

Commune de Tournon



Notice explicative de l'enquête publique

Restructuration de l'aérodrome d'Albertville – Général Pierre Delachenal à Tournon



1.	La présentation du projet	2
1.1.	Historique	2
1.2.	L'aérodrome	2
1.3.	Situation actuelle	3
1.4.	Le SAF.....	3
1.5.	Les objectifs	4
2.	Le projet de modification	5
2.1.	Urbanisme.....	5
2.2.	Risques naturels.....	7
2.3.	Environnement, réseaux et voiries	7
2.4.	Maîtrise foncière	8

1. La présentation du projet

1.1. Historique

1962 : création de l'Aérodrome par l'Aéroclub à Ste Hélène sur Isère

1972 : l'Aérodrome implanté sur son emplacement actuel à Tournon

1992 : phase de travaux importante -> réalisation de la piste en enrobés dans le cadre des Jeux Olympiques d'Hiver d'Albertville

Juin 2000 : création d'un Syndicat Intercommunal entre les communes d'Albertville, de Frontenex, de Notre Dame des Millières et de Tournon, dénommé « le Syndicat Intercommunal de l'Aérodrome de la Combe de Savoie » (SIACS) afin d'assurer la gestion de l'Aérodrome

Octobre 2001 : le SIACS devient le Syndicat Intercommunal Mixte de l'Aérodrome de la Combe de Savoie (SIMACS) regroupant la commune d'Albertville et la Communauté de Communes de la Haute Combe de Savoie

22 janvier 2018 : l'Aérodrome reçoit l'appellation officielle « Aérodrome d'Albertville-Général Pierre Delachenal »

1^{er} janvier 2019 : transfert de l'Aérodrome à l'Agglomération Arlysère et dissolution du SIMACS

⇒ L'agglomération est compétente pour la création, la construction, l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aérodrome.

1.2. L'aérodrome

L'aérodrome d'Albertville – Général Pierre Delachenal est situé sur la commune de Tournon.

Un aérodrome est un espace terrestre équipé pour permettre l'atterrissage, le décollage et la circulation des aéronefs. Il peut comporter une piste, des hangars, des zones de maintenances, mais pas nécessairement des services pour les passagers.

A la différence d'un aérodrome, un aéroport est destiné au trafic aérien commercial de passagers et de fret. Il comprend des terminaux (avec des liaisons aériennes régulières) et des services de douaniers.

La zone d'activité liée à l'aérodrome d'Albertville est encadrée au nord-est, à l'est et au sud par des terrains agricoles, le karting et l'aire de grands passages et au nord-ouest et à l'ouest par la rivière de l'Isère et l'autoroute A430.



L'Aérodrome est un pôle d'activités et de loisirs important. Y sont présents notamment

- 27 propriétaires privés d'aéronefs en stationnement sur l'Aérodrome
- 16 aéronefs appartenant à des exploitants
- 55 aéronefs administrativement basés sur l'Aérodrome (physiquement non présents)
- 5 sociétés, 7 associations, 1 entreprise individuelle
- 3 propriétaires privés de hangar
- 9 détenteurs de baux emphytéotiques
- 1 hangar géré et loué dans le cadre de la DSP

- 1 convention d'occupation du domaine public
- 2 baux à construction dont 1 géré et loué via la DSP

1.3. Situation actuelle

Le 29 mai 2018 un contrôle CHEA (Condition d'Homologation et d'Exploitation des Aérodrômes) a été effectué par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile).

Ce contrôle a montré des non-conformités dont 2 significatives, présentées ci-dessous avec les solutions proposées :

1. Respect des dégagements aéronautiques -> rétablissement des servitudes
2. Bande de piste et voies de circulation -> coupe de végétation en bord de piste
3. Postes de stationnement destinés aux hélicoptères -> refonte globale des points de stationnements
4. Marques de seuil de piste -> modification des marques du seuil décalé
5. Point d'arrêt intermédiaire -> modification de la marque de point d'arrêt
6. Marque axiale de voie de circulation -> reprise du balisage par marquage dans sa globalité après traitement des fissures
7. Panneau d'identification de piste -> mise en place du panneau
8. Information aéronautique -> mise à jour des informations dans le cadre du transfert de l'Aérodrome au niveau intercommunal
9. Entretien des infrastructures -> rédaction et mise en application d'un MANEX (Manuel d'exploitation de l'Aérodrome) sur les récurrences d'entretien et procédures de maintenance.

