

De l'aérodrome de Grenoble-Eybens

à l'aéroport de Grenoble-Isère

au fil du temps passé

Dés 1909, l'aviation était présente dans la région grenobloise, date de la création de l'Aéro-Club des Alpes. A cette époque, des foules d'admirateurs découvrirent les évolutions des premiers « coucous » sur des terrains de fortune, et notamment sur le champ de manœuvres du Polygone militaire à Grenoble.

Dans les années 1930, les appareils n'avaient pas besoin de piste en dur pour décoller ou atterrir, un simple pré aux dimensions modestes suffisait. Et c'est ainsi qu'on voyait évoluer des appareils sur des terrains qui aujourd'hui ont disparu : Pont de Claix, Eybens, Moirans. En 1931, la compagnie Star assurait une liaison aérienne saisonnière entre Paris et Cannes avec escale technique sur le terrain de Moirans.

Le principe de la création d'un aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique, à Grenoble, date de 1928. Le 28 mai 1934, date de la signature d'une convention, portant création d'une Association entre trois collectivités –Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble, Conseil Général de l'Isère, Ville de Grenoble- en vue, de la construction et de l'exploitation d'un aéroport situé à trois kilomètres, au sud de la ville de Grenoble, sur la commune d'Eybens. Des travaux de génie civil sont activement menés, en vue de niveler et de drainer les terrains. Une aérogare et des hangars d'aviation sont édifiés. L'aéroport de Grenoble –aéroport privé- est ouvert à la circulation aérienne publique par arrêté ministériel en date du 14 octobre 1936. Il porte le nom de « Jean MERMOZ » en hommage au grand pilote français qui venait de disparaître dans sa traversée de l'Atlantique sud. Le 28 août 1936 a lieu un grand meeting aérien.

Le 7 juillet 1937, la Compagnie Air Bleu ouvre une liaison aérienne postale régulière entre Paris-Le Bourget, Clermont-Ferrand, Saint Etienne-Bouthéon, Lyon-Bron et Grenoble-Eybens. Pour faciliter cette liaison, le Ministère de l'Air entreprend à ses frais, la construction sur le terrain d'Eybens, d'une piste en dur de 600 mètres de long par 15 mètres de large. En 1941, ce sont deux pistes en béton de 950 mètres qui sont aménagées.

<http://www.anciens-aerodromes.com/?p=2271>

En 1935, le Ministère de l'Air avait retenu le principe d'aménager un certain nombre de sites, en terrains d'aviation, en cas de conflit. C'est ainsi que dans la plaine de Bièvres avaient été retenus les sites de Chambarand-Marcilloles et de Saint Etienne de Saint Geoirs.

Le 6 Mai 1934, l'Aéro-Club du Dauphiné organisait un meeting d'aviation sur le terrain de Chambarand-Marcilloles pour marquer l'inauguration de l'Aéro-Club de la Bièvre sur ce terrain. L'Etat prononçait, en 1938, l'expropriation en vue d'aménager un terrain d'aviation militaire. En 1939-1940, des unités d'aviation de chasse et d'observation de l'Armée de l'Air utiliseront ce terrain sans aucune infrastructure, en dehors d'un petit hangar métallique. La totalité de la surface du terrain fut définitivement rétrocédée aux communes riveraines en septembre 1963, et le hangar métallique démonté.

<http://www.anciens-aerodromes.com/upload/magazine2An32.pdf>

<http://calm.sopixi.fr/en-2015-une-bombe-a-retardement-dans-le-bois-des-burettes.htm>

Un décret-loi d'octobre 1935 déclare d'utilité publique et urgente, les travaux d'aménagement du terrain de Saint Etienne de Saint Geoirs. Les terrains sont acquis par l'Etat, généralement par cession amiable... ! En 1938, des expropriations sont prononcées à l'encontre des propriétaires n'ayant pas accepté les cessions à l'amiable. Il faudra attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour voir les règlements financiers... !

