Sauvetage sur le glacier d'Argentière



Un *Mousquetaire* de Megève passe les Drus. Au fond, la dent du Géant

Alors que je sillonnais avec ravissement l'azur autour du massif du Mont-Blanc ce vendredi 4 juin, je fus soudain distrait de ma contemplation par un échange radiophonique sur le 130.0 MHz, la fréquence Montagne en France. Bruno Muller, instructeur à Megève, avait pu établir une liaison radio avec un hélicoptère en vol. Il voulait informer les secours qu'un skieur se trouvait dans une position périlleuse avec une cheville cassée.

Solidarité montagnarde

Un peu plus tôt dans la journée, Jacques Brun, instructeur de l'aéro-club de Megève, alors qu'il survolait le bassin d'Argentière, avait remarqué deux skieurs de randonnée qui se dirigeaient vers les pentes de l'aiguille de Mummery pour tenter d'escalader un couloir et pour ensuite le dévaler avec ferveur. Une situation banale dans le massif. Au cours d'un vol d'instruction glacier, vers les 10 heures, Bruno Muller, chef-pilote, commence une reconnaissance avec son élève Thomas Christophe. Alors que le D-140 *Mousquetaire* survole le glacier, Bruno remarque un skieur sur la neige. Il informe son élève que l'atterrissage peut être compromis en raison de sa présence à proximité de la zone de posé. Il ne veut pas risquer un accident, ou simplement déranger le montagnard. Mais une observation plus précise le convainc que, comme le skieur s'éloigne de la zone d'atterrissage, ils pourront se poser en amont sur le glacier du Triolet qui se situe au pied de l'aiguille éponyme.

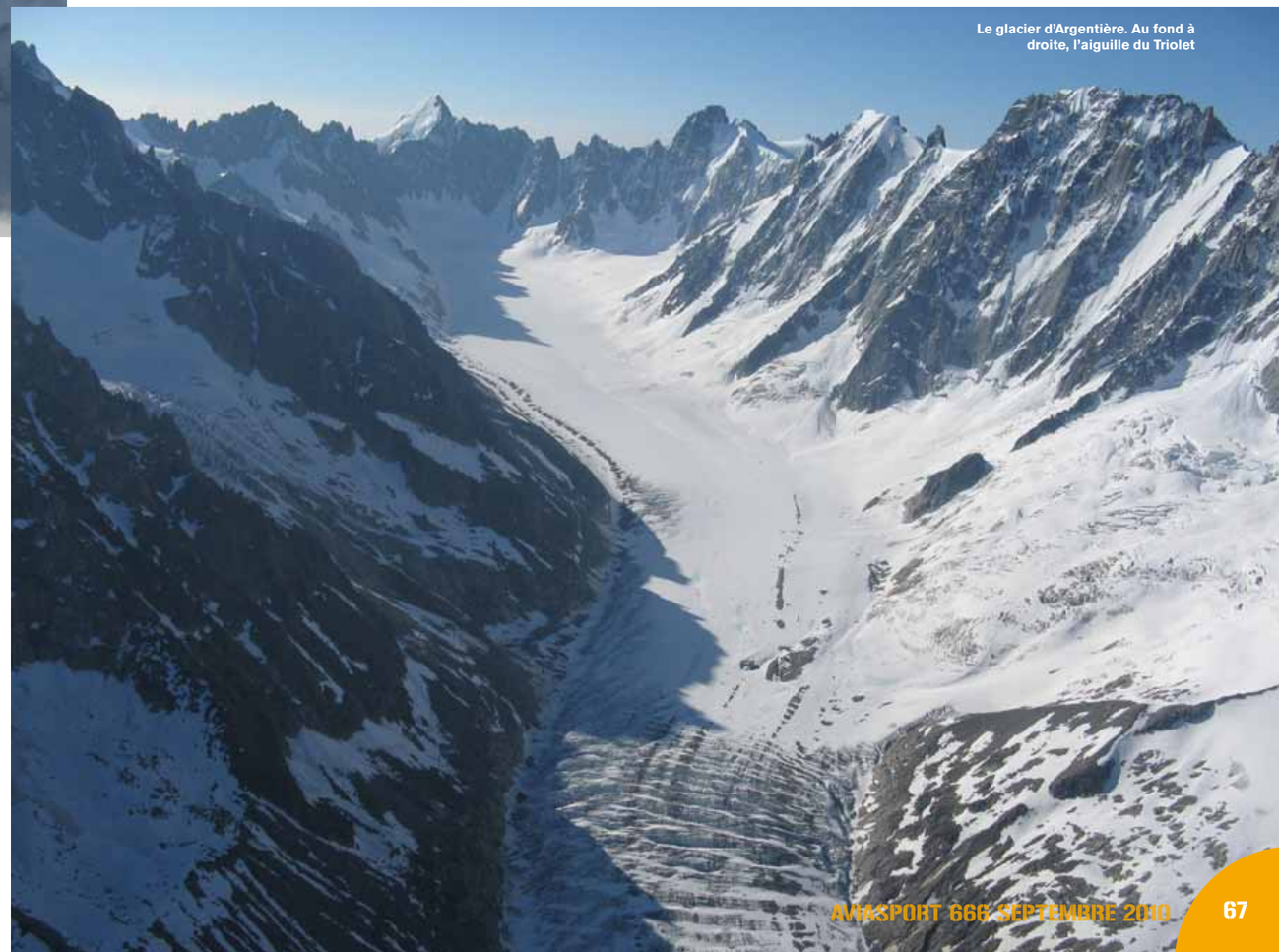
Lors de la reconnaissance basse qui s'effectue à 300 pieds/sol, soit environ 9 700 pieds AMSL, Bruno voit le montagnard les bras levés et écartés au-dessus de sa tête, signe de demande de secours. Il atterrit dans le fond du bassin et se dirige vers lui en glissant. Le skieur ne cache pas sa joie à l'arrivée de l'avion, et apprend à Bruno que son compagnon de cordée vient de se casser la cheville et se trouve pris dans un couloir sous le col des Cristaux. Les deux randonneurs se sont fait piéger par une coulée de neige très mouillée et ont dévissé sur 200 mètres, là où la pente oscille entre 40 et 45°. A cette inclinaison, on commence à approcher le domaine du ski extrême et il vaut mieux éviter de chuter. Le premier s'en est sorti, mais le deuxième, immobilisé par sa fracture, ne peut plus skier. La neige coulait déjà sur lui. Les températures commençaient à grimper sérieusement et les risques de coulée devenaient de plus en plus importants et volumineux tandis que le soleil montait à son zénith. Le malheureux pouvait à tout moment se trouver enseveli ou emporté. Il fallait agir très rapidement.

