- Interaction dangereuse dans le circuit de piste.

Analyse

Ces évènements mettent principalement en évidence :

- Les contraintes d'exploitation d'un aérodrome mixte
- La densité des opérations hélicoptères ;
- Et les enjeux de coordination radio et visuelle.

Aucun incident recensé n'a conduit à des conséquences corporelles graves.

6. Accidents aéronautiques -4 évènements –

Les accidents recensés en 2025 demeurent limités en nombre.

Situations observées

Les évènements concernent principalement :

- Des sorties de piste ;
- Des dommages sur train d'atterrissage ;
- Des posés durs ;
- Et des dégradations d'aéronefs.

Analyse

Les accidents recensés apparaissent principalement liés :

- À des problématiques techniques ;
- À des conditions d'exploitation ;
- Ou à des facteurs opérationnels individuels.

Aucun accident majeur avec conséquences humaines graves n'est recensé.

Analyse transversale des zones sensibles :

L'analyse spatiale des évènements met en évidence plusieurs secteurs particulièrement exposés :

- Zones SAF 1 à 4 ;
- Parkings hélicoptères ;
- Zones d'avitaillement ;
- Portions de piste et taxiways ;
- Parkings aviation légère.

Ces secteurs concentrent :

- Les activités hélicoptères
- Les opérations de maintenance
- Les interactions sol
- Et les conflits d'usage.

Secteur	Typologie dominante d'évènements	Niveau d'exposition
SAF 1	Hélicoptères, FOD, circulation sol	Très élevé
SAF 2	Souffle rotor, maintenance, exploitation	Très élevé
SAF 3	Activité technique, stationnement, sécurité	Élevé
Parkings aviation légère	Conflits circulation, stationnement	Modéré
Taxiways	FOD, circulation aéronefs/véhicules	Modéré
Piste / finale	Incidents trajectoires, priorités	Modéré à élevé
Zones publiques / accès	Intrusions, sûreté	Faible à modéré

Conclusion générale des événements

L'année 2025 confirme une activité opérationnelle soutenue sur la plateforme LFKA, avec une forte prédominance des opérations hélicoptères, des activités de formation et des mouvements des structures basées. Les événements recensés demeurent majoritairement de faible gravité, sans conséquence humaine et rapidement traités localement.

L'analyse met toutefois en évidence plusieurs enjeux structurants :

- Maîtrise des opérations au sol
- Prévention des FOD
- Gestion des interfaces hélicoptères / aviation légère
- Contrôle des accès et sûreté
- Et sécurisation des zones techniques à forte densité opérationnelle.

Ces constats confirment l'importance :

- D'adapter l'infrastructure face aux enjeux de sécurité
- Du maintien des actions de prévention
- Des rappels réguliers aux usagers
- Et de l'encadrement des opérations sur les secteurs les plus exposés de la plateforme.

Nouveau en 2025 :

Tous les incidents liés à la sécurité sont déclarés sur la plateforme européenne ECCAIRS 2

ECCAIRS 2 est une plateforme numérique conçue pour aider les parties prenantes de l'aviation à collecter, partager et analyser les informations de sécurité aérienne provenant des occurrences.

Les recommandations de sécurité jouent un rôle crucial dans l'amélioration continue de la sécurité aérienne. Elles permettent de pr

F. Plaintes nuisances et activité aérienne LFKA



CONTACT

Ce formulaire est destiné à centraliser les plaintes de riverains concernant les nuisances aéronautiques ressenties à proximité de l'aérodrome d'Albertville Tournon (73).

Les données de ce formulaire seront utilisées à visée statistique et permettront d'orienter les actions de réduction de l'effet du bruit aux alentours de l'aérodrome d'Albertville.

Chaque plainte fera l'objet d'une analyse en lien avec le trafic aéronautique réel enregistré sur l'aérodrome.

*****les plaintes incomplètes, anonymes ou injurieuses ne seront pas prises en compte.*****

[Connectez-vous à Google](#) pour enregistrer votre progression. [En savoir plus](#)

* Indique une question obligatoire

Mise en place du dispositif de gestion des plaintes riverains

Dans le cadre de sa démarche d'amélioration continue de la sécurité, de l'exploitation et de l'intégration territoriale de l'aérodrome LFKA, le gestionnaire a mis en place en décembre 2024 un dispositif structuré de recueil et de suivi des plaintes liées aux nuisances aéronautiques.