De l'aérodrome de Grenoble-Eybens

à l'aéroport de Grenoble-Isère

au fil du temps passé

<http://www.tracesdhistoire.fr/25.html>

A la veille de la guerre, au cours de l'été 1939, l'aménagement d'un camp d'aviation de campagne se poursuit (construction de baraquements en bois pour accueillir les équipages, pour servir d'ateliers et de magasins, des soutes à essence sont enterrées, etc...). A l'automne, de nombreuses unités de l'Armée de l'Air : Groupe Aérien d'Observation (GAO) 542, 2/508, 2/514 et 523) seront présentes sur le terrain et des cantonnements seront aménagés dans Saint Etienne de Saint Geoirs et dans les communes environnantes. Sur le terrain sera créé un Centre de formation sur avions bimoteurs destiné aux équipages des escadrilles d'aviation de reconnaissance. Tout au long de l'hiver 39/40, c'est plus d'une cinquantaine d'appareils qui évoluent dans le ciel du Dauphiné : une trentaine de Potez 63/11, une dizaine de Potez 540 et quelques Caudron Simoun.

Le 1^{er} juin 1940, 10h 20, l'aviation allemande bombarde le terrain d'aviation de Saint Etienne de Saint Geoirs : deux ou trois bombes sont larguées en bordure du terrain sur lequel stationne les Groupements aériens d'observation 2/514 et 523, ainsi que la Compagnie de l'Air 202/125.

Le 18 juin 1940, lors d'un décollage de nuit depuis le terrain de Saint Etienne de Saint Geoirs, un Potez 63/11 du GAO 2/514 s'écrase au sol. L'équipage, qui trouve la mort dans cet accident, était composé : Sous-lieutenant André Klein, pilote ; de l'adjudant Louis Couillet et du Sergent-chef Pierre Tenin.

Le 23 juin 1940, les Allemands sont à Saint Etienne de Saint Geoirs. Sur le terrain, les militaires français ont incendiés les appareils qui n'ont pu décoller. Les soutes à essence et à huile sont en feu, mais quelques voisins du terrain peuvent s'approprier une quantité importante de carburant qui sera apprécié au cours des mois à venir... !

L'Armistice est signé, les Allemands se retirent début juillet, Saint Etienne de Saint Geoirs est en 'zone libre'.

A l'automne 1940, une liaison postale aérienne quotidienne est assurée par des bimoteurs Caudron-Goéland entre Vichy et Nice, avec escale sur le terrain de Saint Etienne de Saint Geoirs. Cette liaison cessera en 1942, suite aux difficultés d'approvisionnement en essence et avec l'envahissement de la zone libre par l'armée allemande. En raison des événements, le terrain d'aviation entre en sommeil. Il sera neutralisé par des tranchées afin d'empêcher tout trafic.

Le 31 août 1944, les troupes américaines avec l'aide des Forces Françaises de l'Intérieur libèrent la région.

Le 28 août 1946, la gestion du terrain est confiée à la Direction des Transports Aériens.

C'est en 1948, avec l'aménagement d'un axe balisé, que Maurice Perret crée le premier aéro-club du terrain 'Les Ailes de l'Isère, assisté de François Bellet qui cumule les fonctions de gardien du terrain et de chef-pilote. Des passionnés actifs secondent ces animateurs : MM ; Arnaud et Joly de Brézins, Louis et André Serpinet de Saint Etienne de Saint Geoirs, Rival maire de La Forteresse et Cuzin maire de Saint Siméon de Bressieux Deux élèves assidus : les docteurs Mariotte et Fugain. Cet aéro-club doté d'un Piper-cup redonne une activité aéronautique au terrain : promenades aériennes, école de pilotage, de vol à voile, de modèles réduits et préparation militaire. Chaque année, une fête aérienne qui attirait de très nombreux spectateurs se terminait par un bal endiablé (Monsieur R. Bonvallet, industriel du village, organisait avant la Seconde Guerre mondiale, des fêtes aériennes au Mas de la Daleure. Ainsi, en 1933, on put voir un saut en parachute).

De l'aérodrome de Grenoble-Eybens

à l'aéroport de Grenoble-Isère

au fil du temps passé

BELLET, François, né le 20 octobre 1907 à Saint Christophe sur Guiers.