Bruno conseille à son interlocuteur de remonter réconforter son camarade et il l'informe qu'il s'occupe des secours. Il décolle et réussit à contacter un hélicoptère civil qui fait le relais avec le Peloton de gendarmerie de haute montagne (PGHM). Dix minutes plus tard, l'EC-145 avec à son bord, un pilote, un mécanicien et deux gendarmes arrive sur les lieux. Les secouristes trouvent le blessé au bas du couloir dans le cône de déjection. Ils lui portent secours et le sortent de sa situation délicate. L'hélicoptère ramène ensuite tout le monde à l'hôpital de Chamonix. Les Gendarmes tiennent à remercier le pilote de les avoir avertis et d'avoir ainsi raccourci les délais d'intervention.

Passion commune

En 1966, le Club alpin français, grâce à son président Claude Maillard, fonde la commission des sports aériens dont la présidence est confiée au pilote Jean Tricart (cf. Aviasport n° 655 d'octobre 2009). Ce dernier, alpiniste de talent, jouit du prestige nécessaire auprès du CAF pour favoriser l'entente cordiale entre les deux entités. Malheureusement, aux cours des années, les relations entre pilotes et montagnards se sont effilochées, au point de devenir parfois conflictuelles. Ceux qui partagent cet espace de liberté ne se comprennent pas toujours bien. Les randonneurs s'insurgent contre le gaspillage des ressources énergétiques et contre la pollution sonore que leur imposent les avions, et ceci parfois à juste titre. Afin de lever toute ambiguïté, il importe que les pilotes respectent au mieux l'environnement qu'ils fréquentent et limitent les nuisances. Souvent dans nos régions montagneuses, les aviateurs possèdent une deuxième passion : l'escalade, la randonnée à ski ou à pied. Ils adorent les massifs montagneux et souhaitent les protéger autant que les autres fervents. Jacques Brun fut un temps le gardien du refuge de Leschaux. Ce pilote émérite et réputé demeure un montagnard passionné et aguerri. Il a effectué de nombreux secours en montagne en avion, et continue lorsque l'occasion se présente d'apporter son aide aux blessés. Il n'hésite pas à blâmer les pilotes qui méprisent les règlements et la nature. Tous les pilotes de montagne ne sont pas des perturbateurs inconscients qui ignorent les règles fondamentales de la vie en montagne. Beaucoup ne conçoivent leur passion aéronautique qu'en conjugaison avec des promenades pédestres ou à skis.

