



CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS

**Enquête publique relative à la
modification de droit commun n° 1
du PLU de Tournon (73460)**

**Du jeudi 6 novembre 2025 à 14h00
Au lundi 8 décembre 2025 à 17h00**



***Désignée par décision du Tribunal Administratif
de Grenoble n° E25000208/38 du 12/09/2025***

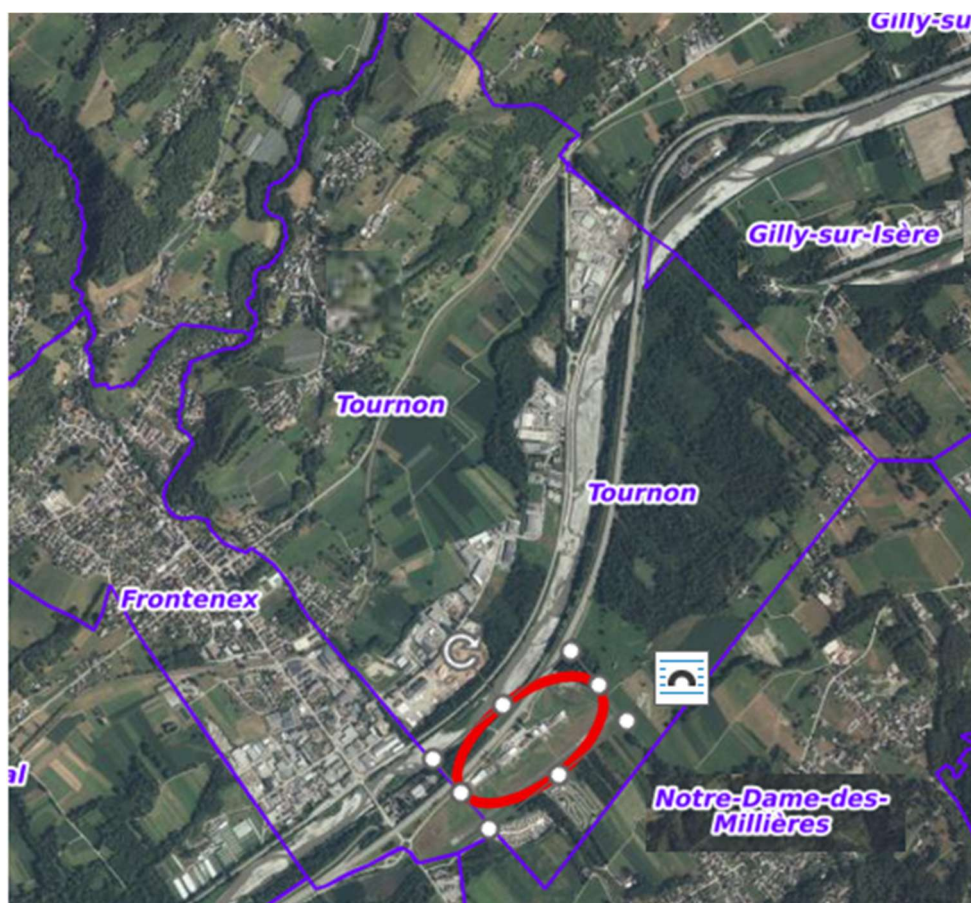
SOMMAIRE

1. <u>CONCLUSIONS MOTIVÉES</u>	3
1.1. Objet de l'enquête publique	3
1.2. Déroulement de l'enquête publique	13
1.3. Eléments de synthèse pour des conclusions motivées	18
1.3.1 <u>Conditions d'ouverture à l'urbanisation</u>	18
A. <i>Constructibilité de la zone</i>	18
a) <i>Au regard du risque d'inondation</i>	18
b) <i>Zone humide et remblais</i>	22
c) <i>Une zone régulièrement inondée</i>	26
d) <i>Prise en compte du SDAGE Rhône-Méditerranée</i>	28
e) <i>Compatibilité du projet avec la loi ZAN</i>	30
B. <i>Desserte suffisante par les réseaux et les voiries</i>	32
a) <i>Les réseaux</i>	32
b) <i>Les voiries</i>	35
C. <i>Besoin d'intérêt général auquel répond le projet</i>	36
D. <i>Existence d'alternatives</i>	43
E. <i>Nuisances proportionnées</i>	45
1.3.2 <u>Modification du règlement et création d'une OAP</u>	53
Conclusions	55
 2. <u>AVIS MOTIVÉ</u>	 58

1. CONCLUSIONS MOTIVÉES

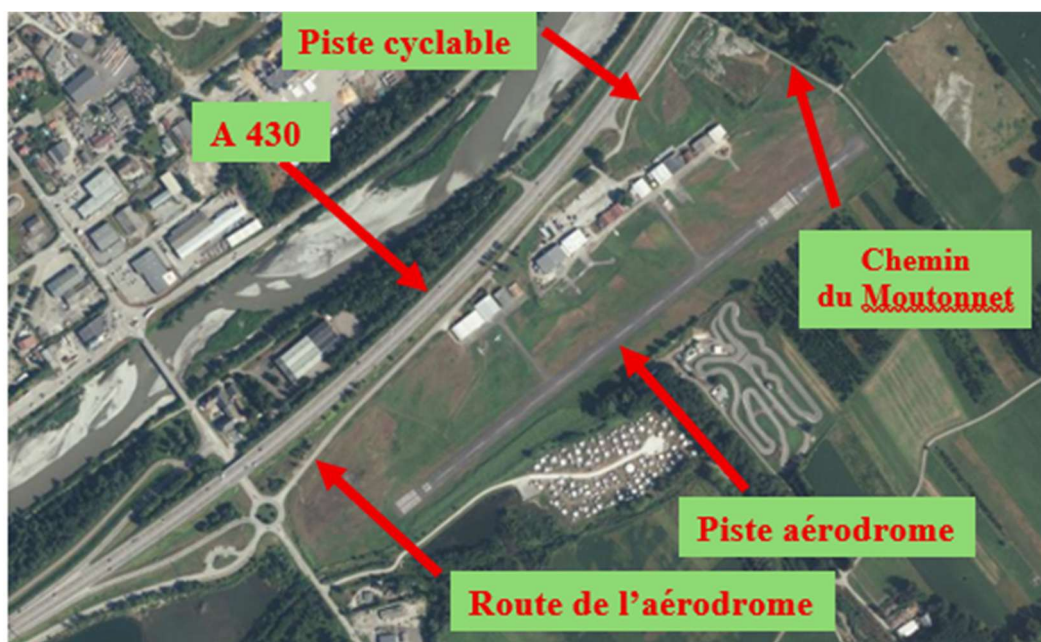
1.1. Objet de l'enquête publique

Le projet de modification de droit commun n° 1 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Tournon concerne l'aérodrome d'Albertville « Général Pierre Delachenal » qui se situe dans la zone d'activités qui lui est dédiée, en partie Sud de la commune de Tournon, dans la plaine de l'Isère, en son lit majeur gauche.

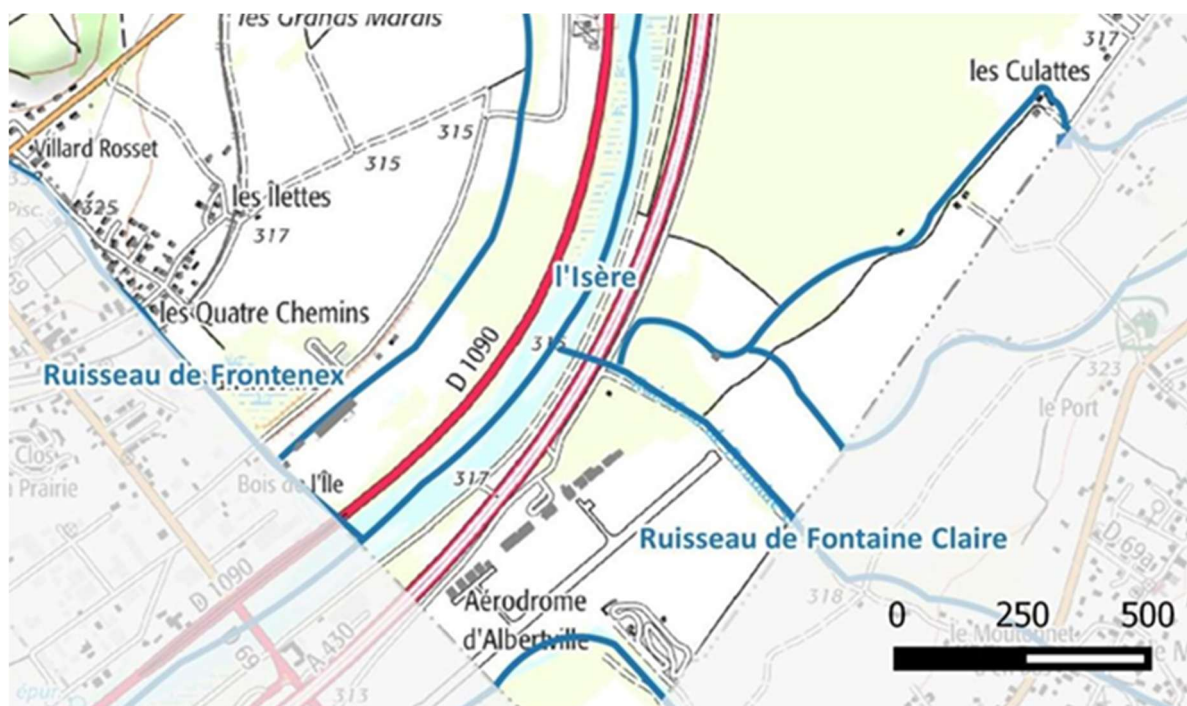


Il est encadré au nord-est, à l'est et au sud par des terrains agricoles, au sud par un karting et l'aire de grands passages, au nord-ouest et à l'ouest par l'autoroute A430 et une piste cyclable et au nord-est par le chemin du Moutonnet.

Il est accessible par la route de l'aérodrome qui se situe en partie sur la commune de Frontenex (au niveau du rond-point) et en partie sur la commune de Tournon. Cette route se transforme en chemin de la Digue, aménagé en piste cyclable.



Concernant les cours d'eau, l'aérodrome est impacté au nord-ouest et à l'ouest par la présence de la rivière de l'Isère, au nord-est par celle du ruisseau de Fontaine Claire (bassin versant de 3.5 km²) qui prend sa source sur la commune de Notre-Dame-des-Millières et traverse la plaine vers l'Isère au niveau de l'aérodrome et au sud par celle du torrent de la Combe.



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. À la différence d'un aéroport, un aérodrome n'est pas destiné au trafic aérien commercial de passagers, ni au fret et ne comprend ni terminaux, ni liaisons aériennes régulières, ni services douaniers.

L'aérodrome d'Albertville, composé de bâtiments, d'un parking public et d'une piste d'atterrissage, est un pôle d'activités et de loisirs important : y sont présents notamment le SAF (Secours aérien français), l'ACARA, un restaurant (Piper Club), l'aéroclub, un hangar à avion (SCI La Combe) et plus largement : 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.



Parking public



Quelques dates clés concernant la création et la gestion de l'aérodrome :

- ❖ **1962** : création de l'aérodrome par l'aéroclub à Ste Hélène sur Isère
- ❖ **1972** : implantation de l'aérodrome 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 »

❖ **1er janvier 2019** : transfert de l'aérodrome à la Communauté d'Agglomération Arlysère et dissolution du SIMACS. Arlysère devient compétente pour la création, la construction, l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aérodrome.

Aujourd'hui, les bâtiments existants sont 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. Plusieurs tènements sont sous-occupés et consommateurs d'espaces.

Suite à un audit en 2024, il a été constaté :

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

C'est pourquoi la Communauté d'agglomération Arlysère souhaite restructurer l'aérodrome selon les principes de renouvellement, mise en sécurité et densification et pour cela :

- Mettre en œuvre un projet incluant l'intégration paysagère des bâtiments,
- Démolir/reconstruire ou construire de nouveaux locaux à destination d'activités commerciales, artisanales, industrielles ou associatifs,
- Construire des bâtiments exemplaires d'un point de vue architecturale, énergétique et environnementale,
- Aménager de façon économe le foncier,
- Mettre en œuvre des protections anti-bruit en parallèle du travail engagé sur la maîtrise du nombre de vols,
- Prendre en compte les risques d'inondabilité dans l'organisation du secteur.

Le SAF (Secours Aérien Français), groupe savoyard né en Savoie, est le premier impacté par les problématiques précitées, notamment celles relatives aux inondations qui ont déjà impacté son fonctionnement.

C'est pourquoi la restructuration de l'aérodrome passe en premier lieu par la mise aux normes des infrastructures de la société SAF Aerogroup avec la création d'un nouveau bâtiment regroupant les 3 sites en un seul sur l'aérodrome :

- le site de maintenance industrielle principale dédié à la maintenance des hélicoptères de la région (Aero Support Force, SAF hélicoptères, SAF Industries) déjà situé sur l'aérodrome d'Albertville ;

- le centre de formation théorique et pratique des pilotes et mécaniciens (X-Aero training Academy, leader français dans la virtualisation des vols de formation, avec les simulateurs de vol) situé au 1195 rue du bois de l'île à Tournon, soit à 3.5 km de l'aérodrome d'Albertville ;

- le siège social du SAF Aerogroup, avec la direction et les fonctions administratives situé route du Rotey à Notre-Dame-des-Millières, soit à 1.5 km de l'aérodrome d'Albertville.

Architectural floor plan of an airport terminal and parking area. The plan shows a long terminal building with multiple aircraft parking positions, each with a helicopter icon. To the right is a parking lot with car spaces and a bus area. The plan includes dimensions, elevations, and various annotations in French. A red line indicates a property boundary. A small table in the top right corner provides contact information for PALMA - REYNER architectes associés.

PALMA - REYNER architectes associés
6, rue de la République
38000 Grenoble
Tél : 04 76 44 06 59
atelier.palma@orange.fr

PERMIS DE CONSTRUIRE
CONSTRUCTION D'UN AERODROME

INGENIERIE

N°	DESIGNATION	DATE
1	PROJET	
2	ETUDE	
3	PROJET	
4	PROJET	
5	PROJET	
6	PROJET	
7	PROJET	
8	PROJET	
9	PROJET	
10	PROJET	
11	PROJET	
12	PROJET	
13	PROJET	
14	PROJET	
15	PROJET	
16	PROJET	
17	PROJET	
18	PROJET	
19	PROJET	
20	PROJET	
21	PROJET	
22	PROJET	
23	PROJET	
24	PROJET	
25	PROJET	
26	PROJET	
27	PROJET	
28	PROJET	
29	PROJET	
30	PROJET	
31	PROJET	
32	PROJET	
33	PROJET	
34	PROJET	
35	PROJET	
36	PROJET	
37	PROJET	
38	PROJET	
39	PROJET	
40	PROJET	
41	PROJET	
42	PROJET	
43	PROJET	
44	PROJET	
45	PROJET	
46	PROJET	
47	PROJET	
48	PROJET	
49	PROJET	
50	PROJET	
51	PROJET	
52	PROJET	
53	PROJET	
54	PROJET	
55	PROJET	
56	PROJET	
57	PROJET	
58	PROJET	
59	PROJET	
60	PROJET	
61	PROJET	
62	PROJET	
63	PROJET	
64	PROJET	
65	PROJET	
66	PROJET	
67	PROJET	
68	PROJET	
69	PROJET	
70	PROJET	
71	PROJET	
72	PROJET	
73	PROJET	
74	PROJET	
75	PROJET	
76	PROJET	
77	PROJET	
78	PROJET	
79	PROJET	
80	PROJET	
81	PROJET	
82	PROJET	
83	PROJET	
84	PROJET	
85	PROJET	
86	PROJET	
87	PROJET	
88	PROJET	
89	PROJET	
90	PROJET	
91	PROJET	
92	PROJET	
93	PROJET	
94	PROJET	
95	PROJET	
96	PROJET	
97	PROJET	
98	PROJET	
99	PROJET	
100	PROJET	

A1

PLAN RDC

NUMERO D'AFFAIRE: 24.003

PC

Date: 07/06/2024

Echelle: 1/200

Indice



La partie de l'aérodrome déjà urbanisée sur laquelle se situent les bâtiments et aménagements existants est classée en zone Uea du PLU (zone rose ci-dessous), c'est-à-dire une zone d'activité déjà urbanisée et réservée à l'aérodrome. Le secteur, objet de la présente procédure, est quant à lui classé en zone AU stricte du PLU (zone hachurée en rouge ci-dessous), c'est-à-dire non constructible en l'état mais destinée à l'être.