François Bellet entre comme boursier à l'Ecole de pilotage Blériot en 1926, il y prend son baptême de l'air le 20 mars 1926. C'est sur Spad 54 qu'il fait son apprentissage de pilote, il est lâché le 17 juin 1926 et sera breveté pilote militaire sous le n° 21064 le 25 août 1926. De 1928 à 1930, il effectue chaque année des périodes volontaires sur la base aérienne d'Istres. En janvier 1931, il s'engage dans l'Armée de l'Air et se trouve affecté à un régiment de bombardement à Reims. Il est muté à la 12ème Escadre de bombardement à Avord, le 3 mai 1935. En juillet 1937, il rejoint l'Ecole de Formation du Personnel Navigant de l'Armée de l'Air à Istres où il assure les fonctions de moniteur-pilote, il compte alors 1823 heures de vol. Au début de la Seconde Guerre mondiale, en décembre 1939, il est sur la base aérienne d'Avord, chargé de missions d'observation. Le 23 juillet 1941, il convoie son appareil sur la base de stockage de Bergerac. Il restera deux ans sur cette base où il sera chargé de l'intendance des mess. Il est muté en 1943 à l'Ecole des Pupilles de l'Air où il assure les mêmes fonctions qu'à Bergerac. Les militaires de carrière sont rayés des cadres, il entre au Service du Contrôle du Ravitaillement à la Préfecture de l'Isère. En mai 1945, il rejoint l'Ecole des Cadres de l'Armée de l'Air à Montfrin dans le Gard. Ultérieurement, il vole sur Caudron Goéland et Potez 43, et effectue des missions de liaison sur Morane 500 en Indochine.

Il quitte l'Armée de l'Air en 1946. De novembre 46 à janvier 47, il passe ses brevets C et D de pilote de planeur à Saint Auban sur Durance et fait un bref séjour à Challes les Eaux. En 1948, il assure les fonctions d'agent de la navigation aérienne sur l'aérodrome de Saint Etienne de Saint Geoirs et participe activement à la création de l'aéroclub local. Le 15 août 1955, il totalisait 3136 heures de vol. Au cours de l'été 1955, il rejoint son nouveau poste au sein de la Navigation Aérienne sur l'aérodrome de Cannes Mandelieu.

Début 1957, il prend sa retraite et va partager son activité aérienne entre les USA, où il passe son brevet de pilote d'hélicoptère, et la Suisse où, au cours de l'été 1960, il effectue quelques vols sur glaciers avec H. Geiger. De retour dans le Dauphiné, il reprend une activité aéronautique au sein de l'aéroclub de Saint Etienne de Saint Geoirs et arrête de voler en 1971 avec plus de 4000 heures de vol. A cette époque, il réside à Saint Christophe sur Guiers où il occupe les fonctions de maire. Il est à l'origine de la création de l'altisurface de La Ruchère située sur la commune dont il est le maire. François Bellet décède le 2 décembre 1982 à Saint Laurent du Pont.

Son fils, Jacques, au cours de sa carrière dans l'Armée de l'Air, a commandé la base aérienne d'Ambérieu en Bugey, puis termine comme Général.

En 1951, l'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique comme terrain d'aviation contrôlé et gardienné. Jean-Baptiste Montel, puis M.Dijou remplaceront François Bellet dans les fonctions de gardien du terrain.

Le Dimanche 31 août 1958, vers 15 heures 30, un appareil de tourisme s'écrase à proximité du poste électrique EDF de Burcin, près du Grand Lemps. Quelques temps auparavant, un meeting d'aviation s'était déroulé sur le terrain de Saint Etienne de Saint Geoirs. Des enveloppes avaient été vendues au profit de l'aéroclub local, et un tirage au sort donnait droit à des baptêmes de l'air. Trois heureux gagnants s'adressèrent à Paul Gandit de Longecheval, pilote à l'aéroclub de Saint Etienne de Saint Geoirs, pour leur donner ce baptême. Après un survol de la région avec le Caudron-Phalène de l'aéroclub, celui-ci partit en vrille et s'écrasa au sol. Les trois passagers et le pilote trouvèrent la mort dans cet accident.