Historiquement, les avions étaient très liés aux activités des massifs montagneux. Ils ravitaillaient les refuges, apportaient le matériel et les hommes pour des travaux en altitude ou secouraient les blessés grâce notamment au travail de pionnier d'Hermann Geiger. Même si l'hélicoptère, mieux adapté, a remplacé l'avion dans toutes ces tâches, l'aide aux blessés par les pilotes d'avion est toujours d'actualité. « *Auparavant je secourais régulièrement des personnes en difficulté en montagne lors de mes vols. Depuis l'apparition du portable la fréquence de mes interventions bénévoles a diminué* », constate Jacques Brun. « *Lors de mes vols, je garde toujours un œil sur les montagnards. Si je pense déceler une anomalie, je me rapproche à une distance convenable et je vérifie la situation. C'est tout simplement un geste citoyen. Cela fait*



Le glacier d'Argentière. Au fond à droite, l'aiguille du Triolet

partie intégrante de mon vol et j'inculque cet état d'esprit à mes élèves », ajoute Bruno Muller.

Débat contradictoire

Des restrictions de survol existent, notamment dans nos régions montagneuses au-dessus des parcs nationaux comme la Vanoise ou les Ecrins, mais aussi dans le massif des Aiguilles rouges en face du massif du Mont-Blanc. A plus de 3 000 pieds, les reliefs écrasés perdent de leur somptuosité. Les avions les survolent rarement, préférant les contourner. Il faut se souvenir que le 27 août 1957, Henri Giraud atterrissait sur le Mont-Aiguille qui, se trouvant dans le parc régional du Vercors, est maintenant interdit de survol à moins de 1 000 pieds/sol. On ne renouvellera pas non plus son exploit sur le sommet du Mont-Blanc du 23 juin 1960. Au cours des dernières décennies, l'Etat a considérablement restreint les survols des espaces protégés et les pilotes, de gré ou de force, ont contribué à la protection des espaces naturels. Malheureusement, ces interdictions recèlent des effets pervers. Les interdictions de survol canalisent le trafic à des passages-clé. Par exemple, tous les avions qui veulent se rendre à Val d'Isère ou à Tignes doivent emprunter le même corridor et passer au-dessus de Bourg-Saint-Maurice. Dans ce cas, le bon sens et surtout le respect des terriens implique que les pilotes devraient réduire la puissance affichée.



© Patrice Guigue

La fréquentation des massifs a considérablement augmenté. La faune et la flore souffrent obligatoirement de cet afflux de personnes. L'aviation aussi ! Durant l'hiver, le glacier d'Argentière est aisément accessible aux randonneurs par la remontée mécanique des Grands Montet. Ils peuvent ainsi accéder facilement et rapidement aux domaines enneigés sans l'effort d'une marche d'approche. En conséquence, devant le nombre de personnes sur le glacier d'Argentière, les avions ont pratiquement renoncé à venir s'y poser durant la pleine saison.

Au vu de tous ces éléments, ne serait-il pas possible de trouver des compromis qui favoriseraient un partage intelligent de ces écrins de beauté ? Tout le monde serait gagnant, même si quelques irréductibles Gaulois dans les deux camps s'opposeraient à tout arrangement. Le skieur que Bruno Muller a rejoint sur le glacier se trouvait à près d'1 heure 30 du refuge d'Argentière d'où il aurait pu joindre le PGHM par radio. Dans les conditions du jour, son ami aurait-il toujours été en vie à l'arrivée des secours ?


© IGN

Pierre-Philippe REILLER,
photos auteur et aéro-club de Mégève

Merci à Bruno Muller et Jacques Brun de l'aéro-club de Megève et aux gendarmes du PGHM de Chamonix pour leur contribution à cet article.

Un don de mœlle osseuse peut faire la différence entre la vie et la mort pour les enfants atteints de leucémie. Les établissements français du sang (dondusang.net) vous attendent.