Ce dispositif repose sur un formulaire dématérialisé librement accessible au public, permettant aux riverains et usagers de signaler les nuisances perçues à proximité de l'aérodrome d'Albertville Général Pierre DELACHENAL.

L'objectif de ce système n'était pas uniquement de centraliser les réclamations, mais également de disposer d'un outil d'analyse opérationnelle permettant :

- De localiser précisément les zones de perception des nuisances
- D'identifier la fréquence et la récurrence des signalements
- D'analyser les plages horaires concernées
- De mieux comprendre les typologies d'aéronefs perçus
- Et, le cas échéant, d'identifier d'éventuelles infractions ou non-respects des procédures aéronautiques applicables.

Chaque signalement devait faire l'objet d'une analyse croisée avec :

- Les mouvements réellement enregistrés sur l'aérodrome
- Les horaires d'activité
- Les données d'exploitation disponibles
- Ainsi que les procédures publiées et trajectoires connues.

Ce dispositif avait également vocation à constituer une base de données technique et statistique destinée à alimenter l'étude acoustique qui devait être engagée à l'échelle de la vallée afin de mieux objectiver les phénomènes de propagation sonore et les perceptions des nuisances aéronautiques dans un environnement montagne.

Cette étude devait permettre d'analyser les effets de relief et de réverbération acoustique, de mieux caractériser les zones réellement exposées et de disposer d'éléments objectifs pour accompagner les réflexions futures sur les procédures, les trajectoires et l'organisation de l'activité aéronautique locale.

Toutefois, à ce jour, cette étude n'a pas pu être engagée faute de financement permettant la réalisation des analyses acoustiques nécessaires.

L'analyse des données recueillies en 2025 montre également que le dispositif a parfois été utilisé au-delà de son objectif initial de signalement opérationnel des nuisances. Certains signalements et commentaires traduisent en effet une opposition plus générale à l'existence ou au fonctionnement de l'aérodrome et des activités aéronautiques, indépendamment des mouvements réellement enregistrés ou des situations objectivement observées.

Cette situation a notamment conduit :

- À une concentration importante des plaintes sur un nombre limité de plaignants
- À des déclarations sans corrélation identifiable avec l'activité réelle de la plateforme
- Ainsi qu'à l'utilisation ponctuelle du formulaire comme espace d'expression d'une opposition globale aux activités aéronautiques locales.

Malgré ces limites, le dispositif de recueil demeure un outil utile :

- De suivi statistique
- D'analyse opérationnelle
- D'identification des situations sensibles
- De dialogue avec les riverains
- Et d'amélioration continue des procédures et de l'organisation de la plateforme.

Les données recueillies doivent ainsi être analysées avec prudence, objectivité et mise en perspective opérationnelle, en tenant compte à la fois :

- Des mouvements réellement enregistrés
- Des contraintes acoustiques propres à l'environnement montagne
- De la subjectivité inhérente à la perception sonore
- Et du contexte local de coexistence entre activité aéronautique et zones habitées proches de la plateforme.

Synthèse et analyse des plaintes 2025

Anonymisation : aucun nom / prénom / coordonnée n'est repris. Les données sont présentées sous forme agrégée. Une annexe anonymisée (liste des plaintes) peut être diffusée sans identifiants.

1) Sources et périmètre

1.1 Données « plaintes »

- Source : fichier des réponses « je signale une nuisance aéronautique ».
- Filtre : DATE DES FAITS en 2025.
- Volumétrie retenue : 573 plaintes (faits 2025).

1.2 Données « mouvements LFKA »

- Source : fichier « mouvements 2025 pour synthese.xlsx ».
- Champs exploités : Date, Heure, Type de mouvement, Type d'aéronef, Marque/Modèle, Immatriculation, Nombre de mouvements.
- Volumétrie : 8 318 lignes, représentant 10 681 mouvements (somme du champ « Nombre de mouvements », les « touch'n'go » pouvant compter pour 2).