L'aérodrome est le terrain de prédilection pour l'entraînement des parachutistes locaux. Le chef de centre est M. Doutre, qui tient un magasin d'antiquités dans la localité. Le club comptera jusqu'à 564 adhérents et dépassera, en 1972, les dix mille sauts ;

Un avant-projet de plan de masse pour la réalisation d'un aéroport de classe D, extensible en classe C, à Saint Etienne de Saint Geoirs, est présenté par les Ponts et Chaussées de l'Isère en 1959.

Lors de sa visite à Grenoble, le 19 janvier 1962, le Ministre de la Construction annonce son intention de proposer le transfert de l'aéroport de Grenoble-Eybens afin de faciliter la construction de zones industrielles prévues dans le cadre du plan d'urbanisme de la ville de Grenoble. La décision de confier l'organisation des Jeux Olympiques d'Hiver de 1968 à la ville de Grenoble accélère ce transfert. L'aéroport de Grenoble-Eybens est fermé définitivement à la circulation aérienne publique le 25 janvier 1969.

De l'aérodrome de Grenoble-Eybens

à l'aéroport de Grenoble-Isère

au fil du temps passé

Plusieurs solutions de remplacement se présentent, et tout particulièrement l'aménagement du terrain d'aviation privé du Versoud, situé au nord de l'agglomération grenobloise.

En 1963, création d'un deuxième aéro-club 'Voiron-Bièvre-Chartreuse', sous l'impulsion de MM. Pierre Droin et Jalloustre, présidé par la suite par Paul Bomel et Marius Mermet.

En septembre 1965, le Ministre des Travaux publics et des Transports demande à ce que soit procédé à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cet aéroport destiné à satisfaire les besoins de l'aviation civile, de l'aviation d'affaires et, accessoirement, à l'aviation légère et sportive. Le Conseil municipal de Grenoble, la Chambre de commerce de Grenoble et le Conseil Général de l'Isère ont, par délibération des 1, 2 et 29 juillet 1965, pris l'engagement d'assurer conjointement la totalité du financement de la création de cet aéroport et de prendre en charge l'ensemble des frais nécessaires à son fonctionnement. La Chambre de commerce de Grenoble demande la concession de l'exploitation commerciale.

D'une emprise au sol d'environ 132 hectares, il est donc prévu l'extension de l'aéroport sur les communes de Saint Etienne de Saint Geoirs, de Brézins et de Saint Hilaire de La Côte. Le premier coup de pioches est donné le 16 août 1966. Les travaux sont estimés à 11 millions de francs. Le 23 janvier 1968, Monsieur Calmant, Ministre des Transports inaugure l'aéroport qui a pour nom : Grenoble-Saint Geoirs'

C'est une piste de 2 050 mètres de long et de 45 mètres de large qui est construite en matériaux enrobés, et qui sera portée ultérieurement à 3050 mètres en 1974. L'implantation du Service de la Formation aux Sports Aériens, au nord de la piste, nécessite la construction de deux bretelles de raccordement à la piste en 1976. L'aérogare, inaugurée le 17 mai 1968, ne s'étendait à l'origine que sur 600 m² de plancher. Des aménagements successifs en 1980 (1^{ère} extension vers l'ouest), en 1987 (terminal C) et 1988 (terminal D) porteront sa surface à 1500 m², et l'année 2000 devait voir une refonte complète des installations de l'aérogare. Le bloc technique sera rénové en 1993, et la surface de plancher sera doublée.

Dès le 2 janvier 1968, Air Inter exploite une liaison aérienne Grenoble-Paris à raison de deux fréquences journalières. En novembre 1971, premier vol du biréacteur Caravelle sur la liaison Grenoble-Paris. Le 100.000^{ème} passager de la liaison est atteint en mai 1975, alors que les vols sont assurés par avion Mercure à raison de 5 à 6 liaisons journalières. L'arrivée du Train à Grande Vitesse (TGV) à Grenoble en 1985 provoque une diminution sensible du nombre de passagers sur la liaison aérienne. En juin 1988, quatre des cinq fréquences journalières sont assurées par des Airbus A 320 de 175 places. Le temps de vol moyen mis par un Airbus sur la liaison Grenoble-Paris est de 1 heure, alors que le TGV met 2 heures 38, de gare à gare. A partir d'avril 1997, la liaison Grenoble-Paris est assurée par Air-France, et le nombre de liaison journalière se réduira.