La modification de droit commun n° 1 du PLU de la commune de Tournon doit permettre :

- l'ouverture à l'urbanisation de la zone à urbaniser (AU) de 2.2 en la classant en zone Uea, une « sous-zone » de la zone Ue du PLU explicitement réservée à l'aérodrome, étant précisé que conformément au règlement du PLU, les zones Ue sont des zones d'activités qui ont « vocation à accueillir les activités des secteurs secondaire et tertiaire : industrie, entrepôt, commerce, bureau, y compris les installations classées, ainsi que les équipements d'intérêt collectif et services publics : locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, à l'exclusion de toute habitation. » Le périmètre de la zone AU ainsi modifiée serait intégré dans la zone Uea existante.



ZONES

- zone agricole
- zone naturelle
- zone naturelle à vocation d'accueil de grand passage des gens du voyage
- zone naturelle à vocation de loisirs
- activités à dominante commerciale
- activités à dominante artisanale

PRESCRIPTIONS SURFACIQUES

- Bandes de sécurité - Zone inconstructible
- Espace Boisé Classe à protéger
- OAP
- Recul par rapport aux cours d'eau
- Zone constructible sous conditions du PPRI Combe de Savoie
- zone humide
- Zone inconstructible du PPRI Combe de Savoie
- Zone inconstructible : lit mineur, occupé par des écoulements vifs et expose à des aléas d'inondation fort.
- secteur de projet en attente d'un projet d'aménagement global

INFORMATIONS

- Périmètre de voisinage d'infrastructure de transport terrestre
- Zone de risque canalisation gaz IRE
- Zone de risque canalisation gaz PEL

- la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n° 5 « Aéroport d'Albertville » sur l'ensemble de l'installation existante ainsi que sur l'actuelle zone AU à classer en zone Uea (soit environ 7.4 hectares) avec le contenu suivant :

OAP n°5 :L'aéroport Albertville – Général Pierre Delachenal

Le contexte

L'aéroport d'Albertville est situé sur la commune de Tournon, au sein d'une zone d'activité économique située en rive gauche de l'Isère.



La vocation du secteur est de permettre la restructuration de l'aéroport et sa zone d'activités. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation porte un ensemble de parcelles d'une surface totale de 73 648 m².

Diagnostic du site

Risques naturels

Le site est concerné par le Plan de Prévision des Risques d'Inondation de l'Isère (voir PPRI en annexe 4-2 du PLU).

Il est situé pour partie en zone « rouge » Ri. Au sein de l'OAP les zones « rouges », sont destinées à recevoir des infrastructures compatibles avec le PPRI.

Les projets ne devront pas présenter de sous-sol et présenter un premier plancher (habitable ou fonctionnel) calé au-dessus de la cote indiquée en trait plein sur la carte des cotes d'inondation pour être considéré comme « hors d'eau ».

Le périmètre de l'OAP est situé à proximité du ruisseau de Fontaine-Claire, les aménagements et/ou constructions devront donc respecter un recul de 10 m par rapport au sommet des berges de ce ruisseau

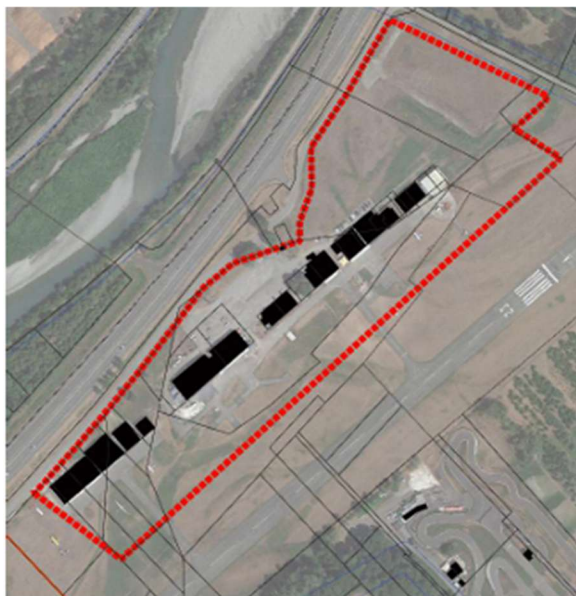
Accès et réseaux

Le site est accessible par la route de l'aérodrome ou le chemin de la Digue ainsi que la piste cyclable. Le secteur est desservi par l'eau potable. La gestion de l'assainissement est autonome.

Scénario d'aménagement retenu

Les orientations retenues ont pour objectif de permettre la restructuration de l'aérodrome, d'optimiser l'aménagement du site et l'insertion paysagère et environnementale en intégrant la problématique d'inondabilité.

- Démolition des bâtiments les plus vétustes,
- Restructuration des bâtiments existants,
- Construction d'un nouveau bâtiment afin de bénéficier d'une infrastructure conforme aux normes environnementales, d'assurant un gain de sécurité indispensable et d'améliorer les conditions de travail du SAF,
- Réflexion sur l'insertion paysagère des bâtiments,
- Prendre en compte les évolutions et différentes contraintes réglementaires,
- Création d'espace vert et paysagé,
- Restructuration des réseaux publics (eau potable, assainissement et eau pluviale),
- Aménagement du site et orientation des bâtiments en prenant en compte le risque d'inondabilité et l'écoulement des eaux,
- Prise en compte des nuisances sonores.



- la modification du règlement écrit de la zone Uea concernant les hauteurs et les stationnements :

✓ Actuellement, le règlement de la zone Uea relatif à la hauteur maximale dispose : « Dans les sous-zones Uea : la hauteur maximale des constructions est fixée à 14 mètres ». Le projet propose la formulation suivante : « Dans les sous-zones Uea : la hauteur maximale des constructions est fixée à 14 mètres dans la ZAE « Carrefour des Vallées » et à 18 mètres à l'aérodrome. »

✓ Actuellement, en sous-zone Uea, 5 destinations sont répertoriées (logements, commerces, établissements à usage artisanal ou industriel, bureaux, entrepôts) avec des dispositions différentes relatives au stationnement. Le projet propose de maintenir seulement la disposition relative aux commerces et de créer pour une autre catégorie « autres constructions » la règle suivante : **« Le nombre de places devra être adapté aux besoins de stationnement cumulés du personnel et de la clientèle susceptible d'être présents simultanément dans l'établissement. »**

1.2. Déroulement de l'enquête publique

Dans les délais réglementaires, l'avis d'enquête publique a été publié deux fois dans deux journaux diffusés dans le département ainsi que sur le site internet de la commune de Tournon, a été affiché pendant toute la durée de l'enquête à la mairie de Tournon et sur le site du projet, plus précisément sur le parking de l'aérodrome.

Aucun registre dématérialisé n'a été ouvert pour cette enquête.

La communication sur la tenue de l'enquête publique a été réalisée conformément à la réglementation et à l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

La version initiale du dossier d'enquête publique a été complétée avant le début de l'enquête, suivant en cela chacun des conseils que j'ai donnés à la commune en ce sens.

A l'ouverture de l'enquête, le dossier d'enquête réalisé par l'urbaniste « Nadège CHOMAZ » missionnée par la mairie de Tournon, se composait des documents exigés par l'article R123-8 du code de l'environnement et par le code de l'urbanisme et de documents non imposés par ces textes mais qui permettaient la parfaite information du public sur le dossier et la procédure.

Dans les premiers jours de l'enquête, le dossier a été complété :

- le 12 novembre 2025 par :

- ✓ La délibération n° 2025/43 du 7 novembre 2025, reçue en Préfecture le 10 novembre 2025 : Justification de l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU du PLU
- ✓ La délibération n° 2025/44 du 7 novembre 2025, reçue en Préfecture le 10 novembre 2025 : Bilan de la concertation
- ✓ Arrêté du maire n° 2025/79 d'ouverture d'une enquête publique mais seulement pour faire apparaître l'accusé de réception du contrôle de légalité qui n'apparaissait pas sur la première version de cet arrêté déjà publié

Aucune de ces pièces n'apportait d'informations sur le fond. Elles ne concernaient que la forme et visaient seulement à répondre aux exigences de procédures légales. Leur contenu était déjà présent dans les documents du dossier d'enquête publique mis à disposition dès le 6 novembre 2025.

- Le 25 novembre 2025, par l'étude réalisée par le bureau d'études Améten concernant la délimitation de la zone humide. Cet ajout fait suite à la demande d'un particulier pendant l'enquête publique.

Conformément à l'article R 123-14 du code de l'environnement, toutes les pièces ajoutées étaient accompagnées d'un bordereau mentionnant leur nature et la date à laquelle elles ont été ajoutées.

Les documents mis à disposition étaient conformes à la réglementation, lisibles et compréhensibles par le public.

Trois permanences ont été assurées en mairie de Tournon pendant l'enquête publique qui s'est déroulée sur 33 jours consécutifs (dont un férié), du jeudi 6 novembre 2025 à 14h00 au lundi 8 décembre 2025 à 17h00. L'une d'elle s'est déroulée jusqu'à 18h30, et une autre un matin afin de faciliter son accès à une partie du public.

Un exemplaire du dossier papier et un registre papier ont été tenus à la disposition du public dans les locaux de la mairie de Tournon.

Par ailleurs, le dossier était consultable en permanence sur le site internet de la commune de Tournon. Lors de ma première permanence qui s'est tenue le jeudi 6 novembre 2025 de 14h00 à 16h00, il m'a été indiqué à plusieurs reprises par des citoyens que le dossier d'enquête publique n'était pas en ligne le matin même. Ce fait est tout à fait conforme à l'arrêté d'ouverture d'enquête publique qui indiquait précisément que l'enquête ne commençait qu'à 14h00 le 6 novembre 2025.

L'accès du public au dossier et aux permanences ont donc été conformes à la réglementation et à l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique. Le public pouvait consulter le dossier d'enquête publique, rencontrer la commissaire enquêtrice et formuler ses observations.

Lors de mes trois permanences, j'ai reçu **52 personnes** (en comptant celles que j'ai vues plusieurs fois) :

- **11 personnes** lors de ma première permanence dont certaines membres ou représentantes de l'ACNDAA (Association de Lutte Contre les Nuisances et le Développement de l'Aérodrome d'Albertville)

- **14 personnes** lors de ma deuxième permanence dont certaines membres ou représentantes de l'ACNDAA et de l'association « Bien vivre à Tournon ».

- **27 personnes** lors de ma troisième et dernière permanence dont certaines membres ou représentantes de l'ACNDAA et de l'association « Santé, environnement Combe de Savoie » basée à Cruet.

Les échanges ont été très cordiaux et respectueux. Je remercie toutes les personnes qui se sont déplacées en mairie et plus largement tous les contributeurs, quelle qu'ait été leur position, pour les informations qu'ils ont bien voulu porter à ma connaissance et qui m'ont permis d'avancer dans l'étude de ce dossier, au fur et à mesure, sous un nombre important d'aspects.

Toutes les permanences se sont déroulées dans des conditions très satisfaisantes.

Conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, les contributions envoyées par courrier étaient consultables en mairie pendant l'enquête et regroupées dans une pochette à disposition du public avec le registre papier et les contributions envoyées par courriel ont été mises en ligne au fur et à mesure, sur le site internet de la mairie de Tournon, dans un dossier intitulé « Contributions reçues par mail ».

L'enquête est marquée par une très forte mobilisation du public puisque pendant cette enquête, j'ai reçu **146 contributions au total**, dont :

- **14** contributions orales lors des permanences
- **58** contributions par courrier (remis en mains propres lors des permanences, envoyés par voie postale, ou déposés en mairie)
- **68** contributions envoyées par mail
- **6** contributions inscrites directement dans le registre papier

Les contributions écrites (courriers et mails) représentent un total de plus de **400 pages**.

Quelques contributeurs ont contribué plusieurs fois, soit de manière identique à leur première contribution, soit avec des éléments complémentaires. Seuls **5** contributeurs sont restés anonymes.

La majorité des particuliers contributeurs résident à **Notre-Dame-des-Millières**. Les autres communes de résidence portées à ma connaissance sont : Tournon, Mercury, Plancherine, Verrens-Arvey, Monthion, Albertville, Montailleur, Gilly-sur-Isère, Grignon, Sainte-Hélène-sur-Isère.

Les contributeurs **autres que les particuliers** sont constitués par :

- **7 personnes travaillant pour le SAF Aerogroup** : employés du SAF Aerogroup ou du SAF Hélicoptères et le SAF Aerogroup lui-même
- **6 clubs/ligues/comités** : « Les Pieds Tendres », « Les Indiens de Montlamb'Air », La ligue Auvergne-Rhône-Alpes de Vol Libre, le Comité départemental de Vol Libre, « Les Tétrass du Vol Gelon », le Club Alpin Français Vanoise Tarentaise
- **5 associations** : l'ACNDAA, « Environnement et Partage », « Santé, environnement Combe de Savoie », UFCNA, FNE Savoie

- **3 entreprises** : Restaurant « Piperclub », « Joly et Philippe », MBTM
- **2 établissements hospitaliers** : SAMU de l'Isère et SAMU de Savoie
- **2 collectivités territoriales** : La Communauté de Communes Cœur de Savoie et 1 élu de Frèterive
- **1 avocat** : « Leonem avocats » représentant l'ACNDAA

Conformément à l'article R 123-18 du code de l'environnement, j'ai établi un procès-verbal que j'ai remis le 16 décembre 2025 à Mme Sandrine BERTHET, maire de la commune de Tournon, responsable du plan et autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise.

Dans celui-ci, j'ai choisi de classer les contributions par type d'avis (favorable, neutre et défavorable) et à l'intérieur de chacune de ces 3 catégories, par thèmes abordés. On dénombre :

- **18 contributions favorables** portées par la société « SAF Aerogroup » elle-même, des salariés de cette société, le Directeur Général du SAF Hélicoptères, des entreprises utilisatrices des services de cette société (« Joly et Philippe », « MBTM », le « Club Alpin Français Vanoise-Tarentaise », un praticien du SAMU de Savoie, le SAMU de l'Isère, la société « COMAG »), le responsable du restaurant situé sur l'aérodrome et deux citoyens, avec pour arguments :

- ✓ Nécessité réglementaire et non extension de l'activité
- ✓ Activité de maintenance cruciale
- ✓ Enjeu économique et social (sauvegarde des emplois et agréments)
- ✓ Réduction des nuisances
- ✓ Modernisation et sécurité de l'aérodrome
- ✓ Améliorations environnementales
- ✓ Engagements du SAF en matière de concertation

- **5 contributions « neutres »** émises par trois clubs de parapente (« Les Pieds tendres » basé à Chamoux-sur-Gelon, « Les Indiens de Montlamb'Air basé à Saint-Jean-de-la-Porte, « Les Tetras du Vol Gelon » basé à Arvillard) ainsi que la « Ligue Auvergne-Rhône-Alpes de vol libre » et le « Comité départemental Vol Libre de Savoie ».

Elles font part de leurs inquiétudes concernant les risques liés à l'augmentation potentielle du trafic d'hélicoptères mais précisent bien que l'objectif principal de leurs contributions est d'assurer une cohabitation transparente, sécurisée et équilibrée des différentes pratiques aériennes, et pour cela demandent à être formellement associées aux consultations, aux échanges liés au projet, à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) et aux groupes de travail sur l'espace aérien, voire de prévoir l'organisation d'une concertation spécifique avec les instances de vol libre avant toute décision modifiant les conditions de pratique ou la sécurité.

- 123 défavorables voire très défavorables

Elles mettent en évidence une opposition massive et multiforme au projet de modification du PLU, structurée autour des **thèmes suivants** :

- Définition de l'objet de l'enquête contestée
- Un projet qui ne répond pas à l'intérêt général
- Augmentation des nuisances sonores depuis 2019
- Impacts sanitaires et psychologiques
- Risques liés à l'urbanisation d'une zone inondable et régulièrement inondée
- Environnement, climat et biodiversité non pris en compte par le projet
- Economie et emploi, un argument non opérant face à l'ampleur des nuisances
- Risques augmentés par le projet en matière de sécurité aérienne
- Non-respect du cadre réglementaire
- Critique de la gouvernance et de la concertation autour de ce projet
- Demandes et propositions d'alternatives

L'enquête s'est donc déroulée dans des conditions conformes aux codes de l'urbanisme et de l'environnement ainsi qu'à celles décrites dans l'arrêté d'ouverture d'enquête publique.