À la suite de ce contrôle le SIMACS décide d'effectuer la commande d'un audit de fonctionnement organisationnel de l'aérodrome.

L'audit montre que la gestion déléguée de l'Aérodrome paraît le modèle le mieux adapté pour ce service public et les missions qu'il recouvre.

La communauté d'agglomération Arlysère en application des dispositions de l'article L.5216-6 du CGCT, se substitue, de plein droit, au SIMACS dissolu par arrêté préfectoral du 18 décembre 2018.

Il a été décidé de confier la gestion du site à un délégataire via une délégation de service public, comme préconisé par l'audit.

La zone de l'aérodrome est composée de bâtiments majoritairement vétustes ou en manque d'entretien, partagés entre des propriétaires publics et privés, via des baux à construction ou des baux emphytéotiques.

Les bâtiments situés sur la partie aval de l'aérodrome ont subi récemment des inondations du fait de la remontée de nappe phréatique.

Depuis le contrôle CHEA et les différents rapports il a été constaté :

- Un problème de sécurité : obligation de séparation géographique de l'activité avions et de l'activité hélicoptères,
- La nécessité de prise en compte des nuisances sonores : travail en étroite collaboration avec les services d'Etat.
- Le besoin de restructurer et d'intégrer la Zone d'activités de l'Aérodrome dans l'environnement, en intégrant les problématiques d'inondabilité.

1.4. Le SAF

Le SAF est le premier impacté par les problématiques précitées, notamment celles relatives au respect du code du travail et aux inondations qui ont déjà impacté son fonctionnement.

Le siège social du SAF est implanté sur l'aérodrome depuis 1988, depuis lequel il pilote ses missions qu'il exerce dans tout l'hexagone. C'est un acteur majeur dans les missions de services publics comme, le transport sanitaire (SAMU), le secours en montagne (créateur), la lutte contre les incendies. Il intervient aussi dans des missions de levage et hélipontage (approvisionnement des refuges, aménagement de la montagne, éboulement-).

Pour garantir l'efficacité des missions aériennes, il est essentiel de former les opérateurs et d'assurer une maintenance rigoureuse des hélicoptères, missions essentielles du SAF assurées dans les locaux situés à l'aérodrome d'Albertville.

Dans le cadre de la réflexion globale de restructuration de l'aérodrome, il avait été envisagé de démolir les bâtiments actuels du SAF et de les reconstruire aux normes dans la zone Uea actuelle. Toutefois, cette option a été écartée après analyse, en raison de plusieurs contraintes majeures, notamment :

- Le secteur aval qui a subi des remontées de la nappe phréatique, rendant difficilement aménageable le site en l'état ;
- L'éloignement géographique entre les différents bâtiments occupés par une même entité : les pôles sont actuellement dispersés sur trois sites éloignés de plusieurs kilomètres : le secteur administratif situé à Notre-Dame des Millières, les simulateurs dans la zone de Tétrapole à Tournon et les activités de maintenance implantées sur la zone de l'aérodrome. Ce regroupement permettra de réduire le trafic routier entre les différents sites.
- La nécessité de séparer les activités hélicoptères des celles des avions ;
- Les droits au bail existants sur la majorité des bâtiments ;
- L'activité du SAF ne pouvant être interrompue, ce qui limite fortement les marges de manœuvre sur site.

C'est pourquoi la restructuration sur l'actuelle zone Uea des bâtiments composant l'aérodrome n'est pas l'option retenue et doit être effectuée sur d'autres terrains.

Or une délocalisation hors du périmètre actuel n'est pas envisageable, la proximité immédiate de la piste étant indispensable au bon fonctionnement du SAF.

C'est pourquoi la zone, objet de la présente procédure de modification, jouxtant directement le site actuel est la localisation la plus appropriée pour cette restructuration, d'autant plus qu'étant déjà classée en zone à urbaniser, elle ne nécessite pas de déclassement d'une zone agricole ou naturelle.

1.5. Les objectifs

Les terrains situés en zone AU avaient initialement été acquis par le SIMACS en 2012 dans une perspective d'extension des capacités de construction de la zone économique liée à l'aérodrome.

Aujourd'hui, ni l'agglomération Arlysère ni les communes concernées ne poursuivent cet objectif. L'emprise au sol construite sera quasiment identique à l'actuelle.

Par ailleurs, il n'est pas non plus envisagé d'agrandir la piste, dont l'emprise est naturellement limitée par la présence, d'un côté, de la route, et de l'autre du ruisseau de fontaine claire. Par ailleurs la commune porte un projet de classement en Espace Naturel Sensible (ENS) des terrains situés en aval du ruisseau, renforçant ainsi le choix.