2) Indicateurs clés 2025

2.1 Plaintes (faits 2025)

- Total plaintes : 573
- Répartition déclarative par type d'aéronef :
 - Hélicoptères (toutes variantes déclarées) : 479 plaintes
 - Avions type PC-12 : 26 plaintes
 - Autres / non qualifiés / multi-aéronefs : 68 plaintes

NB : la catégorie est déclarative (perception riverain), sans validation technique systématique.

2.2 Activité aérienne LFKA (mouvements)

- Mouvements totaux 2025 : 10 681
- Mouvements hélicoptères (toutes classes « Hélicoptère... » et variantes) : 4 605
- Mouvements PC-12 (Marque/Modèle contenant « PC 12 / PC-12 / PC12 ») : 127

2.3 Répartition des mouvements par grandes classes (ordre décroissant)

Principales classes (mouvements) :

- Avion < 1,2 t : 3 819
- Hélicoptère > 2 t : 2 193
- Classe 3 « Multi Axe » : 2 020
- Hélicoptère < 1,2 t : 1 605
- (Autres classes : volumes plus faibles)

3) Analyse des plaintes 2025 (descriptif)

3.1 Typologie déclarée (détail)

Top catégories déclarées (occurrences) :

- « un hélicoptère lourd » : 369
- « un hélicoptère léger » : 97
- « un avion de type PC12 » : 26
- « un petit avion / ULM multiaxe » : 33
- Divers (hélicoptère non précisé, plusieurs aéronefs, etc.) : solde

3.2 Phases de vol décrites (déclaratif)

Les plaintes mentionnent principalement :

- Tour de piste,
- Approche / départ,
- Survol perçu « à basse hauteur » ou « répétitif »,
- Effets acoustiques associés au relief (écho / diffraction) évoqués dans certains verbatims.

3.3 Répartition temporelle

- Les plaintes se concentrent en journée.
- Les heures rapportées couvrent principalement les plages 08h–18h (pics variables selon les mois).

3.4 Répartition géographique (par « secteur » déclaratif)

Les secteurs déclarés les plus fréquents (exemples) :

- « B3, B4, C4, C5, l'ensemble de la vallée »
- « B3, B4 »
- « B3, B4, C4, C5 »
- « D1 »
- « B4 »

NB : l'intitulé « secteur » dépend du référentiel utilisé par le formulaire et des choix du déclarant.



4) Analyse de l'activité LFKA 2025

Lecture générale de l'évolution du trafic

Après un point haut atteint en 2022 (20 197 mouvements), l'activité aérienne de LFKA a fortement diminué en 2023 puis en 2024, avec une baisse cumulée proche de 50 % entre 2021 et 2024.

L'année 2025 marque un léger rebond de l'activité (+9,7 % par rapport à 2024) avec 10 681 mouvements, sans retour aux niveaux observés entre 2021 et 2023.

Malgré cette reprise partielle, le trafic demeure inférieur de 44,4 % au niveau observé en 2021.

Cette évolution confirme une activité aérienne globalement réduite par rapport aux années précédentes, avec une concentration plus importante des mouvements sur les exploitants basés et les activités professionnelles.

4.1 Saisonnalité (mouvements totaux)

L'activité est répartie sur l'année, avec des variations mensuelles liées aux conditions météorologiques, à la saison touristique et aux opérations professionnelles locales.

La période la plus intense se situe entre septembre et novembre, avec une moyenne supérieure à 1 100 mouvements mensuels.

La moyenne annuelle atteint environ 890 mouvements par mois, contre 811 en 2024.

Cette progression reste toutefois modérée au regard des niveaux d'activité observés avant 2024. L'activité est répartie sur l'année, avec des variations mensuelles (conditions météo, saison touristique, opérations locales).

4.2 Hélicoptères

- **4 605 mouvements** (≈ 43 % des mouvements totaux, ordre de grandeur)
- Les mouvements hélicoptères se répartissent tout au long de l'année.

L'augmentation observée en 2025 concerne principalement :

- Les hélicoptères légers (<1,2 t),
- Les hélicoptères lourds (>2 t).

Les hélicoptères représentent une composante structurante de l'activité de LFKA, notamment au travers :

- Du travail aérien,
- Des opérations montagne,
- De la formation,
- Et des activités spécialisées de maintenance et d'exploitation.