A partir de l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs, Air Alpes assurera des liaisons aériennes saisonnières vers Nice, la Côte d'Azur, les stations de sport d'hiver et certaines capitales régionales.

L'affrètement d'appareils pour le transport des passagers à destination des sports d'hiver, via l'aéroport de Grenoble- Saint Geoirs, est très apprécié par les « tours opérateurs » anglais et scandinaves. Ce type de clientèle saisonnière représente 20 % du total des passagers ayant utilisé l'aéroport.

Par sa situation géographique, l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs ne connaît pas les journées ou les périodes de brouillard intense que subissent les aéroports lyonnais ou de Genève-Cointrin. De ce fait, de nombreux déroutements ont lieu vers cet aéroport.

De l'aérodrome de Grenoble-Eybens

à l'aéroport de Grenoble-Isère

au fil du temps passé

Le 1^{er} octobre 1976, le Centre National de Formation Aéronautique de Challes les Eaux (Ecole Nationale de formation de pilotes et de moniteurs dépendant du SEFA) s'implante sur l'aérodrome de Grenoble-Saint Geoirs, au nord de la piste. Marcel Collot contribuera par ses connaissances et son expérience au développement du Centre.

Le SEFA est l'héritier direct d'une longue tradition d'implication de l'État dans l'aide à l'[aviation légère](#). En 1936, les Sections d'Aviation Populaire (SAP) ; en 1946, le Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS) ; fin 1955, le Service de la Formation Aéronautique et des Sports Aériens (SFASA) ; en 1959, le Service de la Formation Aéronautique, du Travail aérien et des Transports (SFATAT) ; en 1964, le Service de la Formation Aéronautique (SFA) ; en 1976, le Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT). ; en 1993, le Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique (SEFA), chargé de la formation des instructeurs français. Au sein de ces appellations sont créés, dès 1945, des 'Centres Nationaux' pour le vol à voile, puis pour le vol moteur en 1947, et le parachutisme en 1973. Au 1^{er} janvier 2011, l'Ecole Nationale d'Aviation Civile (ENAC) et le Service d'Exploitation de la Formation aéronautique (SEFA) fusionnent sous le sigle ENAC.



Le 1^{er} janvier 1978, création par Marius Mermet de l'Aéro-club de Grenoble Saint Geoirs qui résulte d'une fusion des Aéro-clubs 'Les Ailes de l'Isère' et de 'Voiron-Bièvre-Chartreuse'.

Bernard Chardot en assurera la Présidence, auquel succéderont MM. Pierre Eclancher, Philippe Gillibert, Serge Zanoletti, et en février 1996, Henri Cucherat. En 1999, une nouvelle fusion avec un aéro-club basé au Versoud présidé par Jean-Luc Paurois donne naissance à 'l'aéro-club du Dauphiné' qui se classe parmi les trois premiers plus importants de France. Cet aéro-club accueille dans ses locaux, le siège de l'Union régionale 11 (UR 11), Présidée par Paul Bomel. L'UR 11 regroupe 58 aéro-clubs régionaux affiliées à la Fédération Nationale Aéronautique (devenue Fédération Française Aéronautique en 2004).

L'aviation générale est également représentée sur l'aéroport puisque plusieurs avions d'affaires, des sociétés de travaux aériens, de formation aéronautique, et des aéro-clubs y sont basés.

Le Centre école de parachutisme de Grenoble implanté sur l'aéroport est une structure associative proposant des sauts en tandem, de la formation pour débutant et du perfectionnement.

SINOUR, Jean-Claude, est né le 7 mai 1937 au Guâ.