La démarche actuelle vise une restructuration de la plateforme, centrée sur la mise aux normes des bâtiments et le respect du code du travail, le renforcement de la sécurité des usagers et la préservation de l'environnement immédiat. Elle intègre également une prise en compte des nuisances sonores ainsi que du risque d'inondation.

Il est important de souligner que cette restructuration n'a pas pour vocation d'accroître l'activité ou le trafic aérien, seulement une mise aux normes et en sécurité des bâtiments existants et une optimisation de leur fonctionnement.

Par ailleurs, le trafic aérien extérieur c'est-à-dire celui généré par des usagers non basés sur la plateforme ne peut être pleinement maîtrisé. Une éventuelle augmentation de ce trafic ne serait être interprétée comme une conséquence directe de la restructuration objet de la présente procédure. Une augmentation du trafic aérien pourrait tout autant intervenir sans cette restructuration.

La Communauté d'agglomération souhaite restructurer l'aérodrome pour :

- Restructurer le site selon le principe de renouvellement, mise en sécurité et densification,
- Regrouper les fonctions et les usages pour réduire les nuisances sonores
- Mettre en œuvre un projet incluant l'intégration paysagère des bâtiments,
- Démolir/reconstruire au même emplacement lorsque cela est possible.
- Aménager de façon économe le foncier en densification en consommant moins de foncier, à destination d'activités commerciales, artisanales, industrielles ou associatives, conformes à la réglementation en vigueur,
- Construire des bâtiments exemplaires d'un point de vue architectural, énergétique et environnemental,
- Mettre en œuvre des protections anti-bruits en parallèle du travail engagé sur la maîtrise du nombre de vols,
- Prendre en compte les risques d'inondabilité dans l'organisation du secteur.

- Utiliser au maximum les possibilités actuelles

2. Le projet de modification

2.1. Urbanisme

Il est proposé de classer le secteur d'extension de l'aérodrome actuellement en zone AU en zone Uea et de définir sur l'emprise de l'aérodrome un périmètre pour l'OAP n°5 afin d'accompagner la restructuration du site.

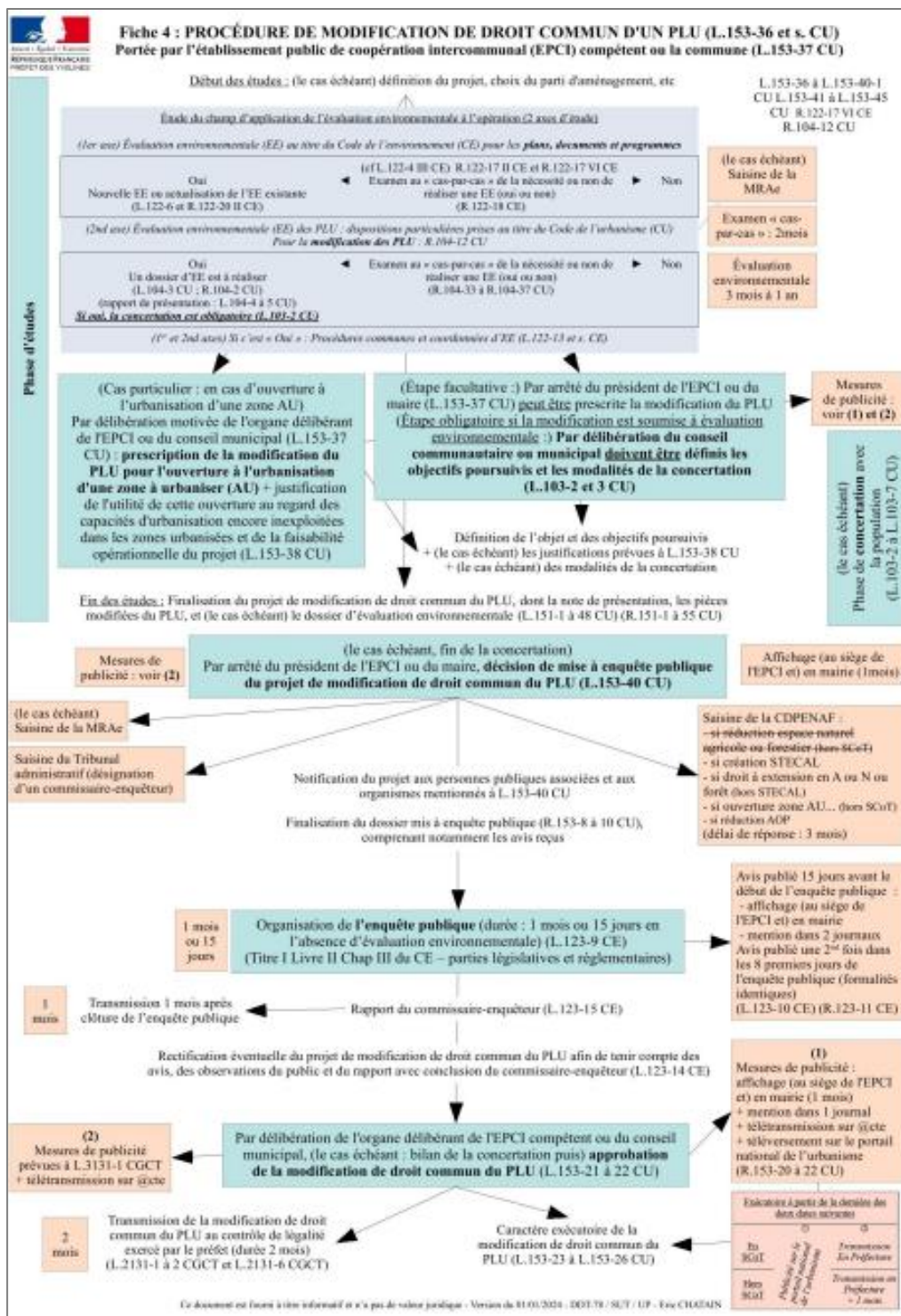
Le périmètre de la zone AU est intégré dans la zone Uea existante.