L'évolution des mouvements hélicoptères entre 2024 et 2025 est estimée à +18 %, soit une progression supérieure à l'évolution globale du trafic.

- 4 605 mouvements ($\approx$ 43% des mouvements totaux, ordre de grandeur)
- Les mouvements hélicoptères se répartissent tout au long de l'année.

4.3 PC-12

- 127 mouvements
- Présence étalée sur plusieurs mois, avec des volumes mensuels faibles comparés au trafic global.

Les avions de type PC-12 restent présents dans l'activité de l'aérodrome mais dans des volumes limités.

Le nombre de mouvements PC-12 est en diminution par rapport à 2024 ($-13,6\%$).

Malgré cette baisse, ce type d'aéronef demeure clairement identifié dans certaines plaintes.

5) Corrélation plaintes $\leftrightarrow$ activité aérienne (approche factuelle)

5.1 Principes méthodologiques : Deux niveaux de mise en regard ont été calculés :

1. Même jour : la date des faits correspond à une date où au moins un mouvement est enregistré.
2. Fenêtre ± 30 minutes : existence d'au moins un mouvement LFKA dont l'horodatage est compris dans ± 30 min de l'heure déclarée.

Limites :

- Horaires de plaintes déclaratifs (arrondi, estimation),
- Perception sonore pouvant être décalée (réverbération/relief),
- Absence de donnée trajectoire/altitude (pas de validation opérationnelle fine sur profils de vol).

5.2 Résultats – tous aéronefs

- Plaintes avec mouvement enregistré le même jour : 488 / 573
- Plaintes avec au moins un mouvement dans ± 30 min : 328 / 573

5.3 Résultats – focus hélicoptères (plaintes “hélico”)

Sur 479 plaintes déclarées « hélicoptère » :

- 387 / 479 surviennent un jour où un mouvement hélico est enregistré.
- 252 / 479 ont au moins un mouvement hélico dans ± 30 min.

Interprétation strictement factuelle : la coïncidence temporelle existe fréquemment, sans conclure à une cause unique ni à une non-conformité.

5.4 Résultats – focus PC-12 (plaintes “PC-12”)

Sur 26 plaintes déclarées « avion type PC-12 » :

- 14 / 26 surviennent un jour où un PC-12 est enregistré.
- 12 / 26 ont au moins un mouvement PC-12 dans ± 30 min.

Interprétation strictement factuelle : une partie significative des signalements PC-12 est temporellement proche de mouvements identifiés PC-12, mais la corrélation n'est pas systématique.

6) Focus thématique demandé

6.1 Hélicoptères – éléments factuels saillants

- Les hélicoptères sont :
 - Le premier motif de plainte (479/573),
 - Une part importante du trafic enregistré (4 605 mouvements).
- Les plaintes hélicoptères décrivent surtout des situations en circuit/approche/départ et des passages répétés (déclaratif).

6.2 PC-12 – éléments factuels saillants

- Activité PC-12 faibles en volume (127 mouvements) mais identification claire dans les plaintes (26).
- La proximité temporelle (± 30 min) est observée pour 12 plaintes sur 26, ce qui permet une mise en perspective objective, sans extrapolation.

7) Caractérisation approfondie des plaignants et des dépôts de plaintes (analyse technique)

7.1 Concentration des plaintes – lecture de type Pareto

L'analyse du volume de plaintes par plaignant met en évidence une **forte concentration** des signalements.

- 58 plaignants distincts en 2025.
- 573 plaintes au total.

Lecture type « diagramme de Pareto » :

- 1 seul plaignant représente à lui seul ≈ 34 % des plaintes.
- Les 5 premiers plaignants cumulent ≈ 65 % des plaintes.
- Les 10 premiers plaignants cumulent ≈ 78 % des plaintes.
- Les 20 premiers plaignants cumulent ≈ 90 % des plaintes.
- À l'inverse, 36 plaignants (≈ 62 %) n'ont déposé qu'une seule plainte sur l'année.

Lecture strictement statistique : une part très majoritaire des plaintes est produite par un nombre très limité de personnes.

7.2 Fréquence individuelle de dépôt

- Médiane : 2 plaintes par plaignant.
- Moyenne : 9,9 plaintes (moyenne tirée vers le haut par les plaignants très actifs).

- Maximum observé : 193 plaintes pour un même plaignant.

Cette distribution est typique d'un phénomène de signalement asymétrique, avec coexistence de plaignants occasionnels et de plaignants intensifs.

7.3 Typologie factuelle des plaignants (au regard des données uniquement)

Sans qualifier l'intention ou la motivation, les données permettent d'identifier :

- Plaignants ponctuels : signalement isolé, souvent associé à un événement perçu comme singulier.
- Plaignants réguliers : signalements répétés tout au long de l'année, parfois très rapprochés dans le temps.

Aucune autre caractérisation personnelle n'est réalisée.

7.4 Localisation géographique des plaintes

7.4.1 Communes et secteurs

Les plaintes sont géographiquement concentrées sur :

- Notre-Dame-des-Millières et ses hameaux,
- Les communes immédiatement riveraines (Frontenex, Sainte-Hélène-sur-Isère, Montailleur...),
- Certains secteurs récurrents (B3, B4, C4, C5, D1).

7.4.2 Lecture par distance relative à l'aérodrome

En l'absence de coordonnées GPS individuelles, une lecture qualitative par proximité a été réalisée.

Les plaintes les plus récurrentes proviennent majoritairement :

- Des zones immédiatement riveraines de l'aérodrome,
- Des secteurs situés sous les trajectoires perçues,
- Et des communes les plus proches de la plateforme.

Ces zones concentrent également les plaignants les plus actifs et les adresses les plus fréquemment citées.

À l'inverse, les communes plus éloignées présentent principalement des dépôts ponctuels et des volumes unitaires faibles.

Cette structuration spatiale est cohérente avec une décroissance progressive de la perception sonore avec la distance à la plateforme et aux trajectoires aériennes, sans préjuger de l'intensité acoustique réellement mesurée.

En l'absence de coordonnées GPS individuelles, une lecture qualitative par proximité a été réalisée

- **Plaignants situés à proximité immédiate de l'aérodrome ou sous les trajectoires perçues :**

- Forte récurrence des dépôts,
- Concentration d'un nombre élevé de plaintes sur un nombre réduit d'adresses.
- **Plaignants plus éloignés** (communes périphériques) :
 - Dépôts plus ponctuels,
 - Volumes de plaintes unitaires faibles.

Cette structuration spatiale est cohérente avec une décroissance de la perception sonore avec la distance, sans préjuger de l'intensité réelle mesurée.

7.5 Plaintes sans activité aérienne correspondante

Deux indicateurs factuels permettent d'identifier les plaintes déposées sans vol en rapport identifiable dans les données LFKA 2025.

7.5.1 Absence totale de vol le jour des faits

- 85 plaintes sur 573 ont été déposées des jours où aucun mouvement aérien n'est enregistré à LFKA.
- Soit ≈ 15 % des plaintes 2025.

Ces signalements ne peuvent pas être rattachés à une activité aérienne enregistrée sur l'aérodrome le jour concerné.

7.5.2 Absence de vol dans une fenêtre temporelle rapprochée

- 245 plaintes sur 573 ne présentent aucun mouvement LFKA dans une fenêtre de ± 30 minutes autour de l'heure déclarée. Soit ≈ 43 % des plaintes.

Ce constat inclut :

- Des journées pourtant actives, mais sans vol proche de l'horaire déclaré,
- Des écarts possibles liés au caractère déclaratif de l'heure,
- Des perceptions sonores différées ou indirectes (réverbération, propagation, confusion de source).

7.5.3 Lecture synthétique

- 15 % des plaintes sont déposées sans aucun vol LFKA le jour concerné.
- 43 % des plaintes ne correspondent à aucun vol LFKA dans une proximité temporelle directe.

Ces éléments sont présentés à titre strictement factuel et ne permettent ni d'invalider une perception individuelle, ni d'établir une non-conformité opérationnelle.

8) Indicateurs d'évolution pluriannuelle – comparaison 2021 → 2025

8.1 Volumes annuels de mouvements (sources consolidées)

- **2021 : 19 197 mouvements**
- **2022 : 20 197 mouvements (+5,2 %)**
- **2023 : 15 297 mouvements (-24,3 %)**

- **2024 : 9 734 mouvements** (–36,4 % vs 2023 ; –49,3 % vs 2021)
- **2025 : 10 681 mouvements** (+9,7 % vs 2024)

Les données 2021–2024 sont issues des synthèses annuelles publiques. L’année 2025 correspond à une analyse dédiée nuisances/CCE ; la comparaison est valable en tendance et en ordre de grandeur.

8.2 Lecture dynamique des évolutions

- Après un pic en 2022, l’activité aérienne connaît une baisse continue et marquée en 2023 et 2024.
- En 2024, l’activité est inférieure de près de moitié à celle de 2021.
- 2025 montre un léger rebond (+9,7 %), sans retour aux niveaux 2021–2023.

8.3 Focus par type d’aéronef (rappel 2024)

- La baisse 2024 concerne toutes les catégories, sauf les hélicoptères entre 1,2 t et 2 t, en légère hausse.
- Mouvements basés : –31 % (2024 vs 2023)
- Mouvements extérieurs : –44 % (2024 vs 2023)

8.4 Mise en regard avec les plaintes (rappel factuel)

- **2021** : 93 plaintes
- **2022** : 20 plaintes (–78 %)
- **2023** : 36 plaintes (+80 %)
- **2024** : 69 plaintes (+92 %)
- **2025** : 573 plaintes (année atypique – analyse CCE)

Lecture consolidée :

- **Entre 2021 et 2024, les mouvements diminuent fortement (–49 %), tandis que les plaintes restent faibles et sans proportion avec l’activité.**
- **2025 se singularise par une augmentation très marquée des plaintes, alors que le niveau de trafic demeure historiquement bas.**

9) Conclusions factuelles (sans parti pris)

Les données consolidées 2021–2025 montrent une réduction importante et durable de l'activité aérienne à LFKA, avec une baisse proche de 50 % entre 2021 et 2024.

L'année 2025 marque un léger rebond du trafic (+9,7 %), principalement porté par les activités hélicoptères et les aéronefs basés, sans retour aux niveaux historiques observés avant 2024.

Parallèlement, le nombre de plaintes enregistrées augmente fortement en 2025, alors même que le trafic demeure historiquement inférieur aux niveaux observés entre 2021 et 2023.

L'analyse statistique met en évidence plusieurs constats :

- Une forte concentration des plaintes sur un nombre limité de plaignants,
- Une concentration géographique des signalements à proximité immédiate de l'aérodrome,
- Une part significative de plaintes sans correspondance identifiable avec un vol LFKA,
- Et une dissociation globale entre évolution du trafic et évolution du nombre de plaintes.

Concernant les types d'aéronefs :

- Les hélicoptères constituent à la fois le principal segment d'activité et le principal motif de plainte,
- Les PC-12 demeurent peu nombreux en volume mais restent particulièrement identifiés dans les déclarations des riverains.

Ces constats sont présentés à titre strictement factuel.

Ils ne permettent ni d'établir une non-conformité opérationnelle, ni de remettre en cause la perception individuelle des nuisances ressenties.

- En 2025, 573 plaintes émanent de 58 plaignants distincts.
- La majorité des plaignants (≈ 62 %) ne dépose qu'une seule plainte sur l'année.
- Le volume global est significativement porté par un nombre limité de plaignants réguliers.
- Les plaintes sont géographiquement concentrées sur quelques communes, secteurs et adresses récurrentes.
- Ces constats décrivent une distribution inégale mais cohérente des signalements, sans préjuger de leur recevabilité ni de la conformité des opérations aériennes.

Conclusion synthétique générale

L'année 2025 confirme la poursuite de l'évolution structurelle de l'aérodrome LFKA vers une activité davantage recentrée sur les exploitants basés, les opérations professionnelles, les activités hélicoptères et les structures de formation.

Avec 10 681 mouvements enregistrés, l'activité aérienne progresse modérément par rapport à 2024 (+9,7 %), tout en demeurant très inférieure aux niveaux observés entre 2021 et 2023. Depuis le point haut atteint en 2022, l'activité globale reste en recul de près de 47 %. Cette évolution traduit une diminution durable du trafic extérieur, une stabilisation progressive des usages locaux et une concentration croissante des mouvements autour des opérateurs permanents de la plateforme.