L'enquête est marquée par une très forte mobilisation du public qui a considérablement nourri ma réflexion sur ce dossier et témoigne d'une majorité d'avis défavorables, voire très défavorables.

1.3. Éléments de synthèse pour des conclusions motivées

Pour cet argumentaire, je propose de reprendre chaque point composant le projet de modification de droit commun n° 1 du PLU de Tournon, à savoir :

- l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU (1.3.1)
- la modification du règlement de la zone Uea et la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n° 5 « Aéroport d'Albertville » (1.3.2)

1.3.1 Conditions d'ouverture à l'urbanisation

Le projet de modification propose de classer l'actuelle zone AU stricte en zone Uea, comme celle existante déjà sur l'aéroport, ce qui revient à rendre constructible cette zone qui ne l'est actuellement pas.

Il convient donc de vérifier si les conditions d'ouverture à l'urbanisation de toute zone AU stricte sont remplies :

A. Constructibilité de la zone

a) Au regard du risque d'inondation

La constructibilité d'une zone AU, qu'elle soit stricte ou indicée, est une condition de son ouverture à l'urbanisation et peut sembler évidente puisque par définition, ces zones, anciennement zone N ou zone A (c'est-à-dire inconstructible ou d'une constructibilité très limitée et réservée à l'usage agricole) sont destinées à être urbanisées. Leur classement en zone AU témoigne donc en principe de leur caractère constructible.

Cependant, j'ai été rapidement amenée à vérifier les conditions du classement de ce secteur en zone à urbaniser dans la mesure où il est identifié en zone rouge inconstructible (Ri) par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Combe de Savoie, approuvé le 19 février 2013.

Comme indiqué par la commune dans son courrier du 29 décembre 2025, en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique, le secteur est classé en zone à urbaniser depuis 1994, d'abord en zone « NAb » puis en zone « AUea » en 2007. Ce classement est donc antérieur à la date d'approbation du PPRI.

Ce qui n'est pas le cas du renouvellement de ce classement en zone AU qui est intervenu lors de la révision générale du PLU de la commune de Tournon prescrite par une délibération de son Conseil municipal, compétent en matière de document d'urbanisme, le 26 septembre 2014 et approuvée par une délibération de ce même Conseil le 17 janvier 2020.

La question du renouvellement de son classement en zone constructible s'est donc logiquement posée selon moi lors de cette procédure de révision générale dans la mesure où elle était la première procédure relative au PLU à pouvoir prendre en compte le PPRI.

La commune, dans sa réponse précitée, précise sur ce point *« Lors de la révision de son PLU en 2020, ce secteur est resté classé en zone AU (...), les services de l'Etat en charge de l'élaboration du PPRI n'ont pas remis en cause cette zone compte-tenu de la nécessité de sécuriser et restructurer le site. »*

Personnellement, à la lecture du rapport d'enquête de la procédure de révision générale du PLU, je ne peux effectivement que constater l'absence de remarque particulière de la part des acteurs concernés. En revanche, je ne sais si je dois en déduire qu'aucune réflexion n'a été menée sur ce point ou que les réflexions ont mené à la conclusion indiquée par la commune.

Dans tous les cas, force est de constater que le classement du secteur en zone inondable non constructible au PPRI n'a pas fait obstacle à son classement en zone à urbaniser dans le PLU, ce qui, selon moi, décale la question sur la procédure actuelle de modification du PLU qui envisage sa constructibilité immédiate.

Voici mon analyse sur ce point :

La notice de présentation du projet indique concernant les risques d'inondation :

« Le site est concerné par le Plan de Prévision des Risques d'Inondation de l'Isère (voir PPRI en annexe 4-2 du PLU). Il est situé pour partie en zone « rouge » Ri. Au sein de l'OAP les zones « rouges », sont destinées à recevoir des infrastructures compatibles avec le PPRI. Les projets ne devront pas présenter de sous-sol et présenter un premier plancher (habitable ou fonctionnel) calé au-dessus de la cote indiquée en trait plein sur la carte des cotes d'inondation pour être considéré comme « hors d'eau ». Le périmètre de l'OAP est situé à proximité du ruisseau de Fontaine-Claire, les aménagements et/ou constructions devront donc respecter un recul de 10 m par rapport au sommet des berges de ce ruisseau. »

Le dossier précise également : *« Le secteur est concerné par l'aléa inondation (PPRI de l'Isère). La modification du PLU intègre ces contraintes en classant la zone en UEa, où seules les constructions liées à l'activité aéroportuaire et répondant à des critères de sécurité stricts (cote de plancher minimale, absence de sous-sol) sont autorisées. Le respect des prescriptions du PPRI et la validation du projet par les services de l'État (DDT) garantissent une gestion appropriée du risque pour les biens et les personnes. »*

Pourtant le PPRI de la Combe de Savoie indique en page 8/24 concernant la zone Ri appelée « zone inconstructible » :

« Il convient d'empêcher les nouvelles implantations sur ces zones pour au moins l'une des raisons suivantes :

- Elles sont exposées à des aléas d'inondation forts en raison de l'intensité des paramètres physiques (hauteur d'eau, vitesse) pour lesquels la sécurité des personnes ne peut être garantie.

- Elles sont susceptibles d'être exposées à des aléas d'inondation forts en cas de rupture de digue.

- Elles constituent des champs d'expansion utiles à la régulation des crues au bénéfice des zones aval.

- Elles constituent autant de possibilités d'écoulement pour les crues supérieures à la crue de référence. »

S'en suit ensuite en pages 9 et 10, une liste des dérogations possibles à ce principe.

Dans son avis du 25 juin 2025 sur la présente procédure de modification du PLU, l'Etat indique qu'« une dérogation est possible au principe d'inconstructibilité de la zone, dans la mesure où le projet répond à une mise aux normes des installations existantes. »

En effet, en page 9/24 du règlement du PPRI, il est indiqué dans la partie « Autorisations Ri » : « Les aménagements nécessaires à des mises aux normes en les couplant si possible à un renforcement de la sécurité des personnes et la réduction de la vulnérabilité des biens ».

Cependant, en urbanisme, il me semble qu'un « aménagement » ne recouvre pas la même notion que celle de « construction ». Or le projet d'ouverture à l'urbanisation de la zone AU vise bien à rendre possible la construction de bâtiments nouveaux sur une zone actuellement vide de tout aménagement et de toute construction.

Selon mon interprétation, par « aménagements nécessaires à des mises aux normes », le PPRI vise des travaux sur des bâtiments existants qui nécessiteraient une mise aux normes, comme c'est le cas par exemple des bâtiments de l'aérodrome situés sur l'actuelle zone Uea.

La disposition précitée du PPRI ne peut être interprétée selon moi comme autorisant à construire de nouveaux bâtiments sur un secteur vierge situé en zone rouge du PPRI pour mettre aux normes des bâtiments existants situés sur un autre tènement.

De plus, qu'il s'agisse de cette dérogation ou des autres dérogations au principe d'inconstructibilité énumérées en page 9 et 10/24 du règlement de la zone Ri du PPRI, elles concernent toutes, selon moi, des activités ou bâtiments existants et pour chacune d'elles, la même condition est toujours émise : « présentation d'un projet qui améliore ou tout le moins n'aggrave pas la vulnérabilité globale du bâtiment », avec une référence explicite pour certaines à une étude de risque.

La commune de Tournon affirme dans sa réponse du 22 août 2025 à l'avis de l'autorité environnementale que le projet entraînera une baisse nette de la vulnérabilité globale en s'appuyant sur un ensemble de mesures qui seront mises en place par le projet :

- ✓ Les nouveaux bâtiments respecteront strictement le PPRI, notamment par une surélévation du terrain à la cote légale,

- ✓ Les constructions quittent la zone "aval" (plus exposée) pour être reconstruites sur la partie amont, naturellement moins vulnérable,
- ✓ L'OAP impose la végétalisation des parkings, ce qui permet de rendre les sols plus perméables et de mieux absorber les eaux de pluie.

Or je considère que la garantie que le projet n'augmentera pas la vulnérabilité du site pour les biens et les personnes ne peut de toute façon être apportée que par une étude, comme demandée par le PPRI, étude dont l'autorité environnementale, dans son avis du 8 juillet 2025, note l'absence dans le dossier.

Et même à considérer qu'une étude ne serait pas nécessaire, la lecture du dossier permet d'affirmer que le projet augmente la vulnérabilité du site pour les personnes.

En effet, la vulnérabilité est définie par le PPRI de la Combe de Savoie comme le « *niveau des conséquences prévisibles du phénomène d'inondation sur les personnes, biens et activités susceptibles d'être affectés par celui-ci* ». L'augmentation du nombre de personnes exposées est ensuite explicitement citée par ce document comme un exemple d'augmentation de la vulnérabilité.

Le projet d'ouverture à l'urbanisation aura pour conséquence d'augmenter le nombre de personnes sur le site puisque le projet prévoit de réunir les trois sites du SAF sur l'aérodrome (l'actuel site de maintenance, le site administratif situé à Notre-Dame-des-Millières et le site de formation comportant les simulateurs de vols situés à Tournon).

À cet égard, dans sa réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la commune précise bien : « *L'ensemble des activités SAF vont être regroupées dans le même bâtiment, il y aura donc plus de salariés sur l'aérodrome (personnel administratif localisé à Notre-Dame-des-Millières + personnel qui s'occupe des simulateurs localisés sur la ZAE du Bois de l'île à Tournon).* »

Sans compter que le centre de formation à Tournon comporte des espaces dédiés à l'hébergement des personnes en formation, comme indiqué sur le site internet de X-Aero training : « *Le centre de formation propose également des logements avec salle de bain privée et télévision, ainsi qu'un espace de repos convivial avec cuisine, billard, canapés et terrasse.* » ce qui augmenterait d'autant plus la vulnérabilité du site en permettant à des personnes d'y séjourner. Le dossier ne précise rien concernant le déplacement ou non de ces hébergements mais même sans eux :

L'augmentation de la vulnérabilité du site pour les personnes par le projet est selon moi avérée.

Elle est d'autant plus injustifiée que le dossier n'indique aucun problème d'inondations ou d'autres risques ou problème de sécurité auxquels seraient exposées le personnel des 2 autres sites (Notre-Dame-des-Millières et Tournon) que le projet se propose de faire venir sur un site lui concerné par des risques importants d'inondation.

Non seulement le projet expose plus de personnes aux risques d'inondation mais en plus des personnes qui actuellement se trouvent sur des sites qui ne les exposent pas à ces risques.

b) Zone humide et remblais

Dans son avis sur la présente procédure du 25 juin 2025, l'Etat indique :

Au regard des enjeux environnementaux et comme précisé dans la notice et de l'évaluation environnementale, au début des années 2000 une relique de la forêt alluviale de l'Isère était présente sur ce secteur et une zone humide était également identifiée par le CEN. Toutefois, les sondages pédologiques réalisés pour l'évaluation environnementale montrent l'absence actuelle de zone humide et la hauteur de la nappe de l'Isère ne permet pas non plus de maintenir un milieu humide sur ce secteur. Au regard de ces éléments, le secteur n'ayant plus les caractéristiques d'une zone humide, l'urbanisation envisagée ne nécessite pas de mesures particulières sur ce volet environnemental.

Cela signifie donc que si la zone humide était toujours présente, la constructibilité de la zone serait remise en cause car, comme le rappelle l'un des contributeurs pendant l'enquête publique : l'étude environnementale du dossier actuel précise que ce secteur de la zone AU est bien identifié dans l'inventaire départemental des Zones Humides (ZH) pour le critère végétation et classé en niveau D par le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) qui préconise pour ces zones un classement "N" assurant leur "non urbanisabilité".

Or l'étude réalisée par le bureau d'études Améten en 2025 et produite dans le dossier d'enquête publique conclut à l'absence d'une zone humide sur le secteur classé en zone AU.

De nombreuses contributions apportées lors de l'enquête publique remettent en cause la méthodologie de cette étude. Suite à des questions à ce sujet posées par le public et par moi-même dans le procès-verbal de synthèse, la commune a sollicité le bureau d'études Améten et a produit en annexe 6 de sa réponse au procès-verbal les éléments apportés par celui-ci.

Le bureau d'études affirme que la méthodologie a été respectée avec, à l'appui, un ensemble d'arguments et de documents annexés pour lesquels je n'ai pas les compétences nécessaires d'analyse. Néanmoins je retiens les éléments suivants qui concernent notre problématique :

Le remblai en question correspond à un volume de matériaux d'origine anthropique (gros cailloux, briques, foin, déchets divers, etc.).

Les images ci-dessous permettent de mieux visualiser le remblai.





Figure 2 : Photographies du remblai présent sur le site (Source : Améten, photographies prises le 25/02/2025)

Les remblaiements par le dépôt de matériaux anthropiques divers suppriment la connexion entre la surface et la nappe d'eau. Selon leur nature, ils peuvent également présenter un risque de pollution du sol et de l'eau.

Un remblai en zone humide est donc par définition une altération ou une destruction de zone humide.

Ceci tend à confirmer les affirmations de nombreux contributeurs pendant l'enquête publique qui affirment que le déboisement et les remblais intervenus sur cette zone ont eu pour conséquence très grave, outre de porter atteinte à la zone humide existante et de constituer une perte écologique et de puits de carbone, de fausser la méthodologie et donc les résultats de l'étude pédologique réalisée en 2025 qui n'a pu conclure qu'à une absence de zone humide dans la mesure où l'étude a été effectuée après ces travaux. Il en est de même concernant l'évaluation environnementale réalisée après ces travaux, rendant impossible l'évaluation de l'état initial réel du site.

Je me permets un aparté sur ce point : de nombreux contributeurs indiquent que ces travaux (déboisement et remblais) ont été effectués sans autorisation préalable et alors que le PPRI interdit les remblais.

Dans la mesure où les remblais et le défrichement ont été réalisés sur une zone a minima anciennement humide, il m'a semblé que la question de l'autorisation des opérations intervenues sur cette zone est importante, d'autant plus que :

- cette question n'a pas été étudiée lors de la procédure de révision du PLU approuvée en 2020. Lors de cette procédure, l'autorité environnementale a d'abord soumis la procédure de révision du PLU à une évaluation environnementale mais après recours gracieux de la commune, a décidé le 9 mars 2018 que la procédure n'était pas soumise à évaluation environnementale. Dans son courrier du 29 décembre 2025 en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique, la commune rappelle ce point et en tire la conclusion suivante « *ce qui démontre que des justifications suffisantes sur les aspects*

questionnés (remblai et zone humide) lui ont été apportés. » Personnellement, j'en tire la conclusion que ces questions n'ont pas été abordées.

- d'autres travaux de remblai sont intervenus postérieurement à cette procédure de révision du PLU de 2020.

- le PPRI dans son titre III, page 8/24, concernant la zone Ri dispose : « Tout projet, tout dépôt, tout ouvrage... qui réduit ou gêne l'expansion des crues assimilables à la notion de remblais est globalement interdit dans les zones inondables du PPR. Par dérogation à ce principe d'interdiction, certains projets peuvent être admis, sous réserve de validation par les services de l'Etat ».

J'ai donc questionné le SISARC qui, dans sa réponse du 9 décembre 2025, mentionne des travaux de sécurisation en 2019-2020 autorisés par arrêté préfectoral n° 2019-1464 en date du 13 novembre 2019 ainsi que le dépôt en urgence entre novembre 2023 et janvier 2024, de déblais excédentaires en confortement de l'ouvrage « chemin du Moutonnet », ouvrage contribuant à la protection contre les inondations de l'Isère, déblais évacués durant l'année 2024.