Le périmètre de l'OAP n°5 prend en compte l'ensemble de la zone construite de l'aérodrome ainsi que l'extension.

Ce périmètre d'OAP est inclus dans le périmètre d'étude, institué par délibération du conseil communautaire du 1^{er} février 2024.

⇒ Dans une démarche d'évaluation environnementale volontaire.

La présente enquête publique est requise au titre des articles L153-41 et suivants du code de l'urbanisme, L.123-1, L. 123-2, R123-1 et suivants du code de l'environnement.



Par délibération n° 15/2020 le Plan Local d'Urbanisme de la commune approuvé en date du 13 mars 2020, et a fait l'objet d'une modification simplifiée n° 1 ;

Par délibération n° 2024/42 la modification de droit commun du PLU a été prescrite.

Par délibération n°2024/SS le conseil municipal a décidé de soumettre le projet de modification de droit commun du PLU à une évaluation environnementale volontaire.

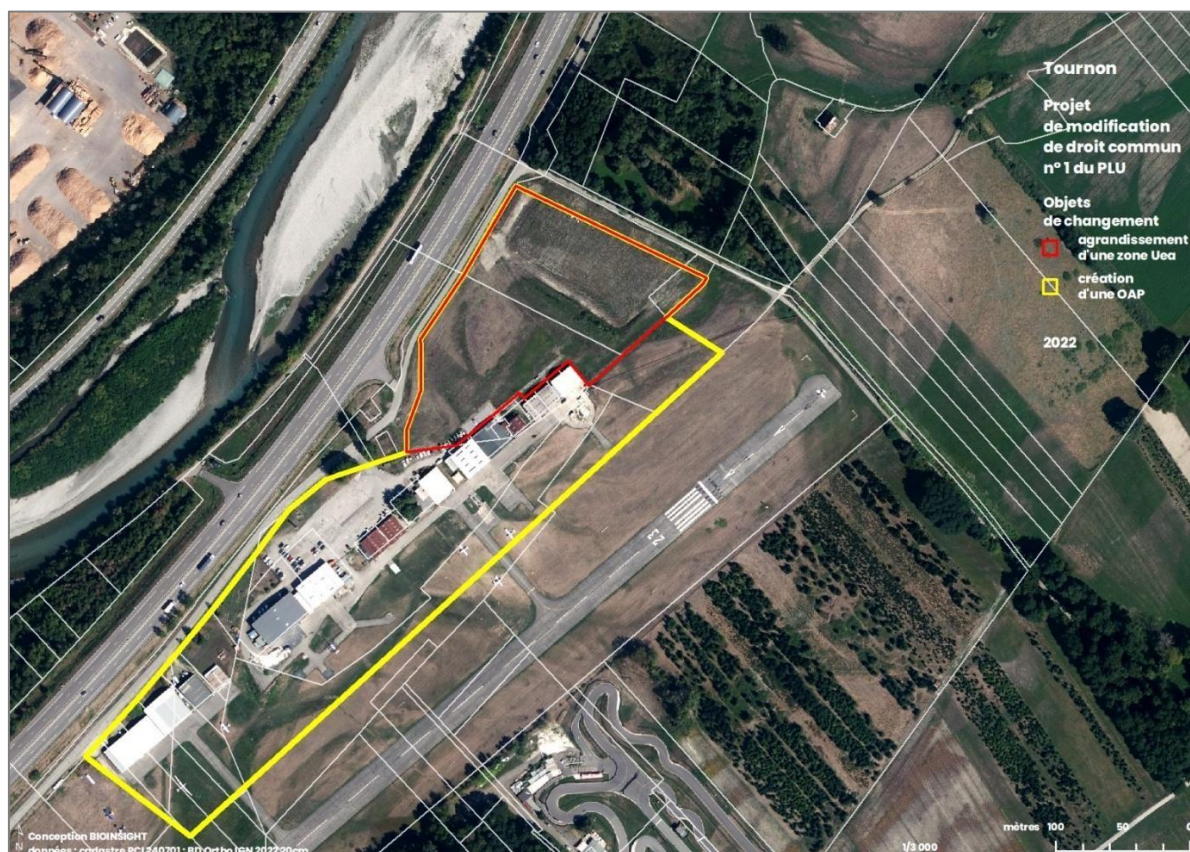
L'évaluation environnementale volontaire a été transmise à l'autorité environnementale pour avis le 14 avril 2025. Le 8 juillet 2025, l'avis délibéré n° 2025-ARA-AUPP-1602 de la mission régionale d'autorité environnementale sur la modification n°1 du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Tournon (73) a été publié.