L'exploitation de l'aérodrome demeure organisée sur des plages horaires diurnes, principalement entre 08h00 et 18h00, avec une concentration marquée des mouvements entre 11h00 et 14h00. Les activités après 18h00 ainsi que les mouvements du dimanche restent limitées à l'échelle annuelle.

Les hélicoptères représentent désormais une composante majeure de l'activité aéronautique locale avec environ 43 % des mouvements enregistrés. Les structures SAF, X-Aero Training et Aéroclub Albertville constituent le socle principal de l'exploitation de la plateforme et représentent ensemble près de 56 % de l'activité totale de LFKA.

L'analyse des événements opérationnels montre une activité soutenue mais globalement maîtrisée. Les événements recensés concernent principalement la sécurité des opérations au sol, les interactions entre hélicoptères et aviation légère, les problématiques de circulation ainsi que les risques FOD liés à l'intensité des activités techniques. La majorité des événements demeure de faible gravité, sans conséquence humaine, et a pu être traitée localement dans le cadre des procédures d'exploitation et de sécurité.

L'année 2025 marque également la mise en place d'un dispositif structuré de recueil des nuisances sonores ayant conduit à l'enregistrement de 573 plaintes pour 58 plaignants distincts. L'analyse statistique met en évidence une forte concentration des plaintes sur un nombre limité de plaignants ainsi qu'une concentration géographique à proximité immédiate de l'aérodrome. Les hélicoptères constituent à la fois le principal segment d'activité et le principal motif de plainte déclaré. Les avions de type PC12 demeurent faiblement représentés dans le trafic global mais restent fortement identifiés dans certains signalements en raison de leur signature sonore perçue.

L'analyse consolidée montre également qu'une part significative des plaintes ne présente pas de corrélation temporelle directe avec un mouvement LFKA identifié, ce qui souligne la complexité des phénomènes de perception acoustique dans un environnement de vallée et de relief.

Dans ce contexte, l'année 2025 confirme plusieurs enjeux structurants pour l'avenir de la plateforme : maintien d'un haut niveau de sécurité des opérations, maîtrise des interfaces sol et circulation, prévention des risques FOD, amélioration continue de la sûreté et accompagnement de la coexistence entre activité aéronautique et environnement riverain.

L'analyse opérationnelle met également en évidence la nécessité désormais essentielle d'engager une modernisation progressive des infrastructures de l'aérodrome. Plusieurs limitations techniques et non-conformités persistent aujourd'hui sur des éléments structurants de la plateforme et

nécessitent une attention particulière afin de garantir durablement un niveau de sécurité et d'exploitation adapté à l'activité réelle de LFKA.

Les enjeux identifiés concernent notamment l'état de la piste, certaines voies de circulation, l'organisation des interfaces entre aviation légère et activités hélicoptères, les zones de stationnement, les équipements de sécurité ainsi que plusieurs aménagements indispensables à la maîtrise des risques opérationnels.

L'évolution de l'activité, la concentration des mouvements sur certaines zones et l'intensification des opérations professionnelles rendent désormais nécessaire un programme d'investissement structuré portant prioritairement sur les infrastructures essentielles à la sécurité des opérations aériennes. La modernisation progressive des équipements et des aménagements constitue un enjeu majeur pour garantir à long terme la sécurité, la conformité réglementaire et la qualité d'exploitation de l'aérodrome d'Albertville Général Pierre DELACHENAL.

L'ensemble des actions engagées en 2025 — évolution des procédures, structuration des parkings, suivi des événements via ECCAIRS 2, formalisation du suivi des nuisances et amélioration des outils de suivi opérationnel — participe à une démarche globale d'amélioration continue de l'exploitation, de la sécurité et de l'intégration territoriale de la plateforme.

Gérald THEVENON

Gestionnaire et exploitant de l'Aérodrome d'Albertville

Pour le compte d'Arlysère.

Cette synthèse et toute pièce jointe sont la propriété de Gemilis Aero et sont destinés seulement aux personnes ou à l'entité à qui elle est adressé. Si vous avez reçu cette synthèse par erreur, veuillez le détruire et en aviser le rédacteur. Si vous n'êtes pas le destinataire, vous n'êtes pas autorisé à utiliser, à copier ou à divulguer le contenu du message ou ses pièces jointes en tout ou en partie.