Considérant que l'arrêté préfectoral précité ne couvrait pas les derniers dépôts et retraits de 2023-2024, j'ai interrogé la DDT qui m'a répondu le 18 décembre 2025 :

« Dépôts suite à la crue 2023 : Les travaux d'urgence de **nécessitent pas d'autorisation préalable**, ni pour les travaux, ni pour les stockages lorsqu'ils sont temporaires. Nous demandons lorsque c'est possible, de nous avertir préalablement et, dans tous les cas de nous tenir informé par un rapport d'intervention. Nous comptons sur les capacités du gémapiens à réfléchir en situation de crise pour éviter les impacts sur les milieux sensibles. Comme évoqué par le SISARC, le dépôt était provisoire, il a bien été retiré en 2024, comme indiqué. **Le dépôt n'existe plus, et il n'y a pas d'irrégularité sur ce point.** »

Ne possédant pas un état des lieux du site avant ces remblais (un considérant de l'arrêté préfectoral n° 2019-1464 en date du 13 novembre 2019 ayant autorisé les remblais de 2019-2020 mentionne seulement que les travaux concernent « des terrains non boisés de faible niveau d'enjeu écologique, n'abritant pas d'espèce protégée et ne constituant pas d'habitat d'espèce protégée ») et aucune autorisation n'ayant été nécessaire pour le dépôt et le retrait des déblais de 2023-2024, il n'est pas possible de savoir si :

- la zone humide avait déjà disparu avant les opérations de défrichement et de remblais ou si au contraire, ce sont ces opérations qui ont eu pour conséquence de porter atteinte à la zone humide existante et de constituer une perte écologique et de puits de carbone, comme l'indiquent plusieurs contributeurs lors de l'enquête publique ;

- l'autorisation a été donnée parce que la zone humide n'était déjà plus présente ou parce qu'il a été considéré que les travaux étaient d'un intérêt général supérieur à la présence de la zone humide.

Même autorisés, il n'en reste pas moins que :

- ✓ la présence de remblais sur la zone à urbaniser est confirmée par :
- l'Etat dans son avis sur la présente procédure du 25 juin 2025 :

Par ailleurs, la future construction empiète sur un remblai (à une cote supérieure à la cote de référence du PPRI) qui sécurise le système d'endiguement du ruisseau de Fontaine Claire. La

- par les photos ci-dessus fournies par le bureau d'études Améten.

- ✓ Ce bureau d'études confirme également que par définition les remblais conduisent à la destruction ou a minima à l'altération d'une zone humide, avec un risque de pollution du sol et de l'eau.

Qu'elle ait été encore présente ou non avant les travaux de défrichement et de remblais, la zone humide anciennement présente sur le secteur a définitivement été altérée par les remblais autorisés en 2019.

Par ailleurs, c'est également sur la base de ces remblais que l'infrastructure nouvelle du SAF pour laquelle la commune souhaite ouvrir la zone AU à l'urbanisation va être construite et qui lui permettra de respecter la règle « hors d'eau », c'est-à-dire le fait que le premier niveau de plancher (habitable ou fonctionnel) soit calé au-dessus de la cote d'inondation qui correspond selon le PPRI à « l'altitude NGF du plus haut niveau de l'eau atteint par conjugaison des scénarios d'inondation (crue de référence - ici crue centennale Q100-, rupture de digue, effacement de digue). »

Personnellement et comme indiqué ci-dessus, je pense que cette cote n'est applicable qu'aux aménagements ou constructions réalisées sur des zones déjà urbanisées mais comme ce n'est pas l'hypothèse retenue par le dossier, j'étudie celle retenue par le dossier, à savoir la possibilité de construire sur une zone vierge à partir du moment où la cote d'inondation est respectée.

Même si ce n'était pas le but recherché, il n'en reste pas moins in fine, que ces remblais qui sécurisent le système d'endiguement du ruisseau de Fontaine Claire, permettent la constructibilité de la zone.

Or, la doctrine de l'État français en matière de risques, particulièrement marquée depuis les années 2010 (suite à la tempête Xynthia), établit une distinction nette entre protéger l'existant et ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation. Cette doctrine repose sur l'idée que les ouvrages de protection (digues, remblais, filets paravalanches, etc.) ne suppriment jamais totalement le risque (notion de "risque résiduel") et qu'ils ne doivent donc pas encourager l'exposition de nouvelles populations. La protection technique est un remède pour le passé, pas un permis de construire pour l'avenir.

Pour l'existant, l'État encourage et finance des travaux pour mettre en sécurité les quartiers déjà urbanisés et pour le futur, une zone protégée par une digue ou un remblai reste une zone à risque. En cas de rupture ou de dépassement de l'ouvrage, les conséquences seraient catastrophiques si l'on y a autorisé de nouvelles constructions.

De plus, depuis la circulaire du 27 juillet 2011 (post-Xynthia) et les décrets de 2015 sur les digues, la règle est stricte : la présence d'un ouvrage de protection ne doit pas justifier l'ouverture à l'urbanisation de zones inondables. Les Plans de Prévention des Risques (PPR) classent généralement ces zones derrière les digues en "zone rouge" (inconstructible) ou "zone bleue avec fortes restrictions", sans tenir compte de la protection de l'ouvrage pour définir l'aléa de référence.

Concernant les remblais spécifiquement, les nouveaux remblais ne peuvent être autorisés que de manière très limitée pour la mise en sécurité de constructions existantes, mais ne peuvent avoir pour effet de rendre constructible un terrain vierge en l'exhaussant.

Même si le remblai actuellement présent sur la zone à ouvrir à l'urbanisation a été initialement conçu comme ouvrage de renforcement des protections contre les inondations, sa présence permet indirectement de respecter la disposition du PPRI relative à la cote d'inondation et permet donc au dossier de justifier l'ouverture à l'urbanisation d'une zone à urbaniser vierge, contrairement à la doctrine de l'Etat relative aux risques naturels.

c) Une zone régulièrement inondée

Au-delà de l'aspect réglementaire, les contributions recueillies pendant l'enquête publique témoignent de la connaissance par tous du risque d'inondation élevé de la zone (Isère, ruisseaux, remontée de la nappe phréatique), déjà inondée à plusieurs reprises. Plusieurs citent comme exemple la crue record de l'Isère en novembre 2023.

De même, dans son mail précité du 9 décembre 2025, le SISARC, répondant à mes questions sur le remblai, indique qu'en cas de crue centennale de l'Isère, les flux provoquent l'inondation de l'aérodrome, de sa zone d'activité, de la RD69, des habitations riveraines de la RD69 et du péage de l'A430 et que la sécurisation encore nécessaire constitue « *un projet d'envergure qui impliquerait des travaux importants sur le torrent de Fontaine Claire, chantier qui n'a pas pour l'instant pu aboutir compte tenu de difficultés rencontrées pour acquérir le foncier* ».

Par ailleurs, le responsable du restaurant « Piperclub » m'a également confirmé, lors d'une de mes permanences, que l'accès à l'aérodrome était impossible lors des crues de l'Isère et ce, malgré les travaux déjà réalisés.

Ce qui m'a amené à poser les questions suivantes dans mon procès-verbal de synthèse :

« Indépendamment du PPRI, comment la commune justifie-t-elle son projet d'ouvrir à l'urbanisation et donc de prévoir un apport plus important de personnes sur une telle zone, avant que les travaux nécessaires à sa sécurisation ne soient réalisés ? Et comment l'accès à la zone AU et plus largement à l'ensemble de l'aérodrome est-il garanti dans les conditions décrites par le SISARC ? »

La réponse de la commune du 29 décembre 2025 est la suivante : *« Le nouveau bâtiment du SAF respecterait les côtes d'inondation du PPRI en remplacement des anciens hangars qui eux sont actuellement sous la côte. Concernant plus précisément l'inondabilité des accès et notamment des routes départementales desservant le site, il faut préciser que cette problématique est générale sur toute la combe de Savoie et pour tous les accès. »*

Or les hangars actuellement sous la cote d'inondation peuvent, eux aussi, être reconstruits conformément aux cotes d'inondation du PPRI. Le projet ne prouve pas en quoi la démolition/reconstruction des bâtiments actuellement situés en zone Uea et en zone Ri du PPRI (et qui donc, conformément au PPRI, pourraient être mis aux normes puisqu'il s'agit de bâtiments existants) ne serait pas suffisante pour répondre aux besoins du projet puisque le dossier n'apporte pas, dans des délais satisfaisants, de précisions chiffrées sur les besoins à satisfaire par le projet (voir la partie C du présent document).

Le fait que la problématique soit généralisée en Combe de Savoie permet certes de justifier que les zones déjà urbanisées se retrouvent dans des positions délicates, elle ne justifie en revanche pas selon moi d'ouvrir à l'urbanisation de nouvelles zones, exposant de nouvelles populations, comme c'est le cas du projet qui prévoit le regroupement des locaux situés à Notre-Dame-des-Millières et ceux situés à Tournon.

À cet égard, un grand nombre de contributeurs considèrent que la construction de nouvelles infrastructures en zone inondable est irresponsable, certains mettent en garde sur la responsabilité des élus en cas de dommages liés aux inondations.

Une contribution pose de manière précise la question du financement public en cas de sinistre lié aux inondations. Il se réfère à l'article paru dans le Dauphiné Libéré le 4 février 2025 dans lequel on y apprend que le Syndicat Mixte de l'Isère et de l'Arc en Combe de Savoie (Sisarc) n'a plus d'assurance responsabilité civile pour ses 85 km de digues depuis 2022 car les assureurs refusent d'assurer les collectivités en charge de la Gestion des Milieux Aquatiques et de la Prévention des Inondations (Gemapi).

En conséquence, le Sisarc s'auto-assure. L'indemnisation en cas de sinistre se ferait par l'intermédiaire de la taxe GEMAPI. Il critique la politique d'aménagement qu'il qualifie de *« privatisation des bénéfices »* (pour la SAF) et de *« mutualisation des dépenses »* (investissements des collectivités et couverture des risques par l'impôt). Le projet va selon lui à l'encontre des propos de François Rieu qui déclare dans l'article précité qu'il faut *« prendre le moins de risque possible »* et *« faire des travaux d'entretien »*.

Quelques contributions s'interrogent sur la raison pour laquelle des citoyens directement impactés par les nuisances exponentielles de l'aérodrome devraient être solidaires malgré eux d'une activité économique et de décisions politiques dont ils ne veulent pas, en supportant le coût des risques (inondations, sécurité aérienne). Ce financement public est dénoncé comme une « *double peine* » (impôts finançant les nuisances).

J'ai indiqué dans le procès-verbal de synthèse que la question du financement des dommages qui pourraient intervenir en cas d'inondation me paraissait primordiale puisqu'il n'y a aucun doute sur le fait que la zone est inondable et régulièrement inondée. Dans sa réponse du 29 décembre 2025, la commune n'a formulé aucune observation sur les points soulevés et n'a apporté aucune réponse aux questions relatives à ce thème.

La question du financement des dommages qui seraient causés par les inondations dans la zone nouvellement urbanisée reste entière et faute d'indication contraire par la commune, les informations à ma disposition tendent à la conclusion qu'une partie de ceux-ci seraient financés par les contribuables.

Il me semble important de rappeler que le SIMACS avait acquis, entre autres terrains, les deux parcelles constituant aujourd'hui l'emprise foncière de l'actuelle zone AU, objet de la présente procédure (parcelles B 1756 et B 1366), dans un but de « *sécurisation des accès de l'aérodrome sur les communes de Frontenex et de Tournon* ».

Et lorsque l'on ajoute à cela les propos de François Rieu qui déclare dans l'article précité qu'il faut « *prendre le moins de risque possible* » et « *faire des travaux d'entretien* » et le fait que la zone ait servie à plusieurs reprises à des travaux de sécurisation des inondations (en 2019-2020 puis en 2023-2024), on se rend compte que cette zone, si elle restait en l'état, pourrait tout à fait répondre aux objectifs du PPRI qui indique page 8/24 concernant les zones situées en zone Ri : « *Elles constituent des champs d'expansion utiles à la régulation des crues au bénéfice des zones aval [et] constituent autant de possibilités d'écoulement pour les crues supérieures à la crue de référence* ».

A défaut de pouvoir rétablir les conditions naturelles d'une zone humide anciennement présente, la zone à urbaniser sert régulièrement, y compris en urgence, à la gestion ou à la prévention des risques importants d'inondation du secteur, ce qui ne sera plus possible si la zone est rendue constructible.

d) Compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée

La commune s'inscrit dans le bassin Rhône-Méditerranée qui fait l'objet d'un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, entré en vigueur le 21 décembre 2015.

Le SDAGE fixe les orientations définies par la directive européenne sur l'eau, ainsi que les orientations du Grenelle de l'environnement pour un bon état des eaux et notamment les grandes orientations de préservation et de mise en valeur des milieux aquatiques, ainsi que les objectifs de qualité à atteindre.

Selon le dossier d'enquête, le projet de modification du PLU ne remet pas en question le SDAGE, étant donné que les différentes mesures importantes adoptées par le PLU de Tournon approuvé en 2020 ne sont pas concernées. Cependant le dossier fait référence au SDAGE entré en vigueur le 21 décembre 2015 alors qu'un nouveau SDAGE a été adopté le 18 mars 2022 et s'applique sur la période de 2022 à 2027.

Cependant le rapport de présentation du PLU n'ayant pas été mis à jour sur ce point, je me réfère à celui-ci qui, en page 129, rappelle les 9 orientations fondamentales du précédent SDAGE et parmi elles :

- « **Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides** »

Une zone humide était présente sur la zone à urbaniser, ce qui n'est plus le cas actuellement. Cette zone n'a donc pas été protégée ; la présence actuelle de remblais qui permet selon le dossier de rendre la zone constructible, ne va pas dans le sens d'une restauration de cette zone et l'ouverture à l'urbanisation de la zone encore moins.

- « **S'adapter aux effets du changement climatique** »

- « **Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques** »

- « **Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité** »

Comme indiqué supra, la zone concernée par la présente procédure est régulièrement inondée. Or le changement climatique tend à intensifier la fréquence et la violence des événements météorologiques extrêmes, notamment les inondations. Ouvrir à l'urbanisation et donc permettre de nouvelles constructions dans une zone dont il est à prévoir qu'elle subira de plus en plus d'inondations revient, selon moi, à ne pas prendre en compte les effets du changement climatique, ni le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et à augmenter l'exposition des populations aux inondations ainsi qu'à contrevenir au principe de prévention en aggravant la vulnérabilité du site.

- « **Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé** »

Le règlement du PPRI interdit en page 8/24 « *la création ou l'extension de stockage permanent pouvant libérer des matériaux présentant un risque polluant (....).* »

Les ICPE sont des installations qui peut présenter des nuisances ou des dangers pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et l'environnement. Elles sont donc soumises à une réglementation spécifique (déclaration, enregistrement ou autorisation) qui dépend de leur niveau de danger et leur impose le respect de prescriptions environnementales et de mesures de sécurité pour minimiser leurs impacts sur l'environnement et la santé publique. Le dossier ne mentionne à aucun endroit la présence d'ICPE sur le site actuel ou sur le site à urbaniser.

Or les infrastructures du SAF nécessitent forcément de par la nature des activités qui y sont exercées, le stockage, a minima d'hydrocarbures et peut-être d'autres substances nécessaires à l'activité de maintenance, stockage concerné par la réglementation relatives aux ICPE.

La zone étant soumise à des inondations fréquentes, la question de la gestion et du contrôle du stockage des hydrocarbures sur cette zone est d'autant plus importante.

La notice du dossier d'enquête indique : *« Les activités de maintenance aéronautique sont soumises à des réglementations strictes concernant la manipulation et le stockage des produits dangereux (huiles, kérosène, etc.). Des dispositifs de récupération des effluents (séparateurs à hydrocarbures) seront installés pour prévenir toute pollution accidentelle de la nappe phréatique. »*

Cependant ce renvoi à une réglementation (en matière de maintenance aéronautique) s'appliquant à tous les aérodromes et ne prenant pas spécifiquement en compte la situation de l'aérodrome d'Albertville concernée par des inondations fréquentes n'est selon moi pas suffisante pour apporter des garanties d'une non-pollution des sols et sous-sols en cas d'inondation. Et concernant le dispositif de récupération des effluents mentionné dans le dossier, sa mise en place n'est rendue obligatoire dans aucun document qui concerne la présente procédure : ni dans le règlement intérieur de l'aérodrome, ni dans le règlement de la zone Ue du PLU, ni dans l'OAP n° 5 en projet. Son caractère obligatoire n'est donc pas garanti.

Au vu de l'ensemble des points précités, il apparaît que le projet ne permet pas de remplir les objectifs fixés par le SDAGE, voire se trouve en contradiction avec certains d'entre eux et a minima ne prévoit pas de dispositions garantissant leur respect.

e) Compatibilité du projet avec la loi ZAN

La loi « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) vise à atteindre un objectif de zéro artificialisation nette des sols d'ici 2050. Cette loi, introduite dans le cadre de la loi « Climat et Résilience » du 24 août 2021, cherche à limiter l'étalement urbain en réduisant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le dossier ne comporte pas de référence directe à la loi ZAN mais la commune considère que :

- Le projet contribue à désartificialiser et restaurer des espaces aujourd'hui urbanisés puisque les surfaces actuellement occupées par les bâtiments du SAF, ainsi qu'une partie des parkings, seront démolies, désimperméabilisées et végétalisées et que ces nouveaux espaces verts compenseront en grande partie les nouvelles constructions.