C'est sur l'aérodrome de Grenoble-Eybens, en 1954, que Jean-Claude suite à un billet tombola, effectue son baptême de l'air. Il sera pilote. Jean-Claude Sinour débute sa carrière comme pilote du Jodel Mousquetaire du journal «Le Dauphiné Libéré» (transport du journal pendant la période estivale entre Grenoble et la Côte d'Azur, couverture des manifestations sportives, etc...). En 1971, il pilote l'avion des Ciments Vicat,

De l'aérodrome de Grenoble-Eybens

à l'aéroport de Grenoble-Isère

au fil du temps passé

puis en 1978, Jean-Claude et plusieurs industriels achètent en co-propriété l'appareil. En 1980, il crée la société «Sinair» et coopère avec le SAMU 28, la société Merlin-Gerin et d'autres partenaires du moment. Il connut des moments difficiles, un soir de l'été 1996, lorsque le train d'atterrissage refusait de s'ouvrir lors d'un atterrissage sur l'aéroport de Saint Geoirs. En 1997, il prend une retraite semi-active, il ne comptait plus les heures de vol au-delà de 15.000. Jean-Claude Sinour décède subitement à Voiron, le 11 mars 1999, ses funérailles eurent lieu à la Côte Saint André, il repose au cimetière de Genevrey du Gûa.

Né dans les années 40, à proximité du terrain d'Eybens, **Guy SALBA** bercé par le ronronnement des moteurs est rapidement breveté pilote planeur et avion.

Passionné de mécanique, il crée, en 1961, l'atelier Dauphiné Air Services sur le terrain de Grenoble-Eybens.

En 1967, suite à la fermeture du terrain de Grenoble-Eybens, il déplace son atelier sur l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs, sous le nom d'Unité Entretien Aéronautique Salba. Afin de pouvoir intervenir sur certains avions de transport public, son atelier doit avoir la qualification JAR 145 qui prend le nom de Sarl Salba JAR 145 en 1980. En 1992, Guy Salba crée une école de pilotage dotée d'un TB 10, puis de plusieurs autres appareils en 1998 sur lesquels une centaine d'élèves-pilotes seront formés. Cette école se transformera en aéro-club Is' Air Club, sous la présidence de Laurent Japhet, et qui sera intégrée à l'Aéro-club du Dauphiné.

En 2004, Guy Salba cède sa société de maintenance aéronautique à Julien Latorre qui prend le nom de Blue Aéro. Puis, toujours en 2004, Guy Salba crée AERALP, Centre de formations aéronautiques pour pilotes de ligne, d'affaires et de travail aérien, avec une équipe composée de Franck Chauvet, Bruno Vouillon, etc...

A la suite du rapprochement des deux aéroports de Lyon-Saint Exupéry et de Grenoble-Saint Geoirs, les Chambres de Commerce et d'Industrie de Grenoble et de Lyon en partenariat avec la Région Rhône-Alpes, le Conseil Général de l'Isère et l'Etat décident en 1997 de procéder au réaménagement et à l'extension de l'aérogare. C'est ainsi que 3200 m2 de planchers sont inaugurés, le 4 octobre 2002. En avril 2002, BUZZ, filiale anglaise de la compagnie hollandaise KLM, ouvre deux nouvelles lignes quotidiennes, une intérieure vers Bordeaux, et une internationale vers Londres.

Depuis le 1^{er} avril 2002, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble est concessionnaire du Conseil Général de l'Isère et non plus de l'Etat. La gestion courante de l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs est confiée à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Avec un trafic annuel de 250 000 passagers, l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs se classe au 20^o rang des aéroports français. Air France assure 59% du trafic, les charters ski se réservent 39%, les appareils déroutés et autres charters 2%. Une nouvelle aérogare d'une surface de 3200 m2 remplace l'ancienne qui devient salle d'embarquement.

Le 1^{er} janvier 2004, l'aéroport prend le nom de 'Grenoble-Isère (codifié GNB). Le 1^{er} janvier 2009, l'aéroport devient la propriété du Conseil Général de l'Isère qui en confie la gestion pour quatorze années à la Société d'Exploitation de l'Aéroport de Grenoble-Isère (SEAGI) constituée par Vinci Airports.

Après avoir atteint de 2007 à 2009, les 420.000 passagers annuels, en 2013, l'aéroport de Grenoble-Isère avec un trafic d'environ 320.000 passagers se classe au 35^{ème} rang des aéroports français.

De l'aérodrome de Grenoble-Eybens à l'aéroport de Grenoble-Isère au fil du temps © C.A.L.M 12/2015