Le dossier a été notifié aux personnes publiques associées le 12 mai 2025.

La commune de Tournon étant l'autorité compétente en matière de PLU, c'est son Conseil municipal qui pourra prendre la décision à adopter au terme de l'enquête publique, c'est-à-dire la délibération d'approbation de la modification de droit commun de son PLU.

L'urbanisation de la zone ne pourra intervenir qu'après la délivrance des autorisations d'urbanisme correspondant à chaque projet de construction dans la nouvelle zone.

Périmètre de l'OAP créée



2.2. Risques naturels

Dans le cadre du projet de restructuration de l'aérodrome, une opération de démolition-reconstruction est envisagée. Cette démarche s'inscrit pleinement dans les possibilités offertes par le PPRI, au titre d'une mise aux normes visant à renforcer la sécurité des biens et des personnes. C'est le PPRI en vigueur avec sa réglementation et ses contraintes qui va conduire les possibilités de construction et reconstruction sur cette zone.

Des surfaces de bâtiments vétustes correspondant à la surface des 5 bâtiments actuellement utilisés par SAF AEROGROUP seront détruites et permettront de revégétaliser ces espaces.

2.3. Environnement, réseaux et voiries

Des sondages pédologiques ont été réalisés et ont confirmé que le projet de restructuration ne portait pas sur une zone humide.

L'ouverture à l'urbanisation porte sur des terrains remblayés depuis plusieurs années.

Les aménagements extérieurs seront conçus dans une logique de développement durable : seules les surfaces strictement nécessaires à l'activité seront imperméabilisées. Le reste des abords restera perméable afin de préserver l'infiltration naturelle des eaux.

Les eaux pluviales issues des toitures des bâtiments restructurés et/ou bâtis seront gérées sur site, via un dispositif de rétention dimensionné pour limiter le débit de rejet. Ce débit de fuite, conforme aux prescriptions réglementaires, sera dirigé vers le ruisseau de Fontaine Claire ou vers l'Isère, selon les caractéristiques hydrauliques du terrain.

Concernant les réseaux d'eau potable et d'assainissement, la Communauté d'agglomération Arlysère nous a confirmé que :

- Le réseau d'eau potable est suffisant pour répondre aux besoins du projet.
- le zonage d'assainissement du secteur est de type non collectif, c'est-à-dire que chaque nouveau bâtiment qui sera construit dans l'actuelle zone AU à classer, ne pourra se raccorder à un réseau public puisqu'inexistant et devra s'équiper d'un système d'assainissement individuel qui sera contrôlé au stade du permis de construire.

L'aérodrome est desservi par le réseau électricité et par une voie communale existante.



2.4. Maîtrise foncière

La communauté d'agglomération Arlysère est propriétaires des parcelles de la zone AU.