- la densification induite par le projet s'effectuera sur des terrains déjà artificialisés puisque recouverts de remblais.

La loi ZAN considère comme artificialisés les terrains qui ont subi des transformations significatives, notamment par des modifications du sol, la construction de bâtiments, ou la mise en place d'infrastructures.

La présence de remblais peut indiquer une modification du terrain, mais ce n'est pas selon moi suffisant pour le classer comme artificialisé. Si les remblais sont réalisés dans le cadre d'une opération d'aménagement (par exemple, pour construire une infrastructure ou une zone urbanisée), cela peut contribuer à la qualification du terrain comme artificialisé. En revanche, si les remblais sont sans finalité d'urbanisation (par exemple, pour stabiliser un sol ou réaliser des travaux agricoles), cela peut ne pas suffire à considérer le terrain comme artificialisé au sens de la loi ZAN.

Or ici les remblais réalisés sur la zone AU en 2019-2020 (je ne parle pas des dépôts réalisés en novembre 2023 et janvier 2024 car ils ont, semble-t-il, été retirés depuis) l'ont été dans un but, non pas d'urbanisation mais de confortement d'un ouvrage de protection existant contre les inondations, comme indiqué dans l'arrêté préfectoral du 13 novembre 2019 les ayant autorisés.

On ne peut donc affirmer que les terrains situés sur l'actuelle zone AU sont déjà artificialisés et à ce titre, la question de l'artificialisation de ces terrains par le projet reste entière, surtout en l'absence d'une analyse des capacités restantes sur le territoire communal en la matière, comme également relevé par l'autorité environnementale dans son avis du 8 juillet 2025.

L'ouverture à l'urbanisation de l'actuelle zone AU de l'aérodrome dans une zone classée en zone Ri inconstructible au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Combe de Savoie n'est pas conforme à ce document, ainsi qu'à la doctrine de l'Etat en matière de risques naturels, ainsi qu'au SDAGE Rhône-Méditerranée, en ce qu'elle aggrave la vulnérabilité du site vis-à-vis des personnes, dont certaines aujourd'hui non exposées au risque d'inondation.

A ce titre et du fait qu'elle est régulièrement inondée, la zone ne remplit pas selon moi le critère de la constructibilité et ne doit pas être ouverte à l'urbanisation.

Il est important de noter que la zone humide a disparu, d'une manière ou d'une autre par l'intervention de l'homme. A défaut de pouvoir retrouver son caractère de zone humide, elle devrait a minima constituer, comme le préconise le PPRI de la Combe de Savoie, un champ d'expansion utile à la gestion, à la prévention et à la régulation des risques importants d'inondation du secteur.

B. Desserte suffisante par les réseaux et les voiries

a) Les réseaux

L'autorité environnementale dans son avis relatif à la procédure de modification du PLU a relevé :

- l'absence de justification concernant l'adéquation entre les nouveaux besoins en eau potable et en traitement des eaux usées générées par la restructuration du site de l'aérodrome en lien avec la ressource en eau potable disponible et la capacité du système d'assainissement autonome existant,

- l'absence d'informations sur le dimensionnement retenu pour les bassins de rétention des eaux pluviales ainsi que d'hypothèses de calcul concernant ce dimensionnement.

La commune de Tournon a apporté la réponse suivante : *« La restructuration des réseaux sera réalisée si besoin dans le cadre du réaménagement du site. Les équipes des deux sites concernés, appelées à intégrer le nouveau bâtiment, sont situés à 500 m à vol d'oiseau. Cette proximité permet de considérer qu'elles relèvent du même réseau d'eau potable. Dans ce cadre, aucune incidence particulière n'est à prévoir sur la continuité ou la qualité du service. Il est prévu de mettre en conformité l'assainissement, quelques systèmes d'assainissements individuels étant non conformes à ce jour. »*

La notice explicative du dossier indique en outre :

« 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 l'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. »

Dans le rapport de présentation du PLU, en page 114, est indiqué : *« La zone de l'aérodrome dont l'extension a été prévue lors de l'élaboration du PLU en 2020, n'a pas fait l'objet d'OAP, les réflexions n'étaient pas suffisamment avancées pour en définir les conditions d'accès et de circulation, ainsi que les éventuelles orientations d'implantation à mettre en place : le secteur a été classé en zone AU stricte, et son ouverture à*

l'urbanisation a été conditionnée à une modification du PLU lorsque ces orientations auront été définies. » En page 9, la notice de présentation du dossier d'enquête ajoute à ce paragraphe : « *De plus, la zone n'était pas desservie par les réseaux et/ou les réseaux n'avaient pas une capacité suffisante pour desservir le projet de restructuration.* »

Partant de ces informations, dans ma note « Premières observations » transmise à la commune le 26 septembre 2025, donc avant le début de l'enquête publique, j'avais émis les observations suivantes :

- « Pour que la zone AU puisse être passée en zone U, il faut donc qu'il y ait eu des aménagements/travaux de réaliser sur le secteur pour modifier la situation des réseaux décrite ci-dessus (réseaux inexistantes ou insuffisants), puisque cette situation justifiait jusqu'à présent que le secteur ne soit pas classé en zone constructible. Or il n'y a aucun élément dans le dossier qui mentionne les travaux réalisés ou qui prouve que la zone est desservie par tous les réseaux et que la desserte par ces réseaux est suffisante. »

- J'avais également repris une phrase du dossier qui indiquait : « *Le secteur est desservi par les réseaux ENEDIS et AEP (source Agglomération Arlysère 2025).* » et demandé que les plans de ces réseaux soient donc ajoutés.

- « Si le secteur est en assainissement non collectif, il faudrait, selon moi, que ce soit noté dans l'OAP et que celle-ci comporte des prescriptions relatives à l'installation de nouveaux assainissements autonomes pour les nouvelles constructions, avec, entre autres, référence au règlement d'assainissement non collectif intercommunal, s'il existe. »

- J'avais repris une phrase de la page 4 de la réponse de la commune à la MRAE : « *La restructuration des réseaux sera réalisée si besoin* » et j'en avais déduit que : « Cela signifie que non seulement la restructuration des réseaux n'a pas eu lieu mais qu'on ne connaît pas non plus à ce stade s'il y a un besoin dans ce domaine. Par ailleurs, on ne peut pas tirer de conclusions sur des réseaux au vu d'une simple proximité des sites. »

- J'en concluais « Il faut fournir des plans des réseaux et analyses précises des gestionnaires de chaque réseau. Comment peut-on passer un secteur en zone constructible si le travail sur les réseaux n'a pas été effectué ? Le secteur a été classé en zone AU car les réseaux n'étaient pas suffisants à l'époque. Quels travaux/ aménagements ont été effectués depuis justifiant du passage du secteur en zone constructible ? »

Aucune de ces observations de ma note n'a reçu de réponse écrite et le dossier n'a pas été complété avec des informations relatives à d'éventuels travaux, ou avec des plans des réseaux existants sur la zone, ou avec des prescriptions inscrites dans l'OAP. À la place, le dossier a été complété par les affirmations du gestionnaire des réseaux attestant la desserte de la zone par les réseaux et leur capacité suffisante, sans plus de précisions.

La réponse de la commune du 29 décembre 2025 au procès-verbal ajoute que « le projet du SAF sera conforme à la réglementation en vigueur concernant l'assainissement et respectera le règlement du PPRI » et la commune transmet l'avis du 15 juillet 2025 de la Communauté d'Agglomération Arlysère qui n'a pas été joint au dossier d'enquête publique et qui, en tant que gestionnaire des réseaux, indique :

Eau potable :

Le service Eau émet un avis favorable à la modification du PLU concernant la zone d'activités de l'aérodrome de Tournon.

Assainissement :

Selon le règlement du PLU, les prescriptions techniques en matière d'assainissement sont les mêmes pour les zones AU et UEa. Donc la modification du PLU projeté n'a pas d'impact sur l'assainissement.

Ces affirmations ne font que confirmer celles déjà présentes dans le dossier.

Par ailleurs, le fait que la zone à ouvrir à l'urbanisation soit située en zone d'assainissement non-collectif pose la question du risque qu'à chaque épisode d'inondation, la nappe phréatique soit contaminée par les dispositifs d'assainissement individuels qui seront mis en place pour la gestion des eaux usées des bâtiments à venir dans cette zone, surtout que le dossier précise bien que plusieurs systèmes d'assainissement individuels déjà présents sur la zone doivent encore être mis aux normes.

Il n'existe pas de solutions « miracle » pour éviter cela mais il est certain que la réalisation d'une étude préalable afin d'évaluer précisément le risque et de concevoir une solution adaptée à la situation spécifique du site serait un minimum.

Actuellement le règlement de la zone Ue du PLU renvoie aux règles communes à toutes les zones concernant la gestion des réseaux (page 21 du règlement du PLU, paragraphe 3.2 Desserte par les réseaux), qui disposent : « *en l'absence de réseau d'assainissement d'eaux usées public ou dans l'attente de celui-ci, il peut être admis un dispositif d'assainissement individuel conformément aux dispositions de l'organisme gestionnaire.* » On peut donc penser que le contrôle de la conception des dispositifs d'assainissement individuels s'effectuera par le gestionnaire, au cas par cas, au moment des demandes d'autorisation d'urbanisme.

On peut quand même regretter que l'OAP n° 5 à créer par la présente procédure ne comporte aucune mention relative à cette problématique, au mieux pour imposer l'étude précitée, ou a minima pour attirer l'attention des futurs porteurs de projet sur cette problématique et sur l'importance de la prendre en compte dans une zone inondable.

b) Les voiries

L'aérodrome est accessible par la route de l'aérodrome qui se situe en partie sur la commune de Frontenex (au niveau du rond-point) et en partie sur la commune de Tournon. Cette route se transforme en chemin de la Digue, aménagé en piste cyclable.

Comme indiqué supra, cette route connaît des épisodes d'inondation qui empêchent temporairement l'accès à l'aérodrome. La desserte de l'aérodrome est donc existante même si pas optimale.

Cet accès bénéficie également à la zone à urbaniser, accessible depuis le parking public existant sur l'aérodrome. Cependant, dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) à créer par la procédure ne figure aucun tracé de voirie interne à la zone. On peut en déduire que soit il n'y aura pas de voies publiques car celles nécessaires au projet seront créées par le SAF dans le cadre de son projet (ce que le plan de masse du projet du SAF tend à laisser penser), soit que les voies publiques internes à la zone n'ont pas été intégrées dans l'OAP à créer.

Dans le premier cas, cela relève d'un accord passé spécifiquement avec le SAF. Il aurait donc pu être utile de prévoir le cas où la zone serait ouverte à l'urbanisation mais où le projet du SAF ne verrait pas le jour car dans ce cas, la commune classe en zone U une zone non desservie par une voirie publique interne.

La zone à urbaniser étant en zone d'assainissement non-collectif, chaque nouveau projet devra prévoir son système d'assainissement autonome. À cet égard, le dossier ne prévoit pas assez de garanties relatives à la non-pollution des sols et sous-sols par ces systèmes en cas d'inondation, que ce soit sur la zone urbanisée existante ou celle à venir.

La desserte suffisante de la zone à urbaniser par les réseaux d'eau potable, d'eaux pluviales et d'électricité est affirmée à plusieurs reprises par le dossier sans la fourniture d'aucun plan relatif à cette desserte ou indication des travaux qui ont été réalisés pour parvenir à cette desserte jusqu'alors inexistante ou insuffisante. Comme l'indique l'autorité environnementale, il aurait fallu retranscrire l'ensemble des orientations prévues concernant les réseaux au sein des différentes pièces du PLU modifiées afin de leur donner une valeur réglementaire.

La desserte de la zone par la voirie de l'aérodrome est existante bien que pas optimale. En revanche, la question de la desserte interne de la zone reste entière.

C. Besoin d'intérêt général auquel répond le projet

Une chose est certaine à la lecture du dossier et des contributions, qu'elles soient favorables ou défavorables au projet : la modification du PLU est présentée comme une restructuration de l'aérodrome dans son ensemble mais il ne fait aucun doute pour personne que la procédure est liée en premier lieu au projet du SAF Aerogroup. La restructuration de l'aérodrome dans son ensemble n'est pour ainsi dire pas évoquée et il est toujours fait référence au projet spécifique du SAF Aerogroup.

La commune dans sa réponse du 29 décembre 2025 au procès-verbal indique d'ailleurs *« Le projet de modification du PLU est une étape préalable indispensable à la restructuration dans son ensemble du site de l'aérodrome. (...) Le projet du SAF, intégralement porté et financé par l'entreprise, sans soutien financier d'Arlysère, est une première étape sur cet espace particulièrement vétuste et peu esthétique en entrée de ville. »* On comprend donc que la priorité est le projet du SAF Aerogroup pour lequel la zone est proposée d'être ouverte à l'urbanisation et que la réflexion plus globale sur la restructuration de l'aérodrome viendra dans un second temps. Ce que confirme les propos de la commune dans ce même courrier :

Tout d'abord, je vous confirme que le projet porte sur la restructuration de l'aérodrome et non son développement, dans un objectif de sécurisation et réorganisation du site. Ce projet se déroulera en plusieurs phases pour tenir compte des contraintes techniques et administratives existantes.

La première phase de ce projet est la sécurisation de cet espace artificialisé vieillissant où cohabitent actuellement de manière anarchique des hélicoptères et des avions. Le SAF pourrait ainsi recentrer ses activités au nord du secteur, dans un espace dédié et indépendant du reste de l'aérodrome.

La phase 2 consistera à reprendre les négociations avec les usagers de l'aérodrome afin de parvenir à une meilleure maîtrise du foncier et du bâti sur le site. Les bâtiments initialement occupés par le SAF seront démolis et /ou en fonction de leur vétusté, pourront accueillir des usagers occupants d'autres bâtiments vétustes qui seront eux-mêmes démolis. Compte tenu de la durée des baux et de leurs conditions, la concertation préalable, la co-construction et une forte volonté politique seront indispensables.

Il ne s'agit donc pas au stade de la présente procédure de déterminer si la mise aux normes de l'aérodrome est d'intérêt général mais si le projet du SAF Aerogroup l'est.

Tout le débat public a consisté à savoir s'il s'agissait d'une simple mise aux normes des infrastructures de cette société ou si celle-ci était couplée à un développement de son activité. Cette question change toute l'optique du dossier.

Il est donc normal de constater que la différence entre les contributeurs favorables et ceux défavorables au projet commence dans la manière de nommer l'objet de l'enquête : la totalité des contributeurs favorables reprennent l'objectif présenté dans le dossier de mise aux normes des infrastructures, tandis que les opposants au projet définissent tous l'objet de l'enquête publique comme le développement des activités du SAF.

Les arguments en faveur de l'intérêt général :

Le SAF est le premier impacté par les problématiques subies par l'aérodrome et auxquelles la présente procédure souhaite remédier.

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. Il indique être un acteur majeur dans les missions de services publics (75 % de l'activité) comme, le transport sanitaire (SAMU), le secours en montagne (créateur), la lutte contre les incendies. Il intervient aussi dans des missions de levage et hélicoptage (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 sur l'aérodrome d'Albertville.

Le SAF explique avoir un fort impact sur l'emploi dans la région (120 CDI - 35 prestataires) et contribuer à son attractivité. Il génère des emplois hautement qualifiés dans le domaine aéronautique, ainsi que des savoir-faire de pointe. Il intègre dans ses effectifs des métiers de la montagne (pisteurs, secouristes, moniteurs de ski, forestier, ...) et des métiers du secours (pompiers volontaires, gendarmes de haute montagne, CRS) et investit dans l'innovation en étant le premier groupe d'hélicoptères au monde à adopter les simulateurs en réalité virtuelle Loft Dynamics.

Les objectifs de cette nouvelle infrastructure financée par le SAF sont présentés comme suit dans un document réalisé par le SAF et joint au dossier d'enquête publique :

- Meilleure intégration de SAF dans son environnement :
 - Murs anti-bruit végétalisés et adaptés
 - Trajectoires de vol moindre bruit : axe de décollage/poser hélicoptère (FATO) déporté de l'axe de piste et éloignée des habitations
- Gain de sécurité indispensable sur l'aérodrome :
 - Ségrégation des activités professionnelles/loisir et hélicoptères/avions & ULM, générant aujourd'hui un fort risque d'accident, et des nuisances sonores additionnelles
 - Sûreté des infrastructures et meilleure gestion des flux visiteurs
- Conformité de l'infrastructure aux règles environnementales sur les émissions de GES, la consommation énergétique, la gestion des déchets et des eaux usées : l'infrastructure intégrera les dernières innovations qui permettront de réduire notre empreinte carbone et de contribuer aux objectifs environnementaux

- Prise en compte du risque inondation avec les plus hauts niveaux d'exigence et de responsabilité, en particulier afin d'améliorer la protection actuelle des personnes et des biens
- Mises aux normes nécessaires (réglementation de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne, préconisations des constructeurs d'hélicoptères, code du travail et de code de l'environnement) :
 - En raison de l'évolution des réglementations et des moyens opérés, les infrastructures actuelles ne permettent plus à SAF de maintenir sa conformité aux différentes normes, qu'elles concernent les personnes ou les biens
 - Le projet vise donc une réorganisation des locaux d'exploitation de SAF, permettant une mise aux normes générales du site, avec des besoins en surfaces complémentaires, sans accroissement d'activité :
 - Mises aux normes de la zone hangar de maintenance : cabine de peinture, cabine de ponçage, zones de stockage, stationnements d'aéronefs, postes de travail mécaniciens, surface des plots de maintenances, cheminements au sein des espaces de maintenance, moyens de levages, aires de lavage des hélicoptères, sécurisation des installations
 - Mises aux normes de la zone bureau : bureaux personnels, espaces collectifs, espaces informatiques, espaces archives
 - Mises aux normes de la zone aéronautique : surfaces aéronautiques et aires de sécurité, zone kérosène
 - SAF est dans l'obligation d'obtenir les certification ISO 9001, 14001 et 45001

Il est précisé par le SAF que son activité ne se développera pas à Albertville :

- l'aérodrome d'Albertville n'est plus une base d'opérations pour le SAF qui n'y pratique ni transports privés, ni vols panoramiques.
- l'ouverture d'une base secondaire à Toulouse en 2023 et d'une nouvelle base secondaire à Lille en septembre 2024 permettent de répondre aux besoins des régions concernées.
- le centre de formation, en plus de poursuivre le développement de la virtualisation, décentralise ses formations sur les bases d'opération.
- les bilans annuels de l'aérodrome montrent une décroissance importante ces 2 dernières années du nombre de mouvements pour le SAF. Le SAF précise que la maintenance industrielle est une activité très faible en termes de mouvements aériens (en moyenne 2 mouvements par mois et par plot de maintenance).

La commune de Tournon, dans sa réponse du 29 décembre 2025 au procès-verbal confirme : *« Ainsi, bien que le SAF soit une entreprise privée, son activité sert l'intérêt général et un service public indispensable : la maintenance des hélicoptères utilisés pour la lutte contre les feux de forêt, pour l'entretien des équipements indispensables au fonctionnement du réseau d'électricité, mais aussi la maintenance des hélicoptères du SAMU de toute l'Isère et de la Savoie, la mobilisation immédiate d'un équipage opérationnel (pilote, copilote, mécanicien) garantissant la réactivité du secours en montagne et le fonctionnement optimal des soins d'urgence prodigués dans nos hôpitaux. Dans une région où le tourisme est la première source d'économie locale, et c'est une réalité, même si certaines personnes peuvent le regretter, cet aspect de l'activité du SAF doit être pris en compte au moment des choix d'aménagements locaux ».*

Les contributions du SAMU de Savoie et du SAMU de l'Isère pendant l'enquête publique confirment l'argumentaire de la commune concernant l'importance du rôle du SAF dans la réactivité et le fonctionnement optimal des soins d'urgence.

Les arguments en défaveur de l'intérêt général :

La totalité des contributeurs défavorables au projet estiment que l'enquête publique est présentée de manière trompeuse, en minimisant l'ampleur réelle du projet. Ils affirment que, sous couvert d'une simple mise aux normes, le projet vise en réalité à augmenter significativement l'activité de l'aérodrome, mais surtout à développer les activités de la société SAF Aerogroup.

Ils s'appuient pour cela sur :

- la situation jusqu'à présent : l'activité n'a, selon eux, jamais cessé de croître. Beaucoup rappellent que l'aérodrome était initialement destiné aux loisirs et au tourisme alors qu'ils le perçoivent aujourd'hui comme une activité industrielle et commerciale intensive, avec le développement des activités de maintenance, de formation et de vols commerciaux.

- les éléments fournis sur le projet dans le dossier dont ils tirent les conclusions suivantes :

- augmentation des capacités de maintenance et d'accueil d'hélicoptères (augmentation du nombre de plots indiqués sur le plan de masse du projet fourni dans le dossier, passant de 3 à 13)
- construction de nouvelles infrastructures au-delà de ce qui est nécessaire pour la mise aux normes.

La majorité des contributeurs se dit favorable à la mise aux normes des infrastructures existantes, afin d'améliorer la sécurité et les conditions de travail mais ne croit pas qu'il s'agisse de l'objectif principal du projet.

Partant de l'idée que la modification du PLU permettrait l'augmentation de l'activité du SAF et non une simple mise aux normes, la majorité estime que le projet ne répond pas à un intérêt général, mais qu'il profite principalement aux intérêts économiques de la société SAF Aerogroup.

Ils considèrent que le secours en montagne est mis en avant par le dossier pour justifier de l'intérêt général mais pensent que cette activité du SAF est minoritaire et non basée à Tournon. Plusieurs précisent que le projet est porté par SAF Aerogroup et que le code APE de cette entreprise n'est pas lié au secours aérien français, comme c'était le cas pour la société d'origine, mais à la gestion de fonds.

Ils dénoncent le soutien financier apporté par les collectivités publiques à un projet qui, selon eux, ne bénéficie qu'à un nombre limité d'usagers (ils ne font pas ici référence aux services de secours mais aux vols commerciaux et de loisirs) et qui génère des nuisances pour la majorité des habitants.

Pour ma part, concernant les missions d'intérêt général du SAF, je suis d'avis que même si son activité (sur le site d'Albertville du moins) ne comporte pas que des missions d'intérêt général et même pas directement des missions d'intérêt général puisque comme le dit le SAF, l'aérodrome d'Albertville n'est pas une base opérationnelle de secours (HéliSMUR ou montagne), mais assure la disponibilité des appareils de mission essentiels (secours aux personnes, travaux aériens, lutte anti-incendie, maintenance hydroélectrique), une partie de ses missions participent de missions d'intérêt général assurées par d'autres organismes qui confirment avoir besoin du maintien des activités de maintenance du SAF, d'une technicité et d'un savoir-faire particulier et peu répandu.

Ayant personnellement visité les locaux du SAF, je confirme le besoin de mise aux normes flagrant des locaux, que ce soit en termes de sécurité ou de fonctionnalité et je ne doute pas que ce soit le premier objectif du projet.

En revanche, je ne comprends pas le besoin auquel répond le regroupement sur le site de l'aérodrome des deux autres sites du SAF situés actuellement à Tournon et Notre-Dame-des-Millières. Le dossier se contente d'indiquer que cela permettra de réduire les trafics routiers entre les deux sites.

Or les sites ne sont éloignés que de 3.5 km maximum et aucune donnée concernant un nombre important de déplacements entre les sites n'est apporté, ni même la mention de l'argument que le travail des employés de ces 3 sites nécessite une collaboration si étroite qu'ils doivent être tous réunis au même endroit.

Par ailleurs, pour avoir visité le site de Tournon et vu de l'extérieur le site de Notre-Dame-des-Millières, je peux dire qu'ils sont en parfait état et très fonctionnels. De plus, le dossier fait référence au déplacement du personnel qui gère les simulateurs (site de Tournon). Or, pour avoir vus ces derniers, je ne vois pas l'intérêt de les déplacer alors que les locaux qui les accueillent sont tout à fait adaptés à leur usage. Plus largement, je ne

vois pas le besoin que le centre de formation lui-même soit déplacé alors qu'il dispose aujourd'hui de conditions très favorables pour l'accueil des personnes en formation et même l'hébergement d'une partie d'entre eux. La question du regroupement des trois sites est importante car elle permet au porteur de projet de justifier de la construction d'une infrastructure au-delà de ce qui est nécessaire pour une mise aux normes puisqu'elle est destinée à accueillir les besoins de deux autres sites.

Or, ne comprenant pas en quoi ce regroupement qui crée des besoins très importants est nécessaire, je ne peux affirmer que l'objectif du projet du SAF Aerogroup soit une simple mise aux normes des infrastructures existantes et qu'il n'y ait pas, en plus, une volonté d'augmenter l'activité ou du moins que l'augmentation de l'activité ne soit pas une conséquence du projet. Je partage l'avis de l'autorité environnementale lorsqu'elle vise, dans son avis du 8 juillet 2025 :

- l'absence d'informations précises sur la nature des aménagements qui seront réalisés dans le cadre de la mise aux normes de l'aérodrome ;

- l'absence de précisions garantissant que la modification du PLU ne vise qu'à assurer la mise aux normes et qu'elle n'augmente pas la fréquentation de la zone via l'accueil de nouvelles activités qu'elle pourrait rendre possible ;

- l'absence de justification du besoin de 2.2 ha retenu pour l'extension de la zone d'activité de l'aérodrome, en lien avec les besoins du territoire, les autres sources de foncier disponible à l'échelle de l'agglomération et les ressources disponibles.

et demande de préciser « la restructuration prévue de la zone en présentant le nombre et la nature des nouveaux locaux et parkings créés (en particulier le projet SAF AEROGROUP), la population supplémentaire attendues sur le site, et les liens fonctionnels avec l'aérodrome. »

La commune de Tournon a indiqué dans sa réponse à l'autorité environnementale : « Bien que la zone urbaine s'agrandisse en surface, l'objectif n'est pas d'augmenter massivement le bâti, mais de réorganiser l'existant. Le principe est celui de la "chaise musicale" : les anciens bâtiments (notamment ceux du SAF) seront démolis pour être reconstruits ailleurs sur le site. À terme, la surface construite restera quasiment équivalente. » Mais pour moi, ceci n'apporte pas d'éléments précis de réponse.

Or, par la suite, aucune réponse précise n'a été apportée aux questions du public que j'avais reprises dans le procès-verbal sur les besoins réels du SAF qui justifient un agrandissement, sur les capacités actuelles des bâtiments existants du SAF et des autres bâtiments et sur ce qui justifie le besoin d'agrandir si, comme l'indique le dossier, des surfaces sont déjà sous-occupées. J'avais indiqué en commentaire que ces données chiffrées n'étaient effectivement pas fournies dans le dossier alors qu'elles permettraient de lever le doute concernant l'objectif du projet.

Les annexes 1 et 2 du SAF produites par la commune de Tournon à l'appui de sa réponse du 29 décembre 2025 au procès-verbal de synthèse permettent d'apporter des réponses à certaines de ces questions et notamment de mieux justifier le besoin d'une mise aux normes mais toujours pas la nécessité de regrouper les trois sites. Et l'on peut par ailleurs fortement regretter que ces données n'aient été produites ni dans le dossier d'enquête publique, ni par la suite dans la contribution du SAF du 8 décembre 2025 alors que :

- ces données étaient déjà en possession de ses auteurs puisqu'une demande de permis de construire n° PC 073 297 25 01008 a été déposée par le SAF le 27 août 2025,

- l'autorité environnementale avait déjà relevé, le 8 juillet 2025, la nécessité de les produire,

- le public avait déjà posé les questions précitées lors de la phase de concertation d'avril-mai 2025,

- j'avais moi-même invité la commune avant l'enquête publique, notamment dans mon document « Premières observations » transmis à la commune le 26 septembre 2025, à fournir plus de précisions dans le dossier et notamment un plan faisant apparaître les bâtiments actuels à démolir,

- le SAF avait connaissance des questions du public émises pendant l'enquête publique puisque sa contribution du 8 décembre 2025 a été la dernière produite et visait justement à répondre à ce qui lui semblait être « *une stratégie de saturation du débat public par une part importante et structurée d'opposants au projet* » dont il souhaitait contester certains témoignages s'appuyant selon lui sur des « *données infondées, voire des contre-vérités dont beaucoup mettent en cause l'entreprise et ses objectifs* ». Il aurait donc été essentiel pour le SAF de produire des données précises et chiffrées dans sa contribution.

Ce qui n'a pas été le cas, alors que manifestement il disposait d'éléments chiffrés qui sont maintenant présentés dans les annexes précitées, trois semaines après la fin de l'enquête publique, donc dans un délai ne permettant pas à tous les acteurs d'en prendre connaissance de manière satisfaisante.

Si la mise aux normes des infrastructures existantes du SAF Aerogroup est pour moi l'objectif premier du projet de modification du PLU et me paraît répondre à un intérêt général, il n'en reste pas moins que le dossier prévoit la construction d'une infrastructure sur la zone AU qui va au-delà de ce qui est nécessaire pour une mise aux normes afin de permettre le regroupement des 3 sites du SAF. Cependant le dossier ne prouve pas en quoi ce regroupement va servir l'objectif de mise aux normes de ses infrastructures.

Ajouté à cela, l'absence de données sur un objectif plus global de restructuration de l'aérodrome dans son ensemble qui connaît les mêmes problématiques que le SAF, au moins du point de vue de la vétusté des locaux et de leur exposition aux risques naturels.

C'est pourquoi un fort doute subsiste sur le fait que l'objectif unique du projet soit la seule mise aux normes des infrastructures existantes du SAF Aerogroup.

D. Existence d'alternatives

La notice explicative du dossier d'enquête publique précise sur ce point :

« 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 ;

Selon moi, la zone à urbaniser a subi les mêmes remontées de nappe phréatique et la solution à envisager ne serait pas d'aménager le site en l'état mais bien de reconstruire les bâtiments en respectant la règle « hors d'eau » puisque cette disposition du PPRI est clairement destinée aux constructions existantes.

- 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 de 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. »

Cependant, comme indiqué dans les paragraphes précédents du présent rapport :

- la nécessité de regrouper les trois sites n'est pas démontrée par le dossier alors même qu'elle justifie la construction d'une infrastructure qui va au-delà de ce qui est nécessaire pour une mise aux normes (1.3.1. c),

- je pense même que ce regroupement irait à l'encontre de l'objectif poursuivi par la procédure de mise aux normes et mise en sécurité des infrastructures du SAF puisqu'il mettrait en danger des agents qui actuellement ne le sont pas. (1.3.1 A a)

Aussi, il y a un réel intérêt à bien réétudier l'alternative de la mise aux normes uniquement sur la zone Uea existante car si l'on s'en tient à l'objectif de mise aux normes sans regroupement, celui-ci génère des besoins moindres (en termes de nombre de locaux, de surfaces...) et paraît donc plus réalisable sur la zone Uea existante.

Par ailleurs, le dossier ne mentionne pas l'alternative consistant à délocaliser l'activité du SAF sur un site plus approprié, notamment au regard des risques d'inondation. J'ai relayé cette question posée par le public dans le procès-verbal de synthèse mais aucune réponse n'a été apportée sur ce point. Certes on peut imaginer que cette alternative comporte de nombreux inconvénients, voire est irréalisable mais la présentation de cette alternative dans le dossier aurait au moins permis de montrer qu'elle avait été envisagée et d'apporter des arguments étayés sur les raisons de son éventuelle impossibilité.

La seule alternative étudiée est celle de la mise aux normes par démolition/reconstruction sur la zone Uea existante.

Il conviendrait de reconsidérer cette alternative, notamment au regard du fait que le besoin de regrouper les trois sites sur l'aérodrome n'est pas démontré voire même non souhaitable, en tout cas, pas sur le site actuel de l'aérodrome, que ce soit sur la zone déjà construite ou sur la zone à urbaniser, ce qui diminuerait d'autant les besoins à prendre en compte.

E. Nuisances proportionnées

Il est important de noter que l'impact environnemental du passage du secteur en zone AU n'a pas été étudié lors de la révision du PLU approuvée en 2020 car comme indiqué supra, lors de cette procédure, l'autorité environnementale a d'abord soumis la procédure de révision du PLU à une évaluation environnementale avant de retirer sa décision suite à un recours gracieux de la commune.

Pour la présente procédure de modification du PLU, par une délibération de son Conseil municipal n° 2024/55 du 13 décembre 2024 et comme l'article R 104-33 du code de l'urbanisme en prévoit la possibilité, la commune de Tournon a décidé de réaliser une évaluation environnementale volontaire.

Conformément à l'article R 104-21 du code de l'urbanisme, elle a ensuite saisi le 14 avril 2025 la MRAE (Mission Régionale d'Autorité environnementale) Auvergne-Rhône-Alpes qui a émis un avis délibéré n° 2025-ARA-AUPP-1602 le 8 juillet 2025 joint au dossier d'enquête publique.

Dans son avis du 8 juillet 2025, la MRAE affirme que le dossier est incomplet et que cela conduit à minimiser les incidences du projet de modification du PLU sur l'environnement et la santé humaine :

- état initial incomplet (absence d'inventaire naturaliste robuste)
- absence d'analyse de la consommation d'espaces
- absence d'analyse de la qualité de l'air
- absence d'analyse des nuisances sonores
- absence de mesures pour éviter ou réduire les nuisances sonores et celles relatives à la dégradation de la qualité de l'air, la MRAE considérant que le projet « conduira nécessairement à augmenter » ces nuisances qui se cumuleront à celles de l'autoroute voisine. La mesure prévue par le projet de mise en œuvre des protections anti-bruit en parallèle du travail engagé sur la maîtrise du nombre de vols n'est pas retranscrite dans les pièces du PLU.
- absence d'analyse du paysage
- absence d'analyse fine du changement climatique, du point de vue adaptation et atténuation, à l'échelle du territoire communal (seulement références à l'échelle mondiale et nationale)
- absence d'analyse des émissions de gaz à effet de serre et preuve que la commune contribue à l'atteinte de l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.
- absence d'analyse de toutes les autres composantes de la biodiversité et des milieux naturels, autre que la zone humide

- absence d'analyse de vulnérabilité du projet par rapport aux risques naturels et de garanties que celle-ci n'augmentera pas pour les biens et les personnes (simple renvoi aux règles du PPRI)

- absence de justifications des choix retenus dans la modification du PLU au regard de leurs impacts sur l'environnement

- analyse incomplète de l'articulation du projet de modification du PLU avec le Sraddet (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) Auvergne-Rhône-Alpes, le PCAET Arlysère (Plan Climat-Air-Énergie Territorial) et le PGRI (Plan Gestion des Risques Naturels) Rhône-Méditerranée avec notamment absence d'exemples concrets prouvant en quoi le projet de modification du PLU contribue à l'atteinte des objectifs et orientations de ces documents.

Elle recommande de :

- reprendre la rédaction du résumé du projet pour la bonne compréhension du public car celui présent dans l'évaluation environnementale ne présente pas clairement le projet retenu et ne rend pas précisément compte de la démarche d'évaluation conduite

- préciser la restructuration prévue de la zone en présentant le nombre et la nature des nouveaux locaux et parkings créés (en particulier le projet SAF AEROGROUP), la population supplémentaire attendues sur le site, et les liens fonctionnels avec l'aérodrome ; de préciser l'évolution du trafic de l'aérodrome en détaillant les pointes d'activités, de mettre en évidence les éventuels liens fonctionnels entre la modification du PLU et les JO 2030 dans les Alpes Françaises, en termes de fréquentation de la zone et de hausse du trafic aérien.

- reprendre et de compléter la démarche d'évaluation environnementale conduite en étendant l'analyse à l'ensemble des enjeux liés à l'environnement et à la santé humaine

- de proposer et de retranscrire dans les différentes pièces du PLU des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation sur la base d'un état initial et d'une étude des incidences complétées.

- L'autorité environnementale recommande de revoir de manière détaillée le dispositif de suivi pour en faire un véritable outil de pilotage du PLU.

En réponse à cet avis, la commune a émis un ensemble d'observations le 22 août 2025 qui tendent à expliquer en quoi étendre l'analyse environnementale à l'ensemble des enjeux précités liés à l'environnement et à la santé humaine n'est pas nécessaire selon elle pour ce projet :

« La commune a fait le choix de réaliser une étude environnementale volontaire. Cette démarche proactive témoigne d'une volonté de maîtriser les enjeux environnementaux. Une analyse allégée reste pertinente en cohérence avec le fait que la zone est déjà urbanisée et artificialisée (présence de remblais - réf étude pédologique réalisée en 2025). D'autre part, la construction de bâtiments sur cette zone entraînera la démolition de bâtiments sur la zone déjà existante et la renaturalisation de certains espaces. »

Concernant la démarche « proactive » de la commune, il est à noter qu'en l'absence d'une démarche volontaire de réalisation de l'étude environnementale, la procédure aurait pu être soumise à un examen au cas par cas par l'autorité environnementale et conduire à l'obligation de produire une étude environnementale.

Dans le procès-verbal de synthèse, j'ai repris les questions du public qui, malgré la réponse ci-dessus de la commune fournie au dossier d'enquête, étaient nombreuses à ce sujet. Mais j'ai précisé que les études n'ayant pas été réalisées, la commune n'allait certainement pas pouvoir répondre aux questions du public (du moins pas différemment des réponses qu'elle a déjà apportées à ce sujet dans sa réponse du 22 août 2025) sur des données que seules des études peuvent fournir et qu'à ce stade, de la procédure, la seule question qui, selon moi, se pose sur ce thème est la suivante : est-ce qu'après lecture des arguments des contributions défavorables et relatifs à la nécessité de produire les études demandées par la MRAE, la commune de Tournon confirme sa position selon laquelle ces études ne sont pas nécessaires ?

Dans sa réponse du 29 décembre 2025 au procès-verbal, la commune confirme que :

Sur la nécessité des études préalables et les impacts environnementaux, comme démontré ci-dessus, la modification du PLU et le projet du SAF n'auront pas pour effet d'augmenter le trafic aérien sur la plateforme, il ne s'agit pas d'un « développement économique » comme mentionné dans les contributions, mais d'une réorganisation des activités existantes (cf annexe 5). Par conséquent, les études sollicitées, contrairement à ce qui est affirmé, ne sont pas nécessaires dans le cadre de cette modification du PLU. En outre, la Commission consultative de l'environnement à venir, permettra collectivement et dans ce cadre, de se reposer la question de la réalisation d'une étude de bruit qui pour ma part est indispensable.

Or selon moi, quel que soit l'objectif du projet (simple mise aux normes ou développement de l'activité), la question de l'impact du projet sur l'environnement et la santé humaine est à étudier, ne serait-ce que pour prouver que le projet n'a aucun impact, voire améliore l'impact actuel de l'activité, comme l'affirme le dossier.

Certes le dossier contient des mesures présentées comme susceptibles de réduire les nuisances et l'impact sur l'environnement :

- la construction de bâtiments performants ;
- la démolition de certains bâtiments existants qui permettra une "renaturalisation", la mise en place d'enrobés drainants, la végétalisation des espaces extérieurs et des parkings, ce qui entraînera une réduction de 51 % des surfaces imperméables du site, en les passant de 9 986 m² à 5 136 m² ;
- la revalorisation paysagère (plantation d'arbres, prise en compte de la v62 : aménagement toilettes, aire de pique-nique...), véritable porte d'entrée du territoire depuis l'A43, au carrefour de la Tarentaise, du Beaufortain et du Val d'Arly ;
- l'amélioration du bilan carbone grâce au regroupement des activités du SAF sur un seul bâtiment (au lieu de trois sites distants) qui supprimera les trajets en voiture et les vols d'hélicoptères internes nécessaires à la maintenance et la limitation du déstockage de carbone (transformation du carbone des sols en CO₂) en évitant l'expansion sur des zones naturelles ou agricoles, privilégiant des sols déjà artificialisés.

La commune précise à cet égard que les outils actuels (ALDO, GES Urba) sont inadaptés à l'échelle d'un PLU communal pour fournir un bilan carbone précis et fiable (marges d'erreur trop importantes). La commune considère que réaliser un bilan carbone détaillé en fin de procédure n'est pas jugé pertinent ; cette réflexion doit être intégrée dès le début de la conception du projet pour être efficace.

Cependant ces mesures ne sont qu'une partie de l'impact du projet sur l'environnement et la santé humaine et ne peuvent, à elles seules, établir un bilan global de cet impact dont seules les études demandées par l'autorité environnementale pourraient rendre compte.

Concernant les nuisances du projet, je tiens à faire un focus sur celles générées par le bruit dans la mesure où il s'agit de la principale et inévitable nuisance causée par tout aéroport pour ses riverains et dans la mesure également où elle a fait l'objet d'absolument toutes les contributions défavorables.

Il est intéressant de noter qu'à cet égard, l'autorité environnementale, dans son avis du 8 juillet 2025, n'a aucun doute que *« la restructuration de l'aéroport conduira nécessairement à augmenter les nuisances sonores »* et qu'elle attend de ce fait des mesures *« pour éviter ou réduire ces incidences qui se cumuleront à celles de l'autoroute voisine. »*

La commune évalue l'impact des nuisances sonores de l'aéroport en utilisant le nombre de mouvements (décollages, atterrissages et manœuvres au sol) des aéronefs qui utilisent l'aéroport. C'est pourquoi à la demande de l'autorité environnementale de mettre en place un dispositif détaillé de suivi pour en faire un véritable outil de pilotage du PLU, la commune répond : *« Un suivi de l'activité aéronautique avec un bilan annuel du nombre de mouvements sont effectués sur l'aéroport. »*

Concernant les nuisances sonores actuelles, la commune et le SAF considèrent que « la maintenance industrielle pratiquée sur le site est une activité très faible en termes de mouvements aériens », que « les bilans annuels de l'aérodrome montrent une décroissance importante ces 2 dernières années du nombre de mouvements pour le SAF » et une baisse du trafic aérien (en précisant qu' « un suivi rigoureux montre une diminution de près de 50 % des mouvements depuis 2021, obtenue par une augmentation des tarifs ») et que l'arrivée de la réalité virtuelle mi-2024 a permis de diminuer considérablement le nombre de vols réels et donc l'impact sonore.

L'objectif de la modification n'étant pas, selon eux, l'augmentation de l'activité du SAF, elle n'entraînera pas d'augmentation du nombre de mouvements, donc pas d'augmentation des nuisances sonores. Ils considèrent même que le projet prévoit la mise en place de mesures susceptibles de réduire le bruit :

- Mur anti-bruit

- la fin des déplacements en hélicoptère (dans le cadre de la maintenance) entre les différents bâtiments du SAF situés sur la plateforme contribuera à une amélioration sonore.

A l'inverse, absolument toutes les contributions défavorables au projet témoignent de la nuisance principale causée par l'aérodrome, à savoir le bruit et également du fait que la cohabitation, acceptable pendant de longues années, est devenue impossible à compter de 2019.

Les personnes concernées précisent qu'elles avaient bien conscience de la présence d'un aérodrome et des nuisances possibles mais elles insistent sur la forte augmentation des nuisances sonores depuis 2019, qu'elles attribuent au développement des activités de la société SAF Aerogroup.

Toutes les contributions décrivent des nuisances sonores continues, avec des vols d'hélicoptères et d'avions à basse altitude, des essais moteurs et des vols stationnaires qui durent parfois plusieurs heures. Beaucoup soulignent que la configuration de la vallée amplifie le bruit par effet de caisse de résonance. La pollution sonore est jugée insupportable.

Les riverains reprochent aux autorités de ne pas prendre au sérieux les nombreuses plaintes déposées à ce sujet et de considérer que le nombre de mouvements d'aéronefs à baisser depuis 2019. Les riverains contestent ces résultats et plus largement indiquent que le nombre de mouvements ne peut être utilisé seul pour évaluer les nuisances sonores dans la mesure où ce critère ne prend pas en compte la durée, l'intensité et les survols prolongés qui génèrent la majeure partie du bruit.

Ils déplorent l'absence d'étude acoustique sur les nuisances sonores pourtant essentielle selon eux dans un périmètre PEB avec nuisances cumulées. Plusieurs rappellent que le Conseil municipal de la commune de Notre-Dame-des-Millières dans son avis

défavorable au projet a demandé une étude d'impact et de nuisance phonique et que plusieurs associations ont saisi la justice et réclament une expertise indépendante qui jusqu'à présent leur a été refusée.

Plusieurs abordent la question de l'échec de la Charte de l'environnement sur laquelle un ensemble d'acteurs ont travaillé en 2022-2023, dont l'ACNDAA (Association Contre les Nuisances et le Développement de l'Aérodrome) et qui avait pour objectif de trouver un consensus sur entre autres des mesures de réduction du bruit provoqué par l'activité de l'aérodrome.

L'association explique qu'elle faisait certes partie du groupe de travail mais qu'elle n'a pas obtenu les réponses à ses questions pendant l'élaboration de la Charte, qu'elle n'était pas suffisamment représentée dans le groupe de travail sur cette charte et que donc sa voix n'a pas pu être entendue et retranscrite dans la Charte que l'association a considérée comme pas assez restrictive. Ainsi, sa demande de limiter le nombre de rotations par hélicoptères a été refusée et les pauses méridiennes n'étaient imposées qu'aux aéronefs non basés.

Par ailleurs, juste avant de la signer, l'association a appris l'existence par hasard du projet du SAF qui ne devait leur être signalé qu'après la signature. L'association a considéré que signer la charte reviendrait à cautionner le projet dont ils n'avaient pas été tenus au courant et dont le contenu leur était inconnu.

Considérant l'absence de mesures concrètes contre les nuisances sonores depuis 2019 et jugeant, contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, que le projet aura pour effet d'augmenter l'activité du SAF et donc le trafic aérien, la majorité des contributeurs en concluent que les nuisances sonores vont forcément augmenter avec le projet.

Les mesures prévues par le projet pour réduire ces nuisances ne convainquent pas les riverains :

- Les murs anti-bruit sont jugés inefficaces face aux vols en rase-motte et à l'effet de caisse de résonance de la vallée.

- La séparation des activités avions/hélicoptères permettrait de faire décoller simultanément les deux, multipliant le nombre de mouvements. Cette séparation aura un effet néfaste sur la sécurité aérienne et augmentera le risque sur les populations, car elle accroît le nombre de vols dans le couloir de la vallée. Une séparation temporelle des vols serait préférable pour limiter les nuisances et les risques.

- Le déport prévu du FATO (aire de décollage/atterrissage) est en réalité une création, qui sera une nouvelle zone de décollage/atterrissage pour plus d'activités. Le FATO, en allongeant le temps de décollage, répercutera les nuisances sur les montagnes alentours, impactant un plus grand périmètre de riverains.

- La réalité virtuelle pour la formation accompagnera une logique de développement d'activité et non une réduction des nuisances, car les formations requièrent des heures de vol réel.

- Des trajectoires de moindre bruit sont déjà censées être intégrées mais sont sans effet concluant.

Les protections sonores annoncées sont jugées inopérantes pour les raisons énumérées ci-dessus, surtout dans la mesure où elles ne s'appuient sur aucune étude, celle-ci ayant été refusées.

La majorité des contributeurs évoquent les impacts sanitaires et psychologiques des nuisances sonores, tels que le stress, la fatigue, les troubles du sommeil, l'irritabilité et l'anxiété. Ils dénoncent tous la dégradation de leur qualité de vie à un point tel que certains envisagent de quitter leur lieu de vie actuel.

Ils déplorent les effets désastreux du bruit sur la santé mentale. Quelques-uns rappellent que la santé mentale a été désignée comme Grande Cause nationale en 2025 (*« état de bien-être qui permet à chacun de faire face au stress de la vie, de réaliser son potentiel et de contribuer à la communauté »* selon la définition de l'OMS) et qu'à ce titre les impacts du bruit sur la santé mentale des riverains devraient a minima être étudiés et pris en compte dans le cadre du projet.

Je suis d'accord avec ces contributions sur le fait que les nuisances sonores d'un aéroport ne peuvent être valablement évaluées par le simple comptage des mouvements car, comme je l'ai appris du SAF et des riverains lors de l'enquête, s'agissant d'un aéroport, la navigation s'effectue à vue, contrairement à un aéroport qui possède une tour de contrôle ; aussi un atterrissage peut avoir été précédé de plusieurs minutes, voire 1 heure de survol par l'aéronef qui doit attendre le dégagement total de la piste avant d'atterrir.

Pour moi, la baisse constatée du nombre de mouvements n'est pas un critère pour attester de la diminution des nuisances sonores. Par ailleurs, étant donné le nombre de personnes se plaignant de l'aggravation des nuisances sonores, je suis d'avis qu'il ne peut être affirmé que les mesures mises en place sur l'aéroport jusqu'à présent aient produit des effets.

Quant à la question de l'aggravation possible de ces nuisances par le projet, elle nous ramène à la question de l'objectif de la modification du PLU : simple mise aux normes des infrastructures du SAF ou mise aux normes accompagnée d'une augmentation de l'activité du SAF pour laquelle j'ai déjà indiqué ne pas avoir de certitude.

En tout état de cause, le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du PLU actuellement en vigueur fixe comme objectif, en page 5, dans son axe 2 : *« permettre le développement mesuré de l'aéroport et de sa zone d'activités, dans la mesure où les nuisances, notamment sonores, restent compatibles avec l'environnement »*.

Même à considérer que le projet n'a pas pour objectif le développement de l'aérodrome, on ne peut pas nier qu'il va avoir pour conséquence le développement de la zone d'activités visée par le PADD. En effet, la mise aux normes ne s'effectuerait pas dans la zone d'activités existante classée en Uea mais nécessite l'ouverture à l'urbanisation d'une autre zone qui va également être classée en Uea. Cette nouvelle surface viendra augmenter la surface de la zone Ue existante. Le projet porte donc bien sur le développement de cette zone et à ce titre est soumis à la condition précitée imposée par le PADD de la compatibilité des nuisances, notamment sonores, avec l'environnement.

Or seule une analyse des nuisances sonores permettrait de vérifier cette compatibilité. À ce titre, Madame le Maire indique dans sa réponse du 29 décembre 2025 au procès-verbal : « *La Commission consultative de l'Environnement à venir, permettra collectivement et dans ce cadre, de se reposer la question de la réalisation d'une étude de bruit qui pour ma part est indispensable* ».

Cependant en l'absence, dans le dossier présentement étudié, d'une analyse des nuisances sonores ou de celles impactant la qualité de l'air comme relevé par l'autorité environnementale, il n'est pas possible selon moi d'apporter la preuve de cette compatibilité.

La question de l'étude plus générale de l'impact du projet sur l'environnement et la santé humaine est d'autant plus importante que, comme vu supra, le dossier porte plus sur les infrastructures du SAF que sur l'aérodrome dans sa globalité. Or les activités du SAF ne sont pas les seules à impacter l'environnement et la santé humaine. Ne mentionner que les activités de cette structure et que son projet, que ce soit dans un sens de réduction des nuisances ou dans un sens d'aggravation de celles-ci, ne permet pas de rendre compte de l'impact global de l'aérodrome qui nécessitera de toute façon, comme indiqué par le dossier, une restructuration dans son ensemble.

La commune a confirmé son souhait de ne pas réaliser les études permettant d'évaluer l'impact du projet sur l'environnement et la santé humaine ou de les réaliser après l'ouverture à l'urbanisation (étude de bruit).

Je suis d'avis que ces études sont nécessaires avant la réalisation du projet, comme imposé par l'autorité environnementale, ne serait-ce que pour prouver que le projet a un impact neutre voire améliore la situation, comme l'affirme le projet.

Il conviendrait même d'élargir le rayon de ces études à l'activité de l'aérodrome dans son ensemble car le SAF n'est pas le seul acteur impactant sur l'aérodrome.

En l'absence de ces études, il n'est pas possible d'évaluer la proportionnalité des nuisances induites par le projet au regard de l'intérêt général poursuivi.

1.3.2 Modification du règlement et création d'une OAP

La modification du règlement écrit de la zone Uea concernant les hauteurs et les stationnements :

Concernant l'augmentation de la hauteur actuellement autorisée en zone Uea qui passerait de 14 à 18 mètres et à la question posée par le public reprise dans le procès-verbal : *« Qu'est-ce qui justifie l'augmentation de la hauteur des bâtiments autorisée pour le secteur de l'aérodrome surtout en l'absence d'une étude paysagère ? »*, la commune a répondu le 29 décembre 2025 *« la hauteur du secteur aérodrome a été mise au même niveau que dans les zones Ueb et Uec de la commune, soit 18m. La typologie des constructions sur l'aérodrome étant plus proche de ces 2 secteurs que du secteur Uea « carrefour des vallées » qui est à vocation commercial. »*

C'est une explication qui me semble acceptable mais aurait mérité d'être reprise, de manière un peu plus développée dans le rapport de présentation du PLU, dans la mesure où chaque choix relatif aux dispositions inscrites dans le règlement d'un PLU doit trouver sa justification explicite dans le rapport de présentation.

La nouvelle disposition applicable en zone Uea de l'aérodrome pour le stationnement sera la suivante : *« Le nombre de places devra être adapté aux besoins de stationnement cumulés du personnel et de la clientèle susceptible d'être présents simultanément dans l'établissement. »* Ce qui permet aux porteurs de projet de prévoir le nombre de stationnements qui leur paraît correspondre à la fréquentation attendue de leurs établissements mais qui permet également à la commune d'imposer éventuellement plus de stationnements si elle le juge nécessaire, ce qui me paraît une disposition adaptée pour un tel secteur.

Concernant l'OAP n° 5 que le projet de modification propose de créer, son périmètre me semble pertinent dans la mesure où il réunit l'ensemble de la zone déjà construite de l'aérodrome ainsi que la future zone AU à classer en zone Uea. Elle reprend les objectifs du projet de restructuration :

- démolition des bâtiments les plus vétustes,
- restructuration des bâtiments existants,
- construction d'un nouveau bâtiment afin de bénéficier d'une infrastructure conforme aux normes environnementales, d'assurant un gain de sécurité indispensable et d'améliorer les conditions de travail du SAF,
- réflexion sur l'insertion paysagère des bâtiments,
- prendre en compte les évolutions et différentes contraintes réglementaires,
- création d'espace vert et paysagé,
- restructuration des réseaux publics (eau potable, assainissement et eau pluviale),
- aménagement du site et orientation des bâtiments en prenant en compte le risque d'inondabilité et l'écoulement des eaux,
- prise en compte des nuisances sonores.

Cependant il me semble qu'en tant qu'OAP chargé de définir les principes d'aménagement et notamment les accès, elle aurait pu contenir une précision graphique concernant la ou les voirie(s) interne(s) à l'actuelle zone AU.

Par ailleurs, étant donné le stade d'avancement du projet du SAF dont la demande de permis de construire a été déposée le 27 août 2025 et la précision des mesures énumérées par le dossier comme pouvant améliorer la situation actuelle de l'aérodrome en terme de nuisances, de risques et d'environnement, il me semble qu'elles auraient pu être insérées dans l'OAP n° 5 ou le règlement du PLU afin de leur donner un caractère contraignant et de les rendre opposables aux futurs projets d'aménagement, ce qui n'est pas le cas actuellement. Exemples des mesures affirmées dans le dossier et qui ne rendent compte que des engagements du SAF mais non présentes dans les documents du PLU comme mesures obligatoires pour tout projet ou installation existante :

- la mise en place obligatoire d'un dispositif de récupération des effluents
- des mesures concrètes pour lutter contre les nuisances sonores comme la construction obligatoire des murs anti-bruit. Pour rappel, l'autorité environnementale elle-même l'a mentionné dans son avis : *« La mesure prévue par le projet de mise en œuvre des protections anti-bruit en parallèle du travail engagé sur la maîtrise du nombre de vols n'est pas retranscrite dans les pièces du PLU. »*
- la construction de bâtiments performants en matière environnementale (l'OAP vise seulement 1 bâtiment alors que l'OAP concerne aussi la zone déjà construite et destinée à recevoir éventuellement de nouvelles constructions après démolitions)
- l'obligation de mettre en place des enrobés drainants
- l'obligation de mettre en place des écrans végétaux (l'OAP mentionne *« la création d'espace vert et paysagé »* ce qui n'est pas la même chose)

Par ailleurs, comme indiqué supra dans la partie relative aux réseaux, on peut regretter que ni l'OAP n° 5, ni le règlement n'imposent pas ou a minima ne recommandent d'étude préalable à l'installation d'un nouveau dispositif d'assainissement autonome afin d'évaluer précisément le risque de pollution de la nappe phréatique par ce système en cas de crue et de concevoir une solution adaptée à la situation spécifique du site ou a minima pour attirer l'attention des futurs porteurs de projet sur cette problématique et sur l'importance de la prendre en compte dans une zone inondable.

Je rappelle également que l'autorité environnementale a conseillé de retranscrire l'ensemble des orientations prévues concernant les réseaux au sein des différentes pièces du PLU modifiées.

L'OAP à créer et les modifications prévues du règlement de la zone Uea ne posent pas de difficulté particulière même si un ensemble de mesures dont la réalisation est affirmée dans le dossier auraient pu être retranscrites dans ces documents afin de leur donner un caractère obligatoire et opposable à tous les projets, qu'ils soient réalisés en zone déjà urbanisée ou en zone à urbaniser de l'aérodrome.

CONCLUSIONS :

Toute la particularité de ce dossier a résidé dans :

- ❖ les nombreuses compétences techniques et institutionnelles et acteurs impliqués dans ce dossier : la décision de la commune de Tournon sur ce projet de modification de son PLU déterminera la réalisation ou non du projet, alors qu'elle ne possède finalement que la compétence relative à l'évolution de son PLU et n'est compétente :
 - ✓ ni pour l'aménagement de la ZAE de l'aérodrome dont la compétence juridique et administrative appartient à la Communauté d'Agglomération Arlysère et la gestion opérationnelle au gestionnaire GEMILIS,
 - ✓ ni pour le projet que la modification du PLU doit permettre puisque ce projet est porté et financé par le SAF Aerogroup
 - ✓ ni pour la gestion des réseaux sur ce secteur dont la compétence appartient à la Communauté d'Agglomération Arlysère
 - ✓ ni pour l'interprétation du PPRI applicable sur la zone du projet dont la compétence appartient à l'Etat
 - ✓ ni pour la gestion des milieux aquatiques et des inondations qui appartient au SISARC
 - ✓ sans compter les règles spécifiques liées à l'aviation civile
- ❖ le fait que la présente procédure soit la seule véritable procédure réglementaire rencontrée par le projet puisque la révision du PLU approuvée en 2020 n'a pas étudié la question du classement du secteur en zone AU et qu'aucune étude environnementale n'a été réalisée.
- ❖ le fait que ni le dossier qui ne contient que des affirmations et pas de données chiffrées, ni les réponses apportées par les différents acteurs lors de l'enquête publique n'ont permis de m'apporter une certitude quant aux besoins exacts auxquels le projet répond. Au contraire, certains éléments laissent subsister un doute sur le fait que l'augmentation d'activité du SAF serait un autre des objectifs du dossier, ce qui aurait une incidence sur l'évaluation de l'intérêt général mais surtout sur les nuisances du projet sur l'environnement et sur la santé humaine.

Le présent document aboutit aux conclusions générales suivantes :

L'enquête s'est déroulée dans des conditions conformes à la réglementation et est marquée par une très forte mobilisation du public dont les contributions témoignent d'une majorité d'avis défavorables, voire très défavorables.

La zone humide anciennement présente sur la zone à urbaniser a définitivement été altérée par les remblais autorisés en 2019 dont la présence sert, par ailleurs et indirectement, à rendre la zone AU constructible selon le dossier.

La desserte de la zone par la voirie est suffisante bien qu'altérée lors des épisodes d'inondation par l'Isère. La précision de la desserte de la zone interne aurait pu être apportée dans l'OAP n° 5 à créer.

Le dossier affirme la desserte de la zone par les réseaux d'eaux pluviales, d'électricité et d'eau potable mais sans que la preuve en soit apportée, ni retranscrite dans les pièces du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Tournon alors que la desserte insuffisante de la zone par ces réseaux avait justifié son classement en zone AU.

L'objectif de la procédure est la mise aux normes des infrastructures existantes du SAF Aerogroup, ce qui répond selon moi à l'intérêt général. Cependant, le dossier ne prouve pas en quoi le regroupement des 3 sites du SAF va servir cet objectif alors que parallèlement il impacte le dimensionnement de la nouvelle infrastructure prévue sur la zone AU qui va au-delà de ce qui est nécessaire pour une mise aux normes. Ce regroupement est même, selon moi, contreproductif, dans la mesure où il expose des personnes à des risques (d'inondation) auxquels elles ne sont pas aujourd'hui exposées, que la partie hébergement du centre de formation soit ou non déplacée, mais de manière encore plus inadmissible, si elle l'est. Ceci fait donc douter que la mise aux normes des infrastructures du SAF Aerogroup soit le seul objectif du projet et on peut regretter l'absence d'un objectif plus global de restructuration de l'aérodrome dans son ensemble qui connaît les mêmes problématiques que le SAF, au moins du point de vue de la vétusté des locaux et de leur exposition aux risques naturels et dont l'intérêt général n'aurait laissé subsister aucun doute.

A cet égard, il conviendrait de reconsidérer l'alternative consistant à effectuer la restructuration du SAF sur la zone Uea actuelle déjà urbanisée en écartant l'objectif de regroupement des trois sites, ce qui réduirait considérablement les besoins et augmenterait la faisabilité de cette alternative.

L'OAP à créer et les modifications prévues du règlement de la zone Uea ne posent pas de difficulté particulière même si un ensemble de mesures dont la réalisation est affirmée dans le dossier auraient pu être retranscrites dans ces documents afin qu'elles n'en restent pas au stade de l'intention et afin de leur donner un caractère obligatoire et opposable à tous les projets, qu'ils soient réalisés en zone déjà urbanisée ou en zone à urbaniser de l'aérodrome.

Mais les deux points qui ont emporté ma conviction sur ce dossier sont les suivants :

- INCONSTRUCTIBILITÉ de la zone AU au regard du risque d'inondation

La zone à ouvrir à l'urbanisation étant actuellement vierge de toute construction et classée en zone rouge Ri par le PPRI de la Combe de Savoie approuvé le 19 février 2013, elle est pour moi inconstructible, le projet ne correspondant à aucune des dérogations énumérées par ce document. Cette inconstructibilité est confirmée par l'aggravation certaine par le projet de la vulnérabilité du site pour les personnes, le projet prévoyant un apport supplémentaire de personnes sur cette zone, ce qui est contraire au PPRI de la Combe de Savoie, au SDAGE Rhône-Méditerranée ainsi que, me semble-t-il, à la doctrine de l'Etat en matière de risques naturels et de remblai.

L'urbanisation dans une zone inondable expose directement les usagers, les infrastructures et les biens à des risques accrus en cas de crues. Le changement climatique tendant à intensifier la fréquence et la violence des événements météorologiques extrêmes, notamment les inondations, construire dans ces zones revient à accepter une vulnérabilité accrue, mettant en danger la sécurité des populations.

L'adaptation aux effets du changement climatique doit privilégier la prévention et la résilience. Urbaniser une zone inondable va à l'encontre de ces principes, en augmentant la complexité de la gestion des risques et en nécessitant des investissements constants en protections coûteuses qui restent souvent insuffisants face à l'intensification des phénomènes climatiques, entraînant des coûts de réparation et de dédommagements considérables.

La zone AU concernée par le projet est utilisée depuis plusieurs années pour renforcer des ouvrages de protection contre les inondations. Urbaniser cette zone réduirait, voire empêcherait, sa capacité à absorber les crues et accentuerait la vulnérabilité du site. Il serait donc préférable de conserver cette zone inondable comme zone tampon. Cette stratégie, conforme au PPRI et respectueuse de la dynamique naturelle du site permettrait d'accroître la résilience globale face au changement climatique.

- ABSENCE DES ÉTUDES NÉCESSAIRES RELATIVES A L'IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE

Je partage à cet égard l'avis de l'autorité environnementale qui relève l'absence préjudiciable dans le dossier de ces études, absence que la commune justifie par le fait que le projet ne prévoit pas une augmentation d'activité du SAF et donc pas d'augmentation des nuisances. Sans même m'appuyer sur le doute que j'ai sur ce dernier point, je considère que les études demandées par l'autorité environnementale sont indispensables, ne serait-ce que pour prouver que le projet possède un impact neutre, voire améliore la situation, comme l'affirme le dossier. Il conviendrait même d'élargir le rayon de ces études à l'activité de l'aérodrome dans son ensemble car le SAF n'est pas le seul acteur impactant sur l'aérodrome.

En l'absence de ces études, même seulement à l'échelle du projet du SAF, il n'est pas possible d'évaluer la proportionnalité des nuisances induites par le projet au regard de l'intérêt général poursuivi.

2. AVIS MOTIVÉ

Au regard de mon rapport d'enquête et des conclusions motivées développées supra, j'émet un :

Avis DÉFAVORABLE

**au projet de modification de droit commun n°1
du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Tournon**

À Albertville



A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes.