



# RAPPORT D'ENQUÊTE

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**

<b>1. Présentation du projet .....</b>	<b>4</b>
1.1. La commune de Tournon.....	4
1.2. Localisation du projet.....	4
1.3. Historique du projet.....	6
1.4. Modifications à apporter au PLU par le projet de révision allégée.....	11
<b>2. Cadre juridique .....</b>	<b>16</b>
2.1. Choix de la procédure .....	16
2.2. Prescription de la procédure et concertation du public .....	16
2.3. Saisine de l'Autorité Environnementale.....	18
2.4. Avis des Personnes Publiques Associées (PPA) .....	24
2.5. Compatibilité du projet.....	27
2.7.1 Compatibilité du projet avec le SCOT d'Arlysère .....	27
2.7.2 Compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée.....	28
2.7.3 Prise en compte du SRCE par le projet .....	29
2.7.4 Pris en compte du SRCAE et du PCET par le projet.....	31
2.7.5 Compatibilité du projet avec la loi ZAN.....	31
2.7.6 Compatibilité du projet avec le PADD du PLU .....	32
2.7.7 Compatibilité du projet avec la réglementation relative aux ICPE.....	33
2.7.8 Compatibilité du projet avec le PPRI de la Combe de Savoie.....	33
<b>3. Faisabilité opérationnelle du projet.....</b>	<b>36</b>
3.1. Foncier .....	36
3.2. Les réseaux.....	36
3.3. Autorisations d'urbanisme .....	39
3.4. Le projet face aux nuisances .....	39
3.5. Alternatives.....	40
<b>4. Organisation de l'enquête.....</b>	<b>42</b>
4.1. Désignation de la commissaire enquêtrice.....	42
4.2. Dates et durée de l'enquête.....	43
4.3. Contenu du dossier d'enquête publique.....	43
4.4. L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.....	47
4.5. Réunions avec le responsable du plan et visite des lieux .....	47
4.6. Communication de documents et d'informations .....	50
4.7. Participation de l'autorité compétente .....	51
4.8. Mesures de publicité .....	52

<b>5. Déroulement de l'enquête</b>	53
5.1. Conditions d'accueil du public et de mise à disposition du dossier.....	53
5.2. Déroulement des permanences .....	53
5.3. Clôture de l'enquête.....	59
<b>6. Contributions du public</b> .....	59
6.1. Comptabilisation des contributions.....	59
6.2. Synthèse des contributions.....	60
6.3. Questions du public .....	77
<b>7. Questions de la commissaire enquêtrice</b> .....	83
<b>8. Réponses du responsable du plan</b> .....	84

## PIECES ANNEXES

<b>PA-01</b> Décision de désignation de la commissaire enquêtrice .....	92
<b>PA-02</b> Arrêté du maire portant ouverture de l'enquête publique.....	93
<b>PA-03</b> Certificat d'affichage.....	96
<b>PA-04</b> Echange de mails avec le SISARC .....	97

## PIECES JOINTES

<b>PJ-01</b> Tableau de synthèse des contributions	
<b>PJ-02</b> Document du SAF sur la mise aux normes (= annexe 1 du courrier de la commune du 29 décembre 2025)	
<b>PJ-03</b> Document d'Aero Support Force sur la réduction des surfaces perméables (= annexe 2 du courrier de la commune du 29 décembre 2025)	
<b>PJ-04</b> Arrêté préfectoral du 9 août 2011 (= annexe 3 du courrier de la commune du 29 décembre 2025)	
<b>PJ-05</b> Plan de masse du projet annoté (= annexe 5 du courrier de la commune du 29 décembre 2025)	
<b>PJ-06</b> Réponse du bureau d'études AMETEN sur la méthodologie de son étude (= annexe 6 du courrier de la commune du 29 décembre 2025)	
<b>PJ-07</b> Mail du 8 décembre 2025 du SISARC (= annexe 7 du courrier de la commune du 29 décembre 2025)	
<b>PJ-08</b> Echanges de mail entre la DDT et la commissaire enquêtrice (= annexe 8 du courrier de la commune du 29 décembre 2025)	
<b>PJ-09</b> Avis de la Communauté d'Agglomération Arlysère du 15 juillet 2025 (= annexe 9 du courrier de la commune du 29 décembre 2025)	

## **1. PRÉSENTATION DU PROJET**

### **1.1. La commune de Tournon**

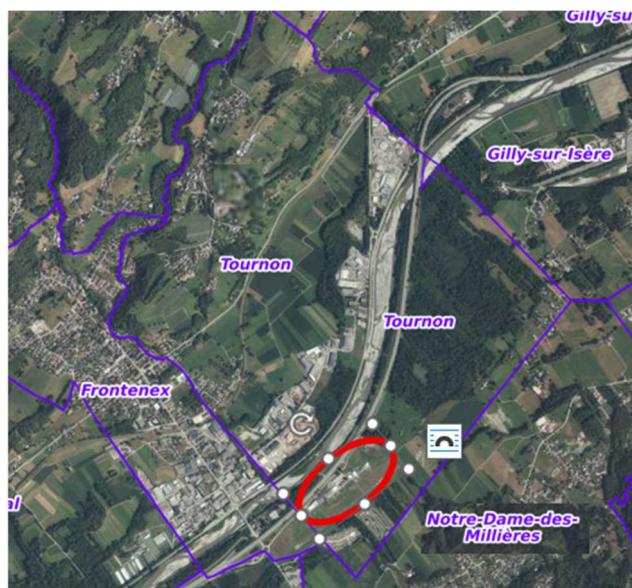
La commune de Tournon est située dans le département de la Savoie, en Combe de Savoie et fait partie de la Communauté d'Agglomération Arlysère. Tournon compte 577 habitants (population INSEE au 1<sup>er</sup> janvier 2025) pour une superficie d'environ 487 hectares.

Elle est accessible par l'A 430, qui relie Albertville à Chambéry et Grenoble, et la RD 1090 qui relie Albertville à Chambéry. Ainsi, elle se situe à moins de 15 minutes en voiture du centre d'Albertville et à 35 minutes de Chambéry. Elle est limitrophe des communes de Frontenex (au Sud-Ouest), Gilly-sur-Isère (au Nord-Est), Notre-Dame-des-Millières (au Sud-Est) et Verrens-Arvey (au Nord-Ouest).

Structurée en fonction du relief, elle s'étend - depuis le bas du coteau Sud-Est du massif des Bauges, en balcon, où est situé le village proprement dit ainsi que les principaux hameaux, les prairies et les vergers et quelques zones boisées, - jusque dans la plaine de l'Isère sur ses deux rives : le lit majeur, entre la rive droite et la voie ferrée, est principalement agricole/naturel et à vocation économique avec l'accueil des zones d'activités d'intérêt intercommunal, le lit majeur gauche quant à lui est majoritairement naturel et agricole mais est également le siège de l'aérodrome d'Albertville et de secteurs d'habitat diffus (« Les Culattes ») ou plus denses (« Les Ilettes »).

### **1.2. Localisation du projet**

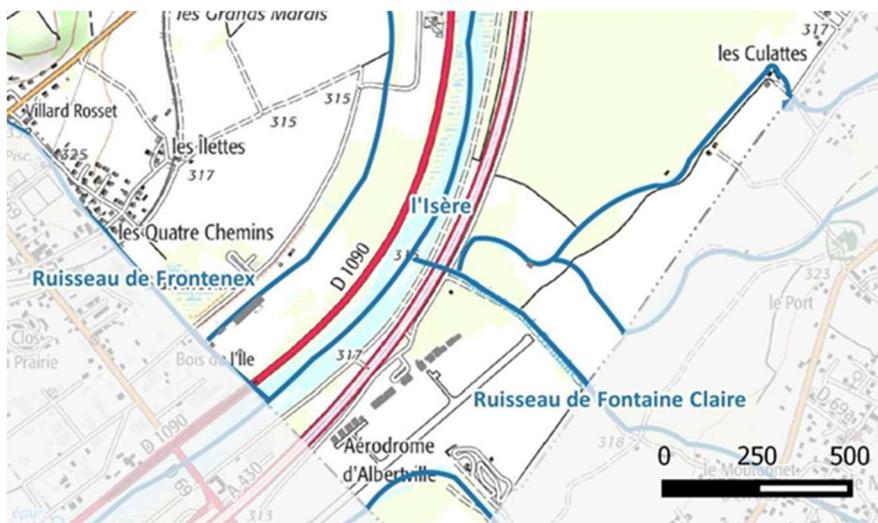
L'aérodrome d'Albertville - Général Pierre Delachenal est situé dans la zone d'activités qui lui est dédiée, encadrée au nord-est, à l'est et au sud par des terrains agricoles, au sud par le karting et l'aire de grands passages, au nord-ouest et à l'ouest par l'autoroute A 430, et une piste cyclable et au nord-est par le chemin du Moutonnet



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.

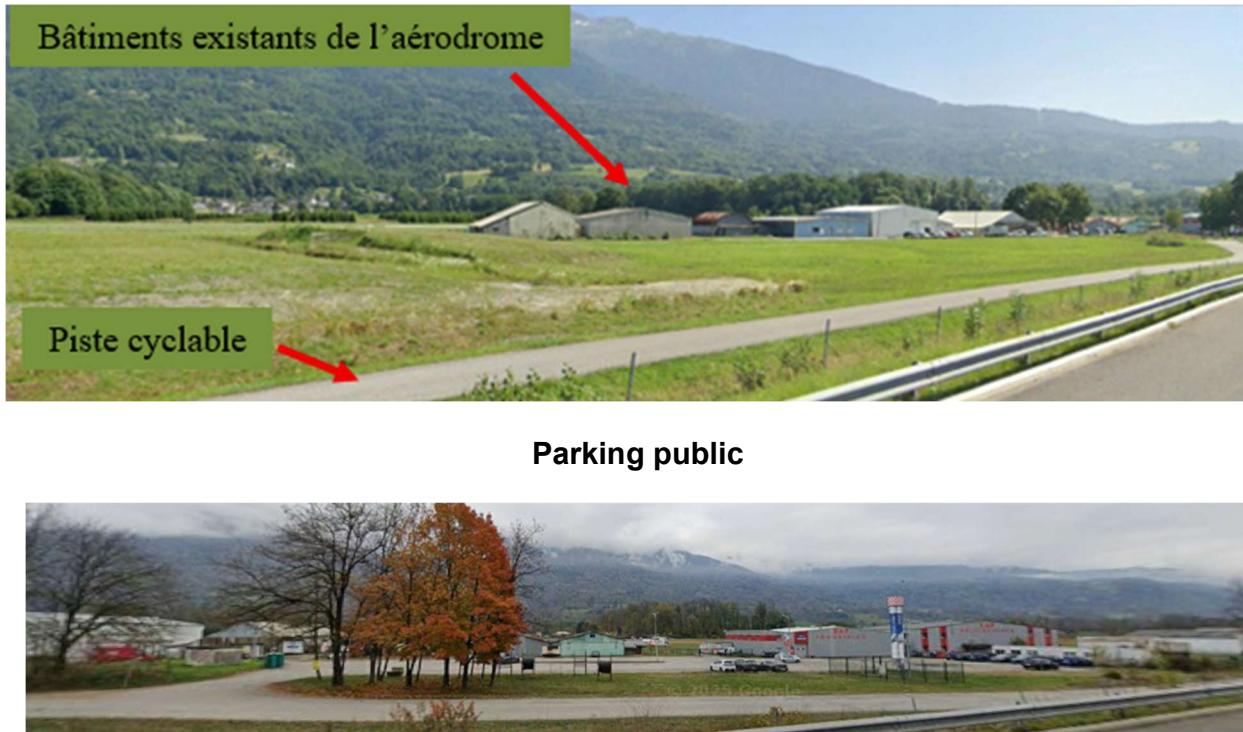


Concernant les cours d'eau, l'aérodrome est impacté au nord-ouest et à l'ouest par la présence de rivière de l'Isère, au nord-est par celle du ruisseau de Fontaine Claire (bassin versant de 3.5 km<sup>2</sup>) qui prend sa source sur la commune de Notre-Dame-des-Millières et traverse la plaine vers l'Isère 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'atterrissement, le décollage et la circulation des aéronefs. Il peut comporter une piste, des hangars, des zones de maintenance, 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 et de 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'atterrissement, est un pôle d'activités et de loisirs important : y sont présents notamment la SAF, 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.



### 1.3. Historique du projet

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

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Tournon a fait l'objet d'une révision générale prescrite par une délibération du Conseil municipal de la commune de Tournon, compétente en matière de document d'urbanisme, le 26 septembre 2014. Le nouveau PLU a été approuvé par une délibération de ce même Conseil le 17 janvier 2020.

Le PLU a ensuite fait l'objet d'une procédure de modification simplifiée approuvée le 26 août 2022 mais sans incidence sur la zone étudiée.

La zone de l'aérodrome est composée de bâtiments majoritairement vétustes ou en manque d'entretien, partagés entre des propriétaires publics et privés, via des baux à construction ou des baux emphytéotiques. Les bâtiments situés sur la partie aval de l'aérodrome ont subi récemment des inondations du fait de la remontée de nappe phréatique. 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.

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

Le siège social du SAF est implanté sur l'aérodrome depuis 1988, depuis lequel il pilote ses missions qu'il exerce dans tout l'hexagone. C'est un acteur majeur dans les missions de services publics (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 héliportage (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.

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 architecturales, énergétiques et environnementales,
- Aménager de façon économique 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.

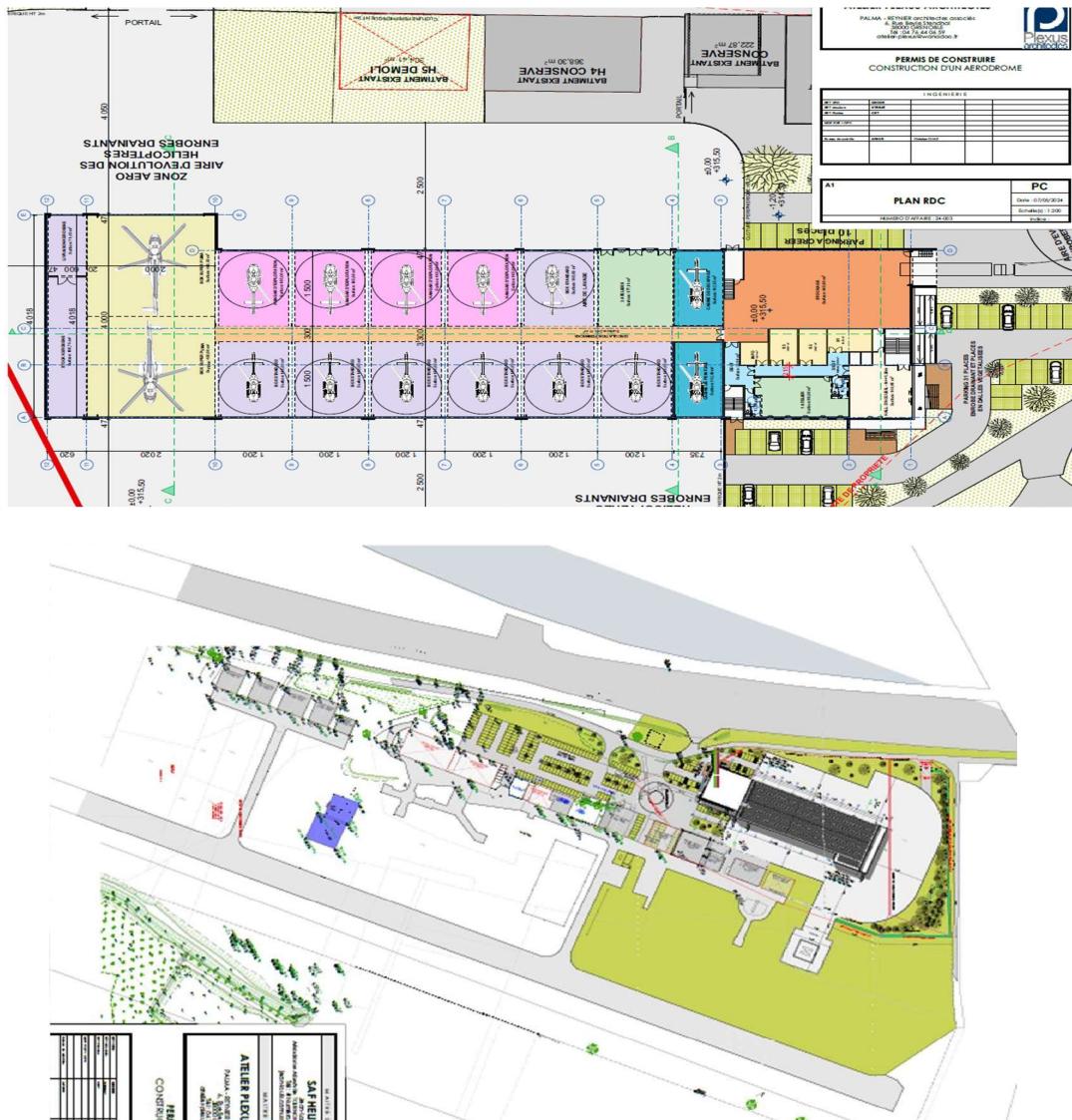
Cette restructuration passe en premier lieu par la restructuration et mise aux normes du SAF Aerogroup avec la création d'un nouveau bâtiment regroupant les trois sites existants en un seul, sur l'aérodrome :

- 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 ;
- 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 ;
- 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.

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
  - Sureté 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, 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

## EXTRAIT DES PLANS DU PROJET DE NOUVELLE INFRASTRUCTURE



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).

#### **1.4. Modifications à apporter au PLU par le projet**

Par une délibération du 15 mars 2024, le Conseil municipal de la commune de Tournon a décidé de prendre en considération le projet de structuration, sécurisation, fonctionnement et développement du secteur de l'aérodrome tel que défini dans le plan ci-dessous et d'instituer sur ce secteur un périmètre d'études d'une opération d'aménagement, conformément aux dispositions de l'article L 424-1 du code de l'urbanisme et a précisé que la procédure de sursis à statuer pourra être appliquée à toute demande d'autorisation d'urbanisme à l'intérieur de ce périmètre.



Puis par arrêté n° 2024/29 du 2 avril 2024, le PLU a été mise à jour suite à l'ajout de ce périmètre dans les annexes du PLU.

Cependant ce périmètre n'est pas suffisant pour permettre la réalisation du projet : actuellement, la partie de l'aérodrome déjà urbanisée se situe en zone Uea du PLU (zone rose ci-dessous), c'est-à-dire une zone d'activité déjà urbanisée et réservée à l'aérodrome et le secteur objet de la présente procédure, est 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.



Par la modification du PLU de Tournon, la commune souhaite permettre :

- ✓ l'ouverture à l'urbanisation de la zone à urbaniser (AU) de 2.2 hectares en la classant en zone Uea. Le périmètre de la zone AU ainsi modifiée serait intégré dans la zone Uea existante.



#### ZONES

- █ A zone agricole
- █ N zone naturelle
- █ NH zone naturelle à vocation d'accueil de grand passage des gens du voyage
- █ NL zone naturelle à vocation de loisirs
- █ Uec activités à dominante commerciale
- █ Uea activités à dominante artisanale

#### PRESCRIPTIONS SURFACIQUES

- Bandes de securite - Zone inconstructible
- Espace Boise Classe a proteger
- 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, occupe par des ecoulements vifs et expose a des aleas d'inondation fort.
- secteur de projet en attente d'un projet d'aménagement global

#### INFORMATIONS

- ▼▼▼ Perimetre 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 « Aérodrome 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'aérodrome Albertville – Général Pierre Delachenal

#### Le contexte

L'aérodrome 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'aérodrome et sa zone d'activités. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation porte un ensemble de parcelles d'une surface totale de 73 648 m<sup>2</sup>.

#### Diagnostic du site

##### *Paysage et topographie*

Les terrains sont quasiment plats. Ils sont occupés en partie par les bâtiments actuels composants l'aérodrome et des terrains vierges. Les bâtiments existants sont vétustes.

##### *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'assurer 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.

**Schéma d'intention**



- ✓ 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 (logements, commerces, établissements à usage artisanal ou industriel, bureaux, entrepôts) comportent des dispositions différentes de 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.* »

## **2. CADRE JURIDIQUE**

### **2.1. Choix de la procédure**

La procédure, objet de la présente enquête publique, consiste à ouvrir à l'urbanisation une zone AU, à créer une OAP et à modifier certaines dispositions du règlement de la zone Uea du PLU.

Conformément à l'article L 153-36 du code de l'urbanisme : « *Sous réserve des cas où une révision s'impose en application du I de l'article L. 153-31, le plan local d'urbanisme est modifié lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide de modifier le règlement, les orientations d'aménagement et de programmation ou le programme d'orientations et d'actions.* »

La procédure d'évolution du PLU de Tournon ne rentrant dans aucun des cas énumérés par l'article L 153-31 I du code de l'urbanisme, c'est une procédure de modification de droit commun qui s'applique à cette évolution.

### **2.2. Prescription de la procédure et concertation du public**

La modification de droit commun n° 1 du PLU de Tournon a été prescrite par délibération du Conseil municipal n° 2024/42 en date du 20 septembre 2024, reçue en Préfecture le 23 septembre 2024.

Conformément aux articles L.103-3 et L.103-4 du code de l'urbanisme, les modalités de concertation du public ont été définies comme suit par délibération du Conseil municipal n° 2024/55 en date du 13 décembre 2024, reçue en Préfecture le 16 décembre 2024 :

- Publicité sur le site de la commune de Tournon 15 jours avant le lancement de la concertation fixant les dates et la durée de celle-ci,
- Mise à disposition en mairie d'un document de présentation du projet,
- Mise à disposition en mairie d'un registre dédié aux observations du public pendant la durée de la concertation,
- Publication du bilan de la concertation sur le site de la commune.

La concertation du public a eu lieu du 27 avril au 19 mai 2025. Le bilan de la concertation indique que l'ensemble des formalités ci-dessus ont été réalisées et fait état d'une forte mobilisation de la population :

#### **Bilan :**

110 personnes se sont exprimées entre le 27/04/25 et le 19/05/25 : 10 emails, 10 dans le registre et 90 courriers.

Une grande majorité des pétitionnaires ne sont pas résidants sur la commune mais limitrophes de l'aérodrome.

Une pétition avec 3836 signatures dont 571 commentaires a également été transmise à la commune.

Globalement, les pétitionnaires s'opposent au projet pour plusieurs motifs :

- L'absence de prise en compte des risques d'inondation,
- L'augmentation du trafic et de ses nuisances,
- L'impact sur l'environnement : zones humides, corridor écologique, pollution,
- L'absence de concertation élargie à l'échelle de l'agglomération.

#### **Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Avant le début de l'enquête publique, j'ai fait remarquer à la commune l'absence de deux délibérations :*

- celle imposée par l'article L 153-38 du code de l'urbanisme : « Lorsque le projet de modification porte sur l'ouverture à l'urbanisation d'une zone, une délibération motivée de l'organe délibérant de l'établissement public compétent ou du conseil municipal justifie l'utilité de cette ouverture au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées et la faisabilité opérationnelle d'un projet dans ces zones. »*
- conformément aux articles L 103-6 et L 103-3 du code de l'urbanisme, c'est au Conseil municipal de tirer le bilan de la concertation donc par délibération.*

*Les deux délibérations ont été prises par le Conseil municipal de la commune de Tournon le 7 novembre 2025, reçues en Préfecture le 10 novembre 2025 et jointes au dossier d'enquête publique le 12 novembre 2025 dans un dossier « 2.bis Actes administratifs - Pièces ajoutées ».*

*Par ailleurs, il est à noter que l'avis de la MRAE datant du 8 juillet 2025, il n'a pu être joint aux documents mis à disposition du public lors de la concertation du 27 avril au 19 mai 2025.*

L'autorité environnementale dans son avis du 8 juillet 2025 a recommandé de rendre publiques les observations des riverains et les réponses qui y seraient apportées.

La commune, dans sa réponse à l'autorité environnementale du 22 août 2025, indique que : « *le bilan de concertation environnementale est accessible sur le site internet de la commune, ainsi que via panneau pocket et que conformément aux exigences du RGPD, les observations recueillies ne seront pas rendues publiques dans leur intégralité, afin de garantir le respect de la vie privée des participants.* »

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Il est à noter que suite à cela, aucune réponse n'a été apportée par la commune aux observations et questions recueillies pendant la phase de concertation du public et qu'aucune observation du public n'a été rendue publique, que ce soit en intégralité ou même partiellement, comme le suggère la réponse de la commune ci-dessus.*

### **2.3. Saisine de l'Autorité Environnementale**

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.

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Au moment de la concertation du public qui a eu lieu du 27 avril au 19 mai 2025, la commune n'avait pas encore reçu l'avis de la MRAE. Il ne pouvait en être autrement au vu de la date de consultation de cette autorité, le 14 avril, soit à peine deux semaines avant le début de la concertation. Le public n'a donc pas pu en prendre connaissance lors de cette phase.*

Dans son avis, 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'informations précises sur la nature des aménagements qui seront réalisés dans le cadre de la mise aux normes de l'aérodrome ;
- 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 ;
- 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 ;
- 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 ;

- 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, absence d'informations sur le dimensionnement retenu pour les bassins de rétention des eaux pluviales, absence d'hypothèses de calcul concernant ce dimensionnement ;

- 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.

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 ;

- retranscrire l'ensemble des orientations prévues concernant les réseaux au sein des différentes pièces du PLU modifiées ;

- 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 attendue 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 ;

- 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 les observations suivantes le 22 août 2025 (réponse jointe au dossier d'enquête) :

**- Concernant la nécessité d'étendre l'analyse environnementale à l'ensemble des enjeux liés à l'environnement et à la santé humaine :** 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 cohérente 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 l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme de rang supérieur,** elle indique que le projet n'entre pas en contradiction avec le PCAET et qu'il respecte les démarches de la Trame Verte et Bleue du SRADDET et le PGRI car :

- ✓ Le projet répond aux principes de développement maîtrisé en privilégiant la densification sur des terrains déjà artificialisés (remblais) plutôt que la consommation d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers.
- ✓ La contribution aux objectifs climatiques passe par la construction de bâtiments performants, la mise en place d'enrobés drainants et la végétalisation des espaces extérieurs.
- ✓ Le regroupement des activités du SAF (actuellement réparties sur trois sites) sur un seul lieu doit permettre d'éliminer les déplacements internes en voiture et de réduire les vols d'hélicoptères logistiques.
- ✓ Le projet prévoit d'intégrer les contraintes hydrologiques pour réduire la vulnérabilité des biens et des personnes face au risque d'inondation.
- ✓ La restructuration permet de déplacer les activités vers la partie amont du terrain, jugée moins vulnérable que la partie aval
- ✓ La démolition de certains bâtiments existants permettra une "renaturalisation" et une "désimperméabilisation" du site, favorisant ainsi la perméabilité des sols.

**- Concernant les précisions à apporter sur les besoins exacts et les alternatives :** 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. Cette réorganisation vise trois objectifs principaux : améliorer le fonctionnement technique de l'aérodrome, déplacer les infrastructures vers la zone "amont", moins exposée aux inondations que la zone actuelle, installation de dispositifs anti-bruit.

Le projet mise sur la renaturalisation : les zones libérées par les démolitions seront désimperméabilisées et végétalisées. Ces nouveaux espaces verts compenseront en grande

partie les nouvelles constructions. L'activité étant liée à la piste, aucune autre option foncière n'est envisageable.

Les salariés (administratifs et techniciens des simulateurs) seront centralisés sur un seul site. Ce regroupement n'entraînera pas d'augmentation du nombre de survols, malgré l'augmentation du personnel sur place.

Le projet est antérieur à l'annonce des Jeux Olympiques de 2030. Bien qu'une hausse temporaire de fréquentation soit prévue durant l'événement (février-mars 2030), elle ne constitue pas la raison d'être de la modification du PLU.

- **Concernant la biodiversité** : les surfaces résultant d'un défrichement d'une relique de forêt alluviale « sont maintenant des surfaces artificialisées certes non imperméabilisées puisque recouverte de dépôts de matériaux inertes dans sa partie amont et recouverte d'une strate herbacée en friche de type rudéral au sol très perturbé parfois fauché dans sa partie aval.

Les surfaces actuellement occupées par les bâtiments du SAF, ainsi qu'une partie des parkings, seront démolies afin de permettre leur renaturation. L'étude pédologique réalisée a mis en évidence que les terrains concernés par la modification du PLU (zone Au) sont constitués de remblais, et donc déjà artificialisés. Le projet contribuera ainsi à une amélioration environnementale, en désartificialisant des espaces aujourd'hui urbanisés et en les renaturant.

- **Concernant les réseaux** : 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.

- **Concernant l'augmentation de la vulnérabilité du site au regard des risques d'inondation** : Le projet entraînera une baisse nette de la vulnérabilité globale :

- ✓ 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,
- ✓ Le projet permet le remplacement des bâtiments anciens et mal adaptés par des structures modernes aux normes,
- ✓ Les zones libérées par les démolitions ne seront pas reconstruites mais renaturées, ce qui améliore la biodiversité locale.

- ✓ L'OAP impose la végétalisation des parkings, ce qui permet de rendre les sols plus perméables et de mieux absorber les eaux de pluie.
- **Concernant l'intégration d'un sous-chapitre dédié à au cadre de vie, les nuisances sonores, la qualité de l'air et du paysage et la justification des choix retenus dans le projet au regard de leurs incidences sur l'environnement.**

Le projet de restructuration de l'aérodrome s'inscrit pleinement dans les orientations du PADD du PLU, où il figure depuis au moins 2020. Il répond à plusieurs enjeux majeurs en matière de transition écologique et de qualité du cadre de vie : amélioration de la performance énergétique, lutte contre la pollution des sols, désimperméabilisation et renaturation des zones où des bâtiments seront démolis. Les terrains concernés par la zone AU étant déjà constitués de remblais (étude pédologique réalisée en 2025), le projet s'inscrit dans une logique de réhabilitation de surfaces artificialisées existantes. Des mesures spécifiques ont également été prises pour la maîtrise des nuisances sonores, avec notamment la mise en place d'un mur anti-bruit. De plus, une étude de bruit va être réalisée.

A ce titre 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. Enfin, l'opération s'accompagne d'une 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.

Les activités implantées sur l'aérodrome sont directement liées à son fonctionnement, notamment à l'exploitation de la piste existante. La zone Au définie dans le cadre du PLU vise exclusivement à restructurer l'aérodrome dans ses contours actuels.

- **Concernant les données relatives au changement climatique :** Les observations climatiques à l'échelle de l'intercommunalité ont bien été présentées dans l'état initial pour de nombreux paramètres météo à partir des données Orcae du profil de la CA Arlysère. A l'échelle de la commune de Tournon, ce sont les projections climatiques de Climadiag pour différents paramètres (nombre annuel de jours très chauds, nombre annuel de jours en vague de chaleur, cumul de précipitations quotidiennes remarquables (en mm), nombre de jours consécutifs sans précipitations par saison) qui ont bien été présentées dans l'état initial.

- **Concernant le bilan carbone :** Le projet améliore son bilan carbone grâce à :

- ✓ la baisse du trafic aérien (Un suivi rigoureux montre une diminution de près de 50 % des mouvements depuis 2021, obtenue par une augmentation des tarifs)
- ✓ Le regroupement des activités du SAF sur un seul bâtiment (au lieu de trois sites distants) supprimera les trajets en voiture et les vols d'hélicoptères internes nécessaires à la maintenance.

- ✓ L'usage de simulateurs en réalité virtuelle (depuis mi-2024) permet de remplacer des heures de vol réelles par de la formation au sol et donc de diminuer considérablement l'impact carbone et sonore)

Le projet est compatible avec le PCAET car il ne s'oppose à aucune de ses orientations et il limite le déstockage de carbone (transformation du carbone des sols en CO<sub>2</sub>) en évitant l'expansion sur des zones naturelles ou agricoles, privilégiant des sols déjà artificialisés.

La commune soutient 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.

- **concernant le dispositif détaillé de suivi pour en faire un véritable outil de pilotage du PLU**, un suivi de l'activité aéronautique avec un bilan annuel du nombre de mouvements sont effectués sur l'aérodrome.

## 2.4. Avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

Conformément à l'article L 153-40 du code de l'urbanisme, le 12 mai 2025, soit bien avant l'ouverture de l'enquête publique, la commune a notifié le projet de modification aux personnes publiques associées (PPA) mentionnées aux articles L 132-7 et L 132-9 du même code.

Voici les avis rendus suite à cette notification :

- **L'Etat** : la Préfecture de Savoie a émis un avis favorable le 25 juin 2025 en précisant les éléments suivants :

« 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.

Du point de vue des risques, le secteur est identifié en zone rouge inconstructible (Ri) du PPRi de l'Isère en Combes de Savoie approuvé le 19 février 2013. Néanmoins, 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.

*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 commune devra se rapprocher du gestionnaire du système d'endiguement (SISARC) afin de connaître les prescriptions à prendre en compte, pour ne pas altérer ses capacités de protection. »*

- **La région** : le Conseil régional de la Région Auvergne-Rhône-Alpes n'a émis aucun avis.
- **Le département** : le Conseil départemental de la Savoie n'a émis aucun avis.
- **La Chambres de commerce et d'industrie** a précisé que le projet n'appelle pas de remarque particulière de sa part.
- **Les Chambres des métiers et de l'artisanat et d'agriculture** n'ont émis aucun avis.
- **L'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) compétent en matière de Programme Local de l'Habitat (PLH)** : la Communauté d'agglomération Arlysère n'a émis aucun avis.
- **L'établissement public chargé du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)** : la Communauté d'agglomération Arlysère n'a émis aucun avis.

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*C'est du moins l'information dont je disposais jusqu'à une semaine avant de rendre le présent rapport et dont le public a disposé pendant l'enquête publique. En effet, ce n'est que lors de sa réponse du 29 décembre 2025 au procès-verbal que la commune m'a informé que cette PPA avait émis un avis le 15 juillet 2025 que la commune avait omis de joindre au dossier d'enquête publique et qu'elle m'a transmis en annexe de sa réponse (PJ-09 du présent rapport).*

La commune a choisi de notifier le projet à l'**Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)** bien qu'il ne fasse pas partie des personnes publiques associées au titre des articles précédés. Cet institut a émis l'avis suivant :

*« Conformément à la réglementation, l'INAO n'a pas d'avis formel à émettre considérant que la commune n'est incluse dans aucune aire géographique d'Appellation d'Origine Protégée (AOP).*

*En revanche, elle appartient aux aires de production des Indications Géographiques Protégées (IGP) "Pommes et Poires de Savoie ou Pommes de Savoie ou Poires de Savoie", "Tomme de Savoie", "Emmental de Savoie", "Raclette de Savoie", "Gruyère", "Comté Rhodaniens" et "Vin des Allobroges". Enfin, elle est incluse dans l'aire de production de l'Indication Géographique (IG) "Génépi des Alpes".*

*L'étude attentive du dossier amène l'INAO à faire les observations suivantes : Le projet de modification n° 1 du PLU a pour objet l'ouverture à l'urbanisation de la zone 1AU afin de permettre la restructuration de l'aérodrome. Ce projet s'accompagne de la création d'une OAP et d'une adaptation des règlements écrit et graphique.*

*La zone 1AU, d'une surface d'environ 2,2 hectares, présente un faible potentiel agricole. Après étude du dossier, l'INAO regrette la consommation de foncier agricole mais considère que le projet de PLU a une incidence limitée sur les IGP concernées. »*

Le dossier a également été notifié au **Centre Régional de la Propriété Forestière** qui n'a émis aucun avis.

Conformément à l'article L 153-40 du code de l'urbanisme, le projet a également été notifié aux maires des communes concernées par la modification :

- **Notre-Dame-des-Millières** qui a pris une délibération le 28 mai 2025 comportant un avis défavorable au projet de modification du PLU de Tournon :

Le Conseil municipal :

- S'étonne de l'absence d'une étude d'impact sur les conséquences de l'activité du SAF notamment du fait des rotations d'hélicoptère liées à l'entretien et à la formation.
- Il constate que le projet d'implantation se situe dans une zone RI du PPRI alors que les travaux d'endiguement du ruisseau de Fontaine Claire ne sont toujours pas réalisés
- En conséquence le Conseil municipal demande qu'aucun permis de construire ne soit déposé avant qu'une étude d'impact et de nuisance phonique n'ait été réalisée par un organisme indépendant, choisi par les parties prenantes, avec un cahier des charges élaboré en commun et souhaite qu'une réunion publique soit organisée dans le village avec comme partie prenante : l'association de défense contre les nuisances de l'aérodrome, le SAF, le gestionnaire de l'aérodrome et Arlysère.
- Demande la création d'une CCE : commission consultative de l'Environnement

Dans l'attente de ces éléments,

Le Conseil municipal :

Pour	10
Contre	3
Abstention	1

- émet un avis défavorable sur la modification du PLU de la commune de Tournon

- **Frontenex et Verrens-Arvey** qui n'ont émis aucun avis.

- **Gilly-sur-Isère** qui a précisé que le projet n'appelait pas d'observations particulières de sa part.

## 2.5. Compatibilité du projet

### 2.7.1. Compatibilité du projet avec le SCOT d'Arlysère

Le Schéma de Cohérence Territoriale Arlysère (SCOT) a été approuvé par la Communauté d'Agglomération Arlysère le 9 mai 2012 et modifié le 27 septembre 2018.

Selon le dossier d'enquête, la compatibilité du PLU avec le SCOT est justifiée dans le rapport de présentation en pages 126 à 128 car le projet de modification ne remet pas en question :

- les objectifs et le dimensionnement du SCOT (Les modifications du règlement et la création d'une OAP ne remettent pas en question la cohérence du projet) ;
- la protection des espaces naturels, agricoles et paysagers ;
- la prise en compte des risques.

La Communauté d'Agglomération Arlysère en charge du SCOT a émis un avis favorable à la modification du PLU (non jointe au dossier lors de l'enquête publique comme indiqué ci-dessus), en précisant que :

- Le projet s'inscrit en continuité d'un site existant à vocation intercommunale, sans création de zone nouvelle et en ne consommant pas d'ENAF (Espace Naturel, Agricole et Forestier),
- Il privilégie la densification et la restructuration sur des terrains déjà artificialisés et sous-occupés,
- Il répond aux principes d'économie d'espace et de développement maîtrisé,
- Il intègre des mesures de gestion des risques naturels (notamment inondation et nappe phréatique) et des risques de bruit avec des protections acoustiques,
- Il contribue à la résilience climatique et énergétique via la construction de bâtiments performants, la mise en place d'enrobés drainants ou la végétalisation des parties extérieures,
- Il prend en compte les enjeux écologiques liés à la proximité de zones humides (mesures ERC prévues).

La modification de droit commun n°1 du PLU de Tournon est donc compatible avec les orientations du SCOT d'Arlysère. Elle respecte les grands principes d'économie d'espace, de développement maîtrisé et de structuration des zones d'activités tels que définis dans le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT.

## 2.7.2. 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 (SDAGE) qui 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, voire est compatible avec le SDAGE, étant donné que les différentes mesures importantes adoptées par le PLU de Tournon approuvé en 2020 ne sont pas concernées.

### Commentaire de la commissaire enquêtrice :

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.

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 :

- « *S'adapter aux effets du changement climatique* » et « *Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques* » et « *Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité* »

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 et le fonctionnement naturel des milieux aquatiques, à augmenter l'exposition des populations aux inondations et à contrevenir au principe de prévention.

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

Comme rappelé par l'Etat dans son avis, la zone AU, objet de la présente procédure était identifiée au début des années 2000 comme zone humide par le CEN (Conservatoire d'Espace Naturel). Aujourd'hui elle n'existe plus, comme le confirme l'étude pédologique d'AMETEN de 2025. Cette zone n'a donc pas été protégée ; la présence actuelle de remblais ne va pas dans le sens d'une restauration de cette zone et l'ouverture à l'urbanisation de la zone encore moins.

- « *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 de la Combe de Savoie interdit en page 8/24 « la création ou l'extension de stockage permanent pouvant libérer des matériaux présentant un risque polluant (...). » Les infrastructures du SAF comportent 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.

Or la zone est soumise à des inondations fréquentes et on ne sait pas comment sera géré et surtout contrôlé le stockage des hydrocarbures sur cette zone. 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, kérone, 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) qui s'applique à tous les aérodromes et ne prend 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.

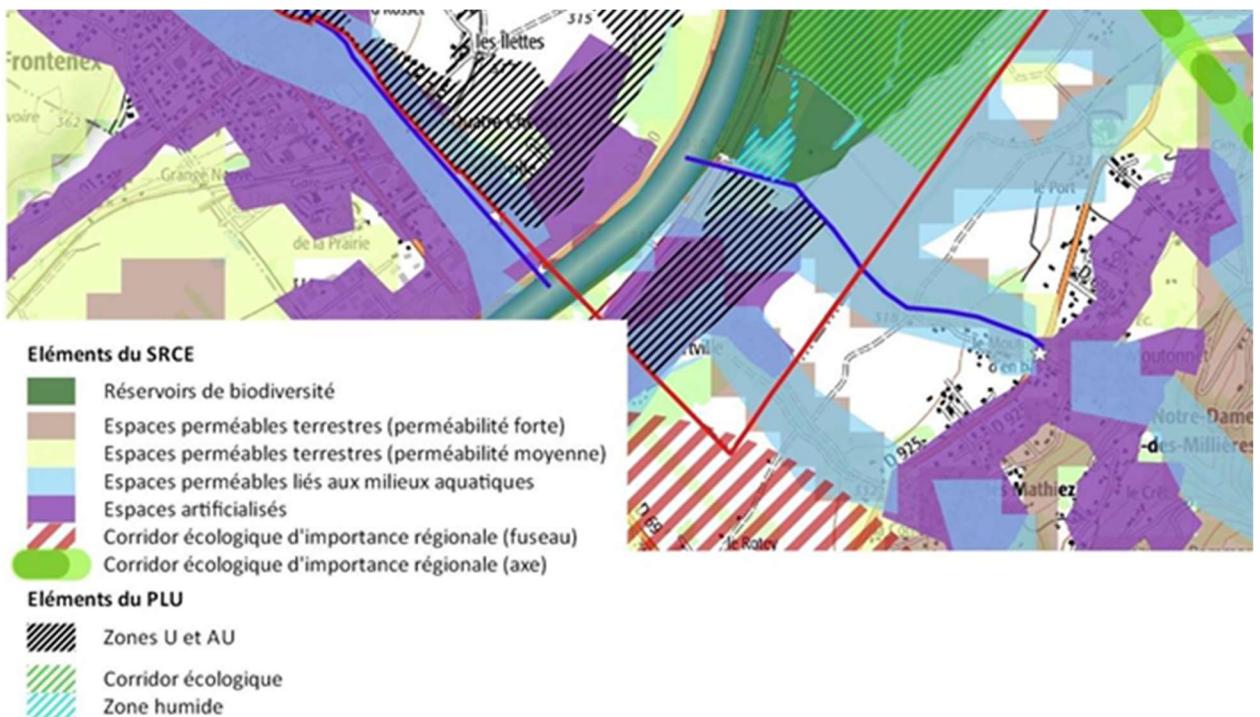
### 2.7.3. Prise en compte du SRCE par le projet

Le Conseil Régional de Rhône-Alpes a adopté le 19 juin 2014 son Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Celui-ci définit, à l'échelle régionale, des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques à préserver ou à remettre en bon état. Il définit également des « espaces perméables », terrestres ou liés aux milieux aquatiques, qui permettent d'assurer la cohérence de la Trame verte et bleue, en complément des corridors écologiques, en traduisant l'idée de connectivité globale du territoire. Ils sont globalement constitués par une nature dite « ordinaire » mais indispensable au fonctionnement écologique du territoire régional.

Sur le territoire de Tournon, il retient les espaces classés en ZNIEFF de type 1 (boisements alluviaux de la plaine de l'Isère) comme réservoirs de biodiversité, et considère que les espaces agricoles du coteau sont des espaces perméables de perméabilité moyenne.

Il inscrit un corridor écologique d'importance régionale à remettre en bon état pour la traversée de la vallée de l'Isère. Ce fuseau est important notamment pour les échanges génétiques entre les populations de grands mammifères du Massif des Bauges et du Massif du Grand Arc.

Le dossier d'enquête indique que le projet de modification prend en compte le SRCE et fournit un plan issu du rapport de présentation du PLU croisant les éléments graphiques du SRCE et ceux du zonage du PLU.



Sur ce plan, on voit que la zone à urbaniser est située près d'une zone humide, qui se situe au nord du Chemin du Moutonnet et dans un « espace perméable lié aux milieux aquatiques ».

Il est à noter que le Conseil régional, autorité compétente en matière de SRCE, n'a émis aucun avis concernant le projet.

#### **2.7.4. Prise en compte du SRCAE et du PCET par le projet**

Le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) est un document stratégique qui définit les orientations régionales pour le climat, la planification énergétique et la qualité de l'air. Il a été établi par la loi Grenelle II et vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à améliorer l'efficacité énergétique et à développer les énergies renouvelables.

Il est copiloté par le préfet de région et le président du conseil régional, en concertation avec les acteurs concernés pour définir des objectifs quantitatifs et qualitatifs à l'échelle de chaque région.

Il doit être intégré dans le Plan Climat-Air-Energie territorial (PCET), plan d'actions mis en œuvre par une collectivité territoriale ayant pour objectif principal de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le dossier indique que le projet de modification prend en compte le PCET en ce qu'il conforte les objectifs de lutte contre le changement climatique, principalement en affirmant le développement à proximité des équipements pour réduire les déplacements et en faisant le choix de s'orienter vers des formes d'habitat plus denses, avec un développement significatif de l'habitat collectif et groupé qui permettra de réduire les consommations pour le chauffage.

Le dossier indique également que le projet de restructuration de l'aérodrome prend en compte le PCET par la mise aux normes énergétiques et environnementales des bâtiments et la revégétalisation des sites démolis.

#### **Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Concernant l'adaptation au changement climatique, voir mon commentaire supra concernant la compatibilité du projet avec le SDAGE.*

*Concernant l'émission de gaz à effet de serre, comme indiqué supra, l'autorité environnementale déplore l'absence de bilan carbone et pour moi, seul un bilan à ce sujet permettrait d'affirmer que ce bilan est positif.*

#### **2.7.5. 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 précision relative à la loi ZAN car elle 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.

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Selon moi, 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 systématiquement 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 l'ont été dans un but, non pas d'urbanisation mais de confortement d'un ouvrage existant contre les inondations de l'Isère, comme indiqué dans l'arrêté préfectoral du 13 novembre 2019 les ayant autorisés (voir pièce annexe PA-04).*

*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.*

#### **2.7.6. Compatibilité du projet avec le PADD du PLU**

Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) du PLU approuvé en 2020 prévoit comme objectif, en page 5, dans son « Axe 2 : Poursuivre le développement des activités économiques » « garantes d'un territoire vivant et actif » et « permettre le développement mesuré de l'aérodrome et de sa zone d'activités, dans la mesure où les nuisances, notamment sonores, restent compatibles avec l'environnement ».

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Le développement de l'aérodrome et de la zone d'activités est donc prévu explicitement dans les objectifs du PLU mais à la condition que les nuisances restent compatibles avec l'environnement.*

*L'objectif du projet de modification du PLU de restructuration des infrastructures du SAF ne trouve pas sa réalisation uniquement dans la zone d'activités existante mais nécessite l'ouverture à l'urbanisation d'une autre zone qui doit être classée en zone Uea. Cette nouvelle surface viendra augmenter la*

surface de la zone Uea existante. Le projet porte donc bien sur le développement de la zone d'activités existante et à ce titre est soumis à la condition précitée : les nuisances du projet doivent être compatibles avec l'environnement.

Concernant la plus importante de ces nuisances, les nuisances sonores, la commune semble les évaluer en utilisant le nombre de mouvements (décollages, atterrissages et manœuvres au sol) des aéronefs qui utilisent l'aérodrome. Elle considère à cet égard 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 que l'arrivée de la réalité virtuelle mi-2024 a permis de diminuer considérablement le nombre de vols réels et donc l'impact carbone et sonore.

Cependant en l'absence dans le dossier 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'en apporter la preuve.

#### **2.7.7. Compatibilité du projet avec la réglementation relative aux ICPE**

Aucune mention n'est faite dans le dossier concernant les ICPE, existantes ou à créer sur la zone AU.

##### **Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Il semble assez peu probable que le site n'en comporte pas au moins une du fait du stockage du carburant et de l'utilisation de produits pour la maintenance.*

*L'exposition actuelle de ces stockages aux inondations fréquentes de la zone pose la question des mesures qui sont mises actuellement en place et de celles qui sont prévues pour limiter les risques de contamination de la nappe phréatique, comme développé supra.*

#### **2.7.8. Compatibilité du projet avec le PPRI de la Combe de Savoie**

La zone AU destinée à être ouverte à l'urbanisation par la présente procédure est située en zone rouge inconstructible (Ri) du PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) de la Combe de Savoie, approuvé le 19 février 2013.



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'Etat (DDT) garantissent une gestion appropriée du risque pour les biens et les personnes. »

Pourtant le PPRI de l'Isère 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 du règlement du PPRI, une liste des dérogations possibles à ce principe.

Dans son avis du 25 juin 2025, 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. »*

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

En effet, en page 9/24 du règlement du PPRI de la Combe de Savoie, 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, 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 situé sur l'actuelle zone Uea. La disposition précitée du PPRI ne peut être interprétée 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.

Selon mon analyse, toutes les dérogations au principe d'inconstructibilité présentes en page 9 et 10/24 du règlement de la zone Ri du PPRI concernent 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 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 un exemple d'augmentation de la vulnérabilité.

*Or concernant l'augmentation de la vulnérabilité du site au regard des risques d'inondation, 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 qu'elle mettra en place (voir ces mesures énumérées supra en partie 2.3 du présent document).*

*En tout état de cause, 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 (le site administratif situé à Notre-Dame-des-Millières et le site de formation comportant les simulateurs de vols situés à Tournon).*

*De plus, 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 dont l'autorité environnementale note l'absence dans le dossier.*

### **3. FAISABILITE OPERATIONNELLE DU PROJET**

#### **3.1. Foncier**

Dans la délibération du Conseil municipal de Tournon du 15 mars 2024 qui a décidé d'instituer un périmètre d'études d'une opération d'aménagement sur le secteur de l'aérodrome, il est indiqué que « *la Communauté d'Agglomération, en accord avec la Commune de Tournon, s'engagera dans une politique de négociation et d'acquisition sur ce secteur pour pouvoir disposer de la maîtrise foncière en vue de réaliser une opération de réaménagement de l'ensemble (...)* ».

La maîtrise foncière de l'ensemble des parcelles nécessaires à l'opération d'aménagement de l'aérodrome n'était donc pas assurée à cette date.

En revanche, ce n'est pas le cas pour la zone AU à ouvrir à l'urbanisation puisqu'en dernière page de la notice explicative, on peut lire « *La communauté d'agglomération Arlysère est propriétaires des parcelles de la zone AU.* »

#### **3.2. 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 bâties 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. »

#### Commentaire de la commissaire enquêtrice :

Page 114 du rapport de présentation du PLU, 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. »

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 concernant les réseaux partant du paragraphe ci-dessus :

- « 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 inexistant 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 pour y répondre, ni avec des informations relatives à d'éventuels travaux, ni avec des plans des réseaux existants sur la zone, ni avec des prescriptions inscrites dans l'OAP. A la place, les affirmations du gestionnaire des réseaux ci-dessus affirmant la desserte de la zone par les réseaux et leur capacité suffisante ont été reprises, sans plus de précisions.

*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. 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 pourrait être une solution. 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 que 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.*

### **3.3. Autorisation d'urbanisme**

Répondant à ma demande, la commune m'a informée que le 27 août 2025, une demande de permis de construire (n° PC 0732972501008) valant demande d'autorisation d'aménager un ERP (n° AT0732972500004) avait été déposée par la société SAF Hélicoptères sur les parcelles situées dans la zone AU, objet de la présente procédure.

Ce dossier ayant été jugé complet, la fin du délai instruction de cette demande échouera le 27 janvier 2026. Si à cette date, la procédure de modification du PLU n'est pas terminée, la demande devra être refusée puisque le projet est situé dans une zone AU, actuellement non constructible.

### **3.4. Le projet face aux nuisances**

Ce thème est traité dans la partie 2.3 du présent rapport qui concerne l'avis de l'autorité environnementale et dans la partie 2.5 du présent rapport qui concerne la compatibilité du projet avec les normes juridiques de rang supérieur.

La partie 6.2 du présent rapport concernant la synthèse des contributions du public pendant l'enquête, elle relate de manière détaillée aussi bien les arguments relatifs à la diminution des nuisances que doit permettre le projet que ceux relatifs à la possible augmentation de celles-ci induite par le projet.

### **3.5. 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 ;

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

La zone AU à ouvrir à l'urbanisation connaît les mêmes problématiques.

- 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.

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

Cela n'explique pas en quoi ce regroupement n'est pas possible sur la zone Uea actuelle.

- 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. »

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Evaluer si l'option de la restructuration de l'aérodrome sur l'actuelle zone urbanisée Uea constitue une réelle alternative nécessite des données chiffrées sur les besoins exacts auxquels la restructuration doit répondre (nombre de mètres carrés nécessaires, nombre de bureaux, ...) afin de les comparer aux capacités actuelles de la zone choisie pour le projet (zone AU) et à celles de la zone pouvant constituer une alternative (zone Uea).*

*En l'absence de ces données chiffrées, il n'est pas possible d'en conclure, autrement que par des affirmations sans fondement, que l'alternative est ou n'est pas réalisable.*

*Cette absence de données est d'autant plus surprenante que la demande de permis de construire correspondant à la nouvelle structure du SAF a été déposée. Le projet en est donc bien à un stade suffisamment avancé pour que les plans précis du projet aient pu être établis. Les besoins exacts auxquels répond le bâtiment sont donc connus.*

*Par ailleurs, 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 et 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.*

*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.*

#### **4. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE**

En page 5 de la notice explicative du dossier d'enquête publique, il est indiqué que « La présente enquête publique est requise au titre des articles L153-41 et suivants du code de l'urbanisme, L.123-1, L. 123-2, R 123-1 et suivants du code de l'environnement. »

##### **Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*En l'absence de précision à ce sujet dans la première version du dossier qui m'a été transmise dans un premier temps, j'ai posé la question de la base légale de la nécessité de soumettre ce projet à enquête publique. Les textes précités ont donc été ajoutés dans la version définitive du dossier.*

*Cependant l'objet de la présente procédure ne rentre dans aucun des 4 cas énumérés par l'article L 153-41 du code de l'urbanisme qui soumet à enquête publique les projets de modification d'un PLU qui ont pour effet :*

- 1° Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;*
- 2° Soit de diminuer ces possibilités de construire ;*
- 3° Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;*
- 4° Soit d'appliquer l'article du présent code.*

*Concernant les autres articles cités par le dossier d'enquête publique, il est à noter l'absence de précision du ou des paragraphe(s) exact(s) de ces articles qui soumettrai(en)t le présent projet de modification à enquête publique et même un renvoi très général aux « articles suivants » du code de l'environnement, ce qui rend impossible la détermination de la base légale imposant une enquête publique pour ce projet. La consultation des services de l'Etat à cet égard ne m'a pas plus permis d'obtenir de réponse sur ce point.*

*Cependant j'ai considéré que l'enjeu de cette question était moindre. En effet, s'il s'avérait que l'enquête publique n'était pas légalement obligatoire, elle aurait d'autant plus le mérite d'avoir eu lieu et d'avoir permis ainsi au public de s'exprimer.*

##### **4.1. Désignation de la commissaire enquêtrice**

En application de l'article R 123-5 du code de l'environnement et par courrier en date du 28 août 2025, la commune de Tournon a saisi le président du Tribunal Administratif de Grenoble en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur pour la conduite de l'enquête publique relative à la modification de droit commun n° 1 de son PLU.

Par décision n° E25000208/38 du 12 septembre 2025, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble m'a désignée en qualité de commissaire enquêtrice et Monsieur Jean FOURREAU en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

## **4.2. Dates et durée de l'enquête**

L'enquête publique s'est déroulée à la mairie de Tournon (73) du jeudi 6 novembre 2025 à 14h00 au lundi 8 décembre 2025 à 17h00, soit sur une durée de 33 jours consécutifs, dont un jour férié (11 novembre).

Cette durée est conforme à l'article L 123-9 du code de l'environnement qui dispose que la durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours pour les plans faisant l'objet d'une évaluation environnementale, ce qui est le cas de la modification de droit commun n° 1 du PLU de Tournon.

## **4.3. Contenu du dossier d'enquête publique**

Une première version du dossier d'enquête publique m'a été transmise le 18 septembre 2025 au format dématérialisé donc bien avant l'ouverture de l'enquête publique conjointe, ce qui m'a permis de bien appréhender son contenu. Dans un souci de réduction de la consommation de papier, je n'ai pas souhaité recevoir de version papier du dossier d'enquête.

D'autres versions du dossier d'enquête au format numérique m'ont été transmises le 28 octobre et le 5 novembre, chaque version remplaçant la précédente. La version définitive du dossier m'a été transmise le jeudi 6 novembre matin.

Le contenu de ce dossier, établi par l'urbaniste Mme Nadège CHOMAZ et par la commune, est conforme aux dispositions des articles R 123-8 et L 123-12 du code de l'environnement ainsi qu'aux dispositions des articles R 153-8 et R 153-12 du code de l'urbanisme.

Aussi bien dans sa version numérique mis à disposition sur le site internet de la mairie, que dans sa version papier mis à disposition en mairie, le dossier d'enquête publique était constitué des pièces suivantes :

### **1- Notice explicative**

### **2- Actes administratifs**

- ✓ Délibération n° 2024/42 - Prescription de la modification de droit commun
- ✓ Délibération n° 2024/55 - Evaluation environnementale volontaire
- ✓ Décision n° E25000208/38 de désignation du commissaire enquêteur
- ✓ Arrêté n° 2025/79 prescrivant l'enquête publique sur le projet de modification de droit commun n° 1 du PLU de Tournon
- ✓ Avis d'enquête publique

### **3- Notice de présentation**

### **4- Evaluation environnementale**

## **5- Avis délibéré de la MRAE**

- ✓ Avis n° 2025-ARA-AUPP-1602 de la MRAE du 8 juillet 2025
- ✓ Réponse de la commune de Tournon du 22 août 2025

## **6- Avis PPA**

- ✓ Avis de la Préfecture de la Savoie du 25 juin 2025
- ✓ Avis de l'INAO du 30 juin 2025
- ✓ Avis de la CCI Savoie du 27 mai 2025
- ✓ Avis de la commune de Notre-Dame des Millières du 28 mai 2025
- ✓ Avis de la commune de Gilly-sur-Isère du 9 juillet 2025 (courriel)

## **7- Avertissement anonymat**

## **8- Publicité**

- ✓ Publications du 23/10/2025 dans le Dauphiné Libéré et l'Essor Savoyard
- ✓ Publications du 06/11/2025 dans le Dauphiné Libéré et l'Essor Savoyard

## **9- Bilan de la concertation**

## **10- Règlement de la zone Ue du PLU applicable à la zone Uea**

## **11- Arlysère Présentation réunion publique**

## **12- SAF Projet infrastructure aérodrome Tournon**

### **Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Une première version du dossier qui comportait les pièces du dossier arrêté de la modification n° 1 m'a été transmise par voie dématérialisée, le 18 septembre 2025.*

*Le 26 septembre 2025, j'ai fait parvenir à la commune un document comportant mes premières observations sur le fond et la forme du dossier ainsi que des questions. J'ai notamment informé la commune que selon moi, il manquait des pièces pour qu'il corresponde au dossier d'enquête publique :*

*- une note de présentation avec les coordonnées du responsable du plan, l'objet de l'enquête, ses caractéristiques les plus importantes, un résumé des raisons pour lesquelles le plan a été retenu du point de vue de l'environnement (article R 123-8 du code de l'environnement)*

*À cet égard, j'ai conseillé à la commune de soit rédiger une note de présentation comportant les mentions énumérées par l'article R 123-8 du code de l'environnement et distincte du document rédigé pour la modification, soit de compléter ce document afin qu'il comporte les mentions précitées. La commune a choisi de rédiger un document distinct qui a été nommé « Notice explicative » ; le document relatif au dossier arrêté de la modification s'intitulant « Notice de présentation ». Je regrette ce que je considère comme une inversion des*

dénominations car c'est bien le document ajouté pour l'enquête publique, vulgarisant la procédure pour le public qui devrait s'appeler « Note ou notice de présentation » et le document présenté aux personnes publiques associées « Notice explicative » en tant que note technique, mais cela n'a pas d'incidence sur l'accès du public à l'information et sur sa compréhension du dossier.

- la mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le maître d'ouvrage a connaissance (article R 123-8 du code de l'environnement) ;

- la mention des textes qui régissent l'enquête publique, l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au PLU, la décision pouvant être adoptée au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'approbation (article R 123-8 du code de l'environnement) ;

- un avertissement sur l'anonymat (non imposé par les textes mais qui permet d'informer le public sur le caractère consultable et communicable sans anonymisation ni occultation préalable de toutes les contributions produites par le public, même celles adressées au commissaire enquêteur).

Après l'envoi de la version du dossier du 5 novembre, soit la veille du premier jour d'enquête, j'ai proposé à la commune le matin du 6 novembre d'ajouter deux documents en ligne sur le site internet de la Communauté d'Agglomération d'Arlysère : un document présenté en réunion publique du 6 juin 2024 à Tournon et un document réalisé par le SAF concernant son projet de restructuration, les deux accessibles sur le site internet de la Communauté d'Agglomération d'Arlysère.

Le 12 novembre 2025, les pièces suivantes ont été ajoutées au dossier d'enquête (papier et numérique).

#### **2bis - Actes administratifs - Pièces ajoutées**

- ✓ 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
- ✓ Délibération n° 2025/44 du 7 novembre 2025, reçue en Préfecture le 10 novembre 2025 : Bilan de la concertation
- ✓ Arrêté n° 2025/79 d'ouverture d'une enquête publique avec l'accusé de réception du contrôle de légalité

Le 25 novembre 2025, la pièce suivante a été ajoutée au dossier d'enquête (papier et numérique) :

### **13 – Etude délimitation zone humide – Pièce ajoutée**

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

#### **Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*L'ajout de la pièce 2.bis le 12 novembre 2025 fait suite aux remarques que j'ai formulées en amont de l'enquête publique :*

*- sur l'absence, dans la délibération du Conseil municipal n° 2024/42 du 23 septembre 2024 de prescription de la modification n° 1 du PLU, de justification de l'utilité de l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU, au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones urbanisées, comme l'impose l'article L 153-38 du code de l'urbanisme.*

*La délibération n° 2025/43 est donc un complément de la délibération de prescription de la modification n° 1 et reprend les éléments développés dans les notices qui font partie du dossier d'enquête publique.*

*- sur l'absence de délibération du Conseil municipal tirant le bilan de la concertation, comme imposé par l'article L 103-6 du code de l'urbanisme.*

*Le bilan de la concertation avait déjà été réalisé par la commune le 19 juin 2024 et mis en ligne sur son site internet le 30 juin 2024. La délibération n° 2025/44 ne fait que valider officiellement ce bilan déjà établi.*

*- sur l'absence d'accusé de réception de la transmission au contrôle de légalité de l'arrêté n° 2025/79 du 16 octobre 2025.*

*Le contenu de l'arrêté n'a pas été modifié, seulement assorti de l'accusé de réception précité.*

*Aucune des pièces ajoutées en 2.bis n'apporte d'informations sur le fond. Elles visent 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.*

*L'ajout de la pièce 13 le 25 novembre 2025 fait suite à la demande d'un particulier pendant l'enquête publique (voir partie 5.2 du présent rapport)*

#### **4.4. L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique**

L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique n° 2025/79 est daté du 16 octobre 2025 et signé par Madame le Maire de la commune de Tournon, autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique ainsi que pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise (délibération du Conseil municipal d'approbation de la procédure de modification), la commune n'ayant pas transféré sa compétence à la Communauté d'agglomération d'Arlysère. Il a été transmis au contrôle de légalité le 12 novembre 2025.

Il constitue une des pièces du dossier d'enquête publique dans « 2. Actes administratifs ». Comme indiqué supra, il fait également partie du dossier « 2.bis Pièces ajoutées Actes administratifs » afin de faire apparaître l'accusé de réception du contrôle de légalité.

Il comporte les mentions imposées par les articles L 123-10 et R 123-9 du code de l'environnement.

Il a été pris par la commune plus de quinze jours avant le début de l'enquête publique conformément à l'article R 123-9 du code de l'environnement et a été affiché sur l'un des panneaux d'affichage prévus à cet effet en mairie, comme l'atteste le certificat d'affichage établi par la commune (pièce annexe PA-03).

#### **4.5. Réunions avec le responsable du plan et visite des lieux**

Le 13 octobre 2025, je me suis rendue en mairie de Tournon pour une réunion de préparation de l'enquête publique. Etaient présents Mme le Maire (Sandrine BERTHET), M. le premier adjoint (Patrick GRANDCHAMP), la secrétaire de mairie (Sandrine CHAMBAZ), l'urbaniste mandatée par la commune pour l'accompagner dans la procédure de modification n° 1 de son PLU (Nadège CHOMAZ).

Cette réunion m'a permis de préciser et expliciter les points que j'avais énumérés dans le document de mes premières observations envoyé à la mairie le 26 septembre 2025 et à Mme le Maire de me présenter plus en détail l'activité de l'aérodrome et notamment celle du SAF ainsi que le contexte général de la procédure, très tendu depuis 2019 avec la population impactée par les nuisances sonores de l'aérodrome.

La réunion a également été l'occasion de fixer les dates de l'enquête, de mes permanences ainsi qu'un planning des mesures de publicité à mettre en œuvre par la commune.

Le 22 octobre 2025, en fin d'après-midi, je me suis rendue sur l'aérodrome d'Albertville, accompagnée de Mme le Maire.

J'ai pu constater la présence de l'avis d'enquête publique sur le site et le fait que l'affiche respectait les caractéristiques prévues par l'article 3 de l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement pour les affiches mentionnées au IV de l'article R 123-11 du code de l'environnement.

La zone AU concernée par l'enquête publique est accessible depuis le parking public et même visible depuis cet espace très facilement.

Mme le Maire me propose de visiter les locaux du SAF. Devant l'entrée, je constate la présence d'un tuyau poser devant le bâtiment. Mme le Maire m'explique qu'au vu des intempéries, le SAF se prépare à évacuer l'eau de pluie pour éviter qu'elle n'inonde les locaux comme c'est le cas à chaque épisode pluvieux.

Dans les locaux du SAF, nous sommes accueillis et guidés par M. GAUDRY qui nous fait visiter les différents bâtiments du site qui servent de stationnement des hélicoptères et de maintenance et avec lequel je me suis entretenue tout au long de notre visite, conformément à l'article R 123-16 du code de l'environnement.

Le bâtiment appelé SAF2 est le hangar de maintenance. M. GAUDRY m'explique et je peux constater, que le hangar est d'une taille insuffisante pour le stationnement de tous les appareils. Certains restent donc dehors la nuit.

Le hangar est découpé en trois espaces séparés : de part et d'autre, 2 espaces de maintenance pouvant recevoir les appareils en maintenance et au milieu des locaux plus petits, avec des bureaux, l'outillage et les serveurs. Ceux-ci ont déjà plusieurs fois risqué de prendre l'eau lors d'orages. Or ils ne contiennent pas que des données relatives à l'activité du SAF sur le présent site mais également des données relatives à l'activité du SAF dans tout l'hexagone.

Les 2 grands espaces que nous visitons sont pleins de plusieurs appareils en cours de maintenance, tous d'intérêt général (SMUR,...)

M. GAUDRY m'explique que faute de place, ils n'ont pas de véritable atelier peinture comme ils en auraient besoin. Ils en ont aménagé un, sommaire dans un coin du hangar afin de parer aux travaux de peinture les plus urgents et d'éviter de sous-traiter pour les travaux les plus simples. En principe, selon la réglementation, cet espace devrait être séparé, ce qui n'est pas le cas, faute de place.

Il en est de même pour d'autres espaces dans le hangar qui devraient être séparés du fait de l'utilisation de produits qui n'étaient pas identifiés comme ayant un impact sur la santé humaine à l'époque où le hangar a été créé mais qui le sont à présent.

Je questionne M. GAUDRY sur les enjeux pour le SAF d'une restructuration des locaux. Il m'indique que pour lui la restructuration est indispensable pour mettre les locaux aux normes, aussi bien pour la sécurité que pour le respect des conditions de travail décentes pour les personnes travaillant dans ces locaux. Il m'indique notamment que le site étant éclaté dans plusieurs hangars, il arrive que des agents travaillent seuls dans l'un d'eux.

Il ajoute que la protection contre les inondations est une priorité aussi : il leur est arrivé de devoir surélever les aéronefs pour que l'eau n'atteigne pas les cockpits.

Il précise aussi que selon lui les locaux ne reflètent pas la qualité du travail fourni par les équipes et qu'il est fort probable que certains agents ne restent pas si les conditions de travail ne s'améliorent pas. Or le recrutement de techniciens qualifiés est très compliqué dans ce secteur qui connaît une pénurie. En effet, le recrutement d'élèves nouvellement formés est régulier mais leur temps de formation est très long ainsi que le temps nécessaire pour qu'ils soient vraiment experts dans un domaine aussi technique.

Nous visitons le bâtiment appelé SAF 3 qui sert de stationnement pour le Super Puma. Au vu de sa taille il prend toute la place.

Dans le bâtiment appelé SAF 5 se trouve la maintenance des hélicoptères appartenant à l'Etat. En effet, au vu du nombre d'appareils à contrôler et entretenir, il ne dispose pas toujours du personnel nécessaire dans ses services. Aussi certains corps comme la gendarmerie sont obligés de sous-traiter la maintenance de leurs appareils.

Concernant le bruit des aéronefs sur place, je constate effectivement qu'il est important mais normal au vu de ma position dans l'aérodrome lui-même. Je vois de petits hélicoptères faire des allers-retours, en rase-motte, sur la piste. M. GAUDRY m'explique qu'il s'agit des manœuvres habituels appareils permettant la formation des pilotes et me précise que le bruit qu'ils produisent ne provient ni de leur moteur, ni de leur rotor principal comme on pourrait le penser, mais du rotor anti-couple (pales à l'arrière) qui n'est pas caréné s'agissant de vieux modèles.

Avec Mme le Maire, je me suis ensuite rendue sur les deux autres sites du SAF :

- 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. Au vu de l'heure tardive, nous ne sommes pas rentrées dans les locaux mais il m'a été possible de constater de l'extérieur qu'il s'agissait de locaux en parfait état et sur un site tout à fait adapté à l'accueil de bureaux.

- le centre de formation théorique et pratique des pilotes et mécaniciens situé au 1195 rue du bois de l'Île à Tournon, soit à 3.5 km de l'aérodrome.

J'ai pu visiter les locaux en excellent état et également tout à fait adaptés pour recevoir des personnes en formation dans de très bonnes conditions (y compris avec quelques possibilités d'hébergement sur place). Les deux simulateurs sont d'une taille et d'un gabarit plus qu'impressionnants, sans commune mesure avec le peu d'espace (une petite salle) nécessaire pour l'accueil du simulateur virtuel dont s'est doté récemment le SAF.



#### 4.6. Communication de documents et d'informations

Avant le début de l'enquête publique, j'ai posé un ensemble de questions et d'observations sur la procédure et sur le projet de restructuration dans un document que j'ai envoyé à la mairie de Tournon le 26 septembre 2025.

Par la suite, le document « Notice explicative » produit par la commune sur mon conseil a permis de préciser un ensemble de points sur l'activité du SAF et le document « Notice de présentation » a fait l'objet des corrections des erreurs matérielles que j'avais relevées. En revanche, mes questions relatives à la procédure et à d'autres points de fond n'ont pas obtenu de réponse écrite.

Le 14 octobre 2025, dans le document que j'ai fait parvenir à la mairie pour récapituler les étapes de la procédure, j'ai demandé à ce que me soient communiqué un tableau récapitulatif de la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) et indiquées les actions de communication mises en œuvre par la mairie, le porteur du projet ou toute autre personne autour du projet de restructuration de l'aérodrome, avant ou pendant la présente procédure, en dehors des mesures de publicité imposées par la réglementation.

J'ai par ailleurs relancé (également par un autre mail du 29 octobre adressé à l'urbaniste mandaté sur ce dossier) pour obtenir une réponse à mes questions du 26 septembre sur la procédure. Le 29 octobre, seul le tableau de consultation des PPA m'a été transmis ainsi que le bilan de la concertation comportant notamment les actions de communication réalisées par la mairie.

Au cours de l'enquête, j'ai demandé à ce que me soit transmis :

- l'arrêté n° 2024/29 du 02/04/2024 par lequel les annexes du PLU ont été mises à jour dans la mesure où cette procédure concernait l'aérodrome,
- le numéro et de la date d'enregistrement de la ou des demande(s) d'autorisation d'urbanisme déposée(s) sur la zone objet de la présente procédure,
- les écrits produits par le commissaire enquêteur le 25 novembre 2019 dans le cadre de la procédure de révision du PLU de Tournon.

Le 18 novembre 2025, comme le permet l'article R123-16 du code de l'environnement, j'ai consulté les services de la Direction Départementale des Territoires (service « sécurité et risques » et service « planification et aménagement des territoires ») afin de compléter mon information et plus précisément d'obtenir des réponses aux questions que je me pose et relatives aux dispositions du PPRI de la Combe de Savoie applicables à ce secteur, au classement en zone AU de ce secteur lors de la révision générale du PLU de Tournon en 2020, au remblai présent sur la zone et à la zone humide anciennement présente sur la zone. Le RDV a eu lieu dans les locaux de la DDT à Chambéry, le mardi 25 novembre 2025.

Le 27 novembre 2025, j'ai envoyé un mail au SISARC, syndicat compétent en matière de GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) pour le secteur, pour lui demander des précisions concernant le remblai réalisé sur la zone, objet de la présente procédure. Il m'a répondu le 9 décembre 2025 (voir pièce annexe PA-04). Le 10 décembre 2025, j'ai envoyé sa réponse à la DDT (service « sécurité et risques ») afin d'obtenir une précision que j'ai obtenue le 18 décembre 2025 du service environnement.

Le 4 décembre 2025, j'ai adressé un mail à l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires), chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire afin de savoir si elle était compétente pour exercer ses fonctions sur l'aérodrome d'Albertville. Le 15 décembre 2025, cette autorité m'a répondu par mail : « *L'aérodrome d'Albertville n'est pas placé sous le contrôle de l'ACNUSA. De ce fait, l'Autorité n'émet ni avis ni recommandation à son sujet.* »

#### 4.7. Participation de l'autorité compétente

L'ensemble des documents et informations que j'ai sollicités (excepté les questions auxquelles je fais référence ci-dessus) m'ont été transmis par Mme CHAMBAZ, secrétaire de la mairie de Tournon, dans des délais très courts, ce qui m'a permis d'avancer dans ma compréhension du dossier de manière fluide. Elle a également pris en compte l'ensemble des conseils que je lui ai adressés relatifs au contenu du dossier, de l'arrêté et de l'avis d'enquête publique. Un travail important sur le contenu de l'arrêté et de l'avis d'enquête publique a été effectué par échanges de mails ainsi que sur les délibérations prises en cours d'enquête. Je la remercie pour ses diligences, sa réactivité et sa grande disponibilité.

Mme le maire avec laquelle j'ai eu des échanges réguliers est également restée disponible tout au long de la procédure.

#### **4.8. Mesures de publicité**

Conformément aux articles L 123-10, R 123-9 et R 123-11 du code de l'environnement, la commune de Tournon a accompli, dans les délais réglementaires, les mesures de publicité suivantes permettant d'informer le public de la tenue et du contenu de l'enquête publique :

✓ **Affichage de l'avis d'enquête publique en mairie** quinze jours avant le début de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, comme l'atteste le certificat d'affichage de la mairie (pièce annexe PA-03).

✓ **Affichage de l'avis d'enquête publique sur le site** quinze jours avant le début de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, comme l'atteste le certificat d'affichage de la mairie (pièce annexe PA-03).

✓ **Parution de l'avis d'enquête publique dans deux journaux diffusés dans le Département** quinze jours avant le début de l'enquête publique et dans les huit premiers jours de celle-ci :

- Le 23 octobre 2025 dans « Le Dauphiné Libéré » et « L'Essor Savoyard »
- Le 6 novembre 2025 dans « Le Dauphiné Libéré » et « L'Essor Savoyard »

✓ **Publication de l'avis d'enquête publique sur le site internet de la mairie** quinze jours avant le début de l'enquête publique

L'avis d'enquête publique a été publié le 23 octobre 2025 sur le site internet de la commune de Tournon dans l'onglet « Actualités ».

En outre, la commune a accompli des mesures de publicité non imposées par les textes, ce qui a donné une occasion supplémentaire pour le public d'être tenu informé de la tenue de l'enquête publique :

✓ Le mercredi 22 octobre, soit deux semaines avant le début de l'enquête publique, la commune a affiché l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique sur 8 panneaux d'affichage situés sur le territoire de la commune.

✓ Le jeudi 23 octobre, elle a publié l'avis d'enquête publique sur l'application « Panneau Pocket » qu'elle utilise pour communiquer des informations officielles à ses administrés et envoyé un mail à l'Association Contre les Nuisances et le Développement de l'Aérodrome d'Albertville (ACNDA) pour l'informer de la date du début de l'enquête publique relative à la modification de droit commun n°1 du PLU, information que l'association a relayée, notamment sur son Facebook le 4 novembre 2025.

## **5. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

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.

Les informations qu'il contient étant reprises en intégralité ci-dessous de la partie 5.1 jusqu'à la fin du présent rapport, j'ai choisi de ne pas joindre ce procès-verbal de 46 pages afin de ne pas alourdir inutilement le présent rapport.

### **5.1. Conditions d'accueil du public et de mise à disposition du dossier**

Les conditions d'accueil du public se sont avérées conformes à la réglementation.

En dehors des permanences, la consultation du dossier et du registre était possible à l'accueil de la mairie.

Comme convenu avec la commune, aucun registre dématérialisé n'a été ouvert pour cette enquête. Faute des moyens correspondants nécessaires, aucun ordinateur portable n'a été mis à la disposition du public en mairie pour la consultation du dossier en ligne. Cette possibilité n'était d'ailleurs pas indiquée dans l'arrêté d'enquête publique. Cependant personne n'a cherché à consulter le dossier par ce moyen.

A la date d'ouverture de l'enquête, le dossier d'enquête publique mis en ligne était identique au dossier d'enquête publique papier mis à la disposition du public en mairie. Sur le site internet de la mairie, le contenu du dossier d'enquête publique était clairement identifiable et téléchargeable, pièce par pièce et un onglet « Contributions reçues par mail » avait été créé. Il a été alimenté régulièrement par la commune lors de l'enquête publique.

Lors de ma première permanence qui s'est tenue le jeudi 6 novembre 2025 (premier jour de l'enquête) 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. J'ai répondu que cela était tout à fait normal dans la mesure où l'enquête publique n'était ouverte que depuis 14h00, comme précisé dans l'arrêté d'ouverture d'enquête publique ainsi que dans l'avis d'enquête publique.

### **5.2 Déroulement des permanences**

En ma qualité de commissaire enquêtrice désignée par décision du Tribunal Administratif de Grenoble, j'ai tenu trois permanences en mairie de Tournon pour recevoir personnellement le public :

- Le jeudi 6 novembre 2025 de 14h00 à 16h00 (ouverture de l'enquête à 14h00)
- Le mardi 18 novembre 2025 de 16h30 à 18h30
- Le mercredi 3 décembre 2025 de 9h00 à 12h00

Les plages horaires des trois permanences ont été calées sur les jours et heures d'ouverture de la mairie, avec notamment une permanence jusqu'à 18h30 et une permanence le matin. Même avec le jour férié du 11 novembre 2025 qui est tombé un mardi, les trente jours minimum d'enquête ont été respectés.

Les permanences étaient assurées dans une salle de réunion située au rez-de-chaussée de la mairie, en face de l'accueil. Lors de ces permanences, je me suis tenue à la disposition du public et de toute autre personne intéressée afin de les informer, de répondre à leurs questions et de recueillir leurs observations orales ou écrites ainsi que leurs propositions éventuelles.

Lors de chacune de ces permanences, j'ai pu vérifier la bonne mise à disposition du public du dossier d'enquête publique et du registre d'enquête que j'ai dûment coté et paraphé en début d'enquête.

L'ensemble du contenu des échanges et des contributions que j'ai reçues lors de mes permanences (orales et écrites) sont reprises dans le tableau de synthèse des contributions ci-joint. Ci-dessous ne sont précisées que l'identité des personnes reçues, si elles m'ont remis ou non un courrier et la teneur de nos échanges pour ceux qui ne concernaient que la forme de la procédure.

#### Première permanence :

Dès le début de ma première permanence (qui marque également l'ouverture de l'enquête publique), je reçois :

- Manuel BEAUFILS (CG01-CO 01) habitant de Notre-Dame des Millières, à 1.5 km de l'aérodrome environ
- Annie GIEZENDANNER (CG02-CO 02) habitante de Tournon, à 200 m de la mairie
- Salvatore SALOMONE (CG03-CO 03) habitant de Tournon

Ces trois personnes acceptent d'être reçues en même temps. Elles ne me remettent pas de courriers. Nous avons un échange oral.

Etant donné que ces personnes sont venues à 14h, à l'heure d'ouverture de l'enquête, elles n'ont pas pris connaissance du dossier d'enquête publique au moment où elles me parlent. Elles s'appuient sur les données transmises jusqu'ici par la mairie et/ou la Communauté d'Agglomération d'Arlysère et notamment le dossier de concertation mis à disposition du public par la mairie lors de la phase de concertation.

Puis je reçois :

- ACNDAA (Association de Lutte Contre les Nuisances et le Développement de l'Aérodrome d'Albertville)

Sont présentes 8 personnes qui entrent en même temps dans la salle. Elles sont en majorité membres de l'association et pour certaines font partie de son Conseil d'administration. Elles sont d'accord pour être citées dans le rapport, non nominativement mais comme en lien avec l'association. Je leur présente les détails de la procédure en cours, mon rôle en tant que commissaire enquêtrice et la manière dont je vais traiter les contributions, notamment l'importance du lien entre les points soulevés et l'objet de la procédure et le fait que mon avis devra être motivé et qu'il ne consiste pas à se ranger du côté de l'avis des contributions les plus nombreuses.

Ils m'autorisent à résumer la teneur de nos échanges (CG04-CO 04) dans la mesure où leurs arguments sont développés dans les courriers n° CC 01 à CC 10 qu'ils me remettent ce jour. Etant donné que ces personnes sont venues à 15h, le jour de l'ouverture de l'enquête, elles n'ont pas pris connaissance du dossier d'enquête publique au moment où elles me parlent. Je leur indique qu'elles peuvent me faire parvenir de nouvelles contributions tout au long de l'enquête, dans les conditions définies dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique consultable sur le site internet de la mairie et sur le panneau d'affichage en mairie.

#### Deuxième permanence :

Dès le début de ma deuxième permanence, je reçois :

- Emmanuel BRUN (CG30-CO 05) habitant de Plancherine
- Véronique CARLETTI (CG31-CO 06) habitante de Tournon
- Jean-Luc LAZARD (CG32-CO 07) habitant de Verrens-Arvey

Ces trois personnes acceptent d'être reçues en même temps. Nous avons un échange oral. Jean-Luc LAZARD me remet un courrier (CG24-CC12). Il me fait remarquer que jusqu'à ce que j'en parle, il n'a pas vu que la commune avait répondu à la MRAE, la réponse se trouvant à la suite de l'avis de la MRAE, dans le même document.

Aussi au sortir de la permanence, je demande à la mairie de séparer la réponse de la commune de l'avis de la MRAE afin de faciliter l'accès du public à cette réponse. La commune y procède le 24 novembre 2025 dans le dossier d'enquête papier et le 26 novembre 2025 sur le site internet de la commune.

Puis je reçois :

- Odile RACT, habitante de Mercury
- Jean-Pierre CARLETTI, représentant des membres de l'ACNDAA et qui me remet 2 courriers
  - Marylène DUISIT, habitante de Notre-Dame des Millières
  - Roger GRANIER, habitant de Notre-Dame des Millières
- Sylvie BERTHET, habitante de Notre-Dame des Millières qui me remet un courrier

- Bruno PATROUILLAULT, habitant de Tournon et représentant des membres de l'association « Bien vivre à Tournon »

- Anthony GREGOIRE, habitant de Notre-Dame des Millières qui me remet un courrier en attirant mon attention sur la fin de ce courrier, dans lequel il demande la complétude du dossier d'enquête publique avec les éléments suivants :

« - Pour l'aérodrome le nombre de mouvements sur les dix dernières années en distinguant bien les différents aéronefs

- le bilan, digne de ce nom, de la concertation d'avril/mai 2025 comme le demande la MRAE

- les autorisations au titre du PPRI qui ont permis de remblayer la zone « AU » concernée

- l'étude complète par sondages pédologiques (AMETEN2025) »

Au vu du nombre de personnes présentes et du temps restant, je l'informe que j'étudierai ses demandes après la permanence. Le 21 novembre 2025, j'informe par mail Mme le Maire de cette demande.

L'étude relative à la présence d'une zone humide réalisée en mars 2025 par le bureau d'études AMETEN est ajoutée le 25 novembre 2025 au dossier d'enquête papier et dans celui mis à disposition sur le site internet de la mairie, sous la dénomination « 13. Etude délimitation zone humide - Pièce ajoutée ». Conformément à l'article R 123-14 du code de l'environnement, un bordereau comportant la date d'ajout et la nature du document précède ce nouveau document.

Le bilan de la concertation est existant et joint au dossier d'enquête. J'interprète cette demande plus comme un souhait de la part de Monsieur GREGOIRE d'indiquer que selon lui le bilan produit n'est pas conforme à ce qu'on pourrait attendre d'un tel bilan. Les autres documents n'étant pas disponibles, ils n'ont pas été ajoutés.

- Daniel JOVÉ, habitant de MONTHION, qui me remet un courrier et précise faire partie de l'ACNDAA

- Vincent PRUVOST, habitant d'Albertville

- Jean-Louis HUIN

- Isabelle DUNAND

Ces onze personnes acceptent d'être reçues en même temps (les deux dernières citées ci-dessus sont arrivées en cours d'échange). Les courriers remis sont répertoriés dans le tableau des contributions de la CG24-CC12 à la CG29-CC17. J'ai résumé leur contribution orale sous le numéro CG33-CO 08, sous le nom de Vincent PRUVOST car c'est lui principalement qui a exposé les arguments partagés par l'ensemble des personnes présentes. D'autres sont intervenues pour poser des questions sur la procédure, notamment concernant le calendrier de la remise et de la publication des documents produits par le commissaire enquêteur à compter de la fin de l'enquête.

### Troisième permanence :

Dès le début de ma troisième et dernière permanence, je reçois seul M. Jean CHENAVAL qui habite à Tournon et ne me remet pas de courrier. Sa contribution orale est reprise dans le tableau des contributions ci-joint (CG66-CO 09).

Puis je reçois seul M. Thierry GUYON, responsable du restaurant « Piperclub » présent sur l'aérodrome. Il ne me remet pas de courrier car il a déjà contribué à l'écrit dans le registre papier, le 24 novembre 2025 (CG41-CR03). Sa contribution orale est reprise dans le tableau de synthèse des contributions ci-joint (CG67-CO 10).

Puis je reçois ensemble sept personnes :

- M. Gilles GOBBO qui habite à Montailleur dont la contribution orale a consisté à me préciser qu'il était un ancien météorologue et nivologue et que pendant 30 ans il a assisté à des commissions de sécurité. Il me précise que dans le courrier qu'il me remet, il remet en cause la manière dont a été réalisée l'étude pédologique ajoutée au dossier.

- M. Roland MARTIN qui habite à Monthion et me remet un courrier.

- L'association « Santé, environnement Combe de Savoie » dont le siège se situe à Cruet et qui est représentée lors de cette permanence par 2 co-présidents qui me remettent un courrier. Leur contribution orale est reprise dans le tableau des contributions (CG68-CO 11)

- Marylène DUISIT qui habite Notre-Dame-des-Millières et me remet 2 courriers.

- Sylvie CARLETTI qui habite à Tournon

- Jean-Louis ROL qui habite à Mercury et dont la contribution orale est reprise dans le tableau des contributions (CG69-CO 12).

Les courriers remis par ces personnes sont répertoriés dans le tableau des contributions de la CG72-CC36 à la CG76-CC40. Des questions relatives à la procédure me sont posées auxquelles je réponds par les informations suivantes : l'ajout de pièces dans le dossier en cours d'enquête n'entraîne pas de prorogation de la durée de l'enquête publique. Mon rapport et mes conclusions seront publiés sur le site internet de la mairie de Tournon et sur celui de la Préfecture, dans les 15 jours suivant l'envoi par mes soins de ces documents à la mairie de Tournon et au Tribunal Administratif de Grenoble et disponibles pendant un an, conformément à la réglementation.

Je leur pose deux questions dont les réponses sont indiquées dans la contribution n° CG70-CO 13 sous le nom de Sylvie CARLETTI car c'est elle principalement qui a répondu.

Puis j'ai reçu ensemble 18 personnes (dont certaines arrivées en cours d'échanges) :

- Anne et Michaël LEIBMAN qui habitent à Gilly-sur-Isère et me remettent un courrier
- Catherine COSNELLE qui habite à Grignon
- Kevin BURDIN qui habite à Sainte-Hélène-sur-Isère et me remet un courrier

- Régine BURDIN qui habite à Notre-Dame-des-Millières et me remet deux courriers
- Marc BAUSSERON qui habite à Notre-Dame-des-Millières et me remet trois courriers
- Murielle TERENZI qui habite à Notre-Dame-des-Millières et me remet un courrier
- Jean-Paul DEVISI qui habite à Plancherine
- Gilles RIBEIL qui habite à Verrens-Arvey
- Odile RACT qui habite à Mercury et me remet un courrier
- Thierry DUARD qui habite à Mercury
- Françoise DUARD qui habite à Mercury
- Yannick GAZENGEL qui habite à Mercury
- Vincent PRUVOST qui habite à Albertville
- Magali TOUITOU qui habite à Notre-Dame-des-Millières
- Philippe GUIRAND qui habite à Notre-Dame-des-Millières et me remet un courrier
- M. et Mme KOLITCHEFF qui habitent à Notre-Dame-des-Millières et me remettent un courrier

Les courriers remis par ces personnes sont répertoriés dans le tableau des contributions de la CG77-CC41 à la CG87-CC51. De nouveau, la question des conséquences de l'ajout d'une pièce en cours d'enquête m'est posée.

Concernant nos échanges sur le fond, ils ont porté en grande majorité sur des points abordés dans leurs courriers respectifs. Les autres points sont indiqués dans le tableau de synthèse des contributions ci-joint (CG71-CO 14).

En tout, 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.

En plus des particuliers et des associations, une personne s'est présentée en tant que professionnel : le responsable de l'établissement « Piperclub » situé sur l'aérodrome.

Tous les contributeurs ne m'ont pas précisé leur commune de résidence mais les particuliers s'étant déplacés sont majoritairement des habitants de la commune de Notre-Dame-des-Millières, viennent ensuite Tournon et Mercury. Ils sont tous défavorables, voire très défavorables au projet, excepté un particulier et le professionnel précité.

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

### 5.3 Clôture de l'enquête

L'enquête s'est terminée le lundi 8 décembre 2025 à 17h, date et heure à laquelle j'ai clôturé le registre d'enquête papier tenu à disposition du public en mairie.

La boîte mail « mairie@tournon-savoie.com » a été relevée, le dossier d'enquête publique n'était plus téléchargeable sur le site internet de la mairie et l'encart « Contributions reçues par mail » plus accessible. A la place, la phrase suivante a été ajoutée sur le site internet de la mairie : « *L'enquête publique étant terminée, le dossier d'enquête n'est plus accessible, le registre papier clôturé et les contributions ne sont plus recevables depuis le 8 décembre 2025 à 17h. Le rapport, les conclusions de Madame la commissaire enquêtrice seront mis en ligne et consultables sur cette page dans les délais prévus par la réglementation.* »

## 6. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

### 6.1 Comptabilisation des contributions

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.

Je n'ai pas pu établir une répartition géographique précise des particuliers contributeurs car les contributions par mail ne permettent pas de déterminer la résidence de leur auteur et lors des permanences, les résidences ne m'ont pas toutes été précisées. Cependant 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 Tetras 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

## 6.2 Synthèse des contributions

Deux documents étaient joints au procès-verbal de synthèse :

- **UN TABLEAU DE SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS** : il s'agit d'un tableau résumant, une par une, les contributions reçues. Elles sont identifiables par le nom de leur auteur (sauf pour les anonymes et pour la CR 06 dont je n'ai pas réussi à lire le nom de famille) et par le numéro qui leur a été attribué en fonction de leur ordre d'arrivée et de la manière dont elles me sont parvenues (envoi par courrier, par mail, écrites dans le registre ou relevant d'un échange oral lors d'une permanence).

Ce document a été mis en pièce jointe (PJ-01) du présent document et non en annexe du fait de sa taille mais il fait partie intégrante du procès-verbal. Chaque page est lisible moyennant un zoom (présenter le document avec un affichage classique de 100% aurait conduit à un document beaucoup trop long en nombre de pages).

- **LES CONTRIBUTIONS ORIGINALES**, c'est-à-dire dans leur intégralité, telles que déposées.

A partir du tableau de synthèse, 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.

✓ **17 contributeurs (18 contributions) se disent FAVORABLES**

Les contributeurs concernés sont :

- Le SAF AEROGROUP
- 5 salariés de SAF Aerogroup et 1 épouse d'un salarié de SAF Aerogroup
- Le Directeur Général du SAF Hélicoptères
- 6 utilisateurs des services de SAF Aerogroup (« 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 : le « Piperclub »
- 2 citoyens

**Voici la synthèse de ces contributions :**

➤ **SAF Aerogroup**

Le SAF répond à ce qui lui semble être « une stratégie de saturation du débat public » par des opposants et conteste les témoignages s'appuyant sur des données infondées, voire des contre-vérités. Il rappelle que son implantation sur l'aérodrome (en 1979) est antérieure à d'autres services, que le projet s'inscrit dans la chronologie des activités sur le site et réaffirme les points suivants du projet :

• **Nécessité réglementaire et non extension de l'activité**

Le projet est une nécessité réglementaire visant à mettre le site industriel de maintenance, présent depuis plus de 45 ans, en conformité avec les normes strictes (EASA, Code du travail, Code de l'environnement, exigences constructeurs, normes ISO). Il ne s'agit pas d'une extension d'activité et n'entraîne aucune augmentation du trafic aérien, de nouvelles missions, ou d'hélicoptères additionnels.

- **Activité de maintenance cruciale**

Le site est exclusivement dédié à la maintenance industrielle des hélicoptères opérant dans toute la région (démontage, entretien, réparation). Il 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). L'activité est considérée comme très peu volante, consistant principalement en un long travail au sol.

- **Enjeu économique et social**

Le projet est indispensable pour pérenniser l'activité et sauvegarder les 120 emplois directs qualifiés, ainsi que les dizaines d'emplois indirects, qui contribuent à la stabilité économique locale. Sans mise aux normes, l'entreprise risquerait de perdre ses agréments, entraînant le transfert de l'activité et la perte d'un savoir-faire unique en Savoie.

- **Réduction des nuisances**

Le projet est présenté comme une opportunité de réduire les nuisances existantes. Les mesures concrètes comprennent la construction d'un mur anti-bruit, le repositionnement des tests moteurs (entre le hangar et l'autoroute), le déplacement de 5 plots extérieurs à l'intérieur du bâtiment, et la mise à l'abri du plot de lavage.

- **Modernisation et sécurité de l'aérodrome**

La modernisation permet d'améliorer la sécurité de l'aérodrome, notamment par la séparation des flux ULM/avions/hélicoptères, la sécurisation des zones techniques et carburant, et la modernisation des circulations au sol.

- **Améliorations environnementales**

Des améliorations environnementales sont prévues, telles qu'un bâtiment à énergie positive, l'amélioration de la gestion hydrique, et la conformité du stockage de carburant et des eaux usées.

- **Engagements du SAF en matière de concertation**

Le SAF s'engage à la création d'une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) qui sera pilotée par la Préfecture. Cette commission est destinée à garantir une transparence totale et un suivi régulier des opérations. Il s'engage également à renforcer la charte environnementale de l'aérodrome, en y intégrant les bonnes pratiques identifiées avec les élus, les usagers et les riverains.

➤ **Soutien de certains partenaires locaux**

En dehors du SAF, des salariés du SAF Aerogroup, des partenaires du SAF Aerogroup, le responsable du restaurant « Piperclub » et deux citoyens se sont positionnés comme ouvertement favorables au maintien de l'activité du SAF.

En effet, excepté un particulier qui considère la restructuration des installations comme étant d'utilité publique et d'intérêt général, sous réserve que des précisions et études complémentaires (notamment sur l'évolution du trafic et les nuisances sonores) soient fournies, comme demandé par l'Autorité Environnementale et par la commune de Notre-Dame-des-Millières et un autre contributeur dont je développe plus loin les arguments, les contributions favorables confirment l'importance des missions du SAF Aerogroup mais ne se prononcent pas sur le projet en lui-même.

Ainsi plusieurs salariés du SAF Aerogroup et une épouse d'employé témoignent de l'importance de la mise aux normes pour leur métier, la sécurité, et leur foyer, soulignant que les installations actuelles ne sont plus adaptées aux standards de qualité et de sécurité exigés.

Des entreprises clientes confirment que la proximité géographique, la réactivité des équipes, le professionnalisme et le rôle opérationnel de SAF sont indispensables au maintien d'activités dans certaines zones difficiles d'accès (travaux héliportés pour remontées mécaniques, barrages). Le Club Alpin Français Vanoise-Tarentaise insiste sur le rôle essentiel de l'héliportage du SAF pour l'approvisionnement et la gestion de ses refuges de haute montagne.

Les chefs de service du SAMU de l'Isère et du SAMU de la Savoie témoignent de l'importance capitale du site de maintenance de SAF :

La qualité, la rapidité et la fiabilité de la maintenance effectuée localement sont des facteurs essentiels pour la continuité des missions de service public, notamment les transports médicaux urgents et les opérations de secours qui nécessitent une haute réactivité.

L'entretien en proximité immédiate des appareils permet de réduire les délais d'immobilisation et d'optimiser la disponibilité opérationnelle des hélicoptères du SAMU.

Ils confirment que si le site n'était pas mis aux normes, la maintenance devrait être délocalisée hors région, ce qui entraînerait un allongement des délais d'entretien, une immobilisation prolongée des appareils, une perte de disponibilité potentielle en période de tension, et aurait un impact direct sur la fluidité des missions de service public.

Seul un contributeur favorable fait réellement référence au projet. Il s'agit du responsable du restaurant « Piperclub » situé sur l'aérodrome. Je me permets de détailler ses deux contributions dans la mesure où il s'agit des contributions favorables (avec celle du SAF Aerogroup) qui mentionnent des arguments concernant les nuisances sonores et dans la mesure également où il s'agit de contributions apportées par une personne extérieure au SAF présente sur l'aérodrome six jours sur sept.

Il est favorable à l'implantation des nouvelles structures du SAF qui devraient, selon lui, améliorer la gestion des nuisances sonores (grâce à l'orientation des ateliers et aux murs antibruit) et prendre en compte les risques d'inondation.

Il note que l'installation des simulateurs de vol du SAF a déjà contribué à une diminution des vols d'hélicoptères. Il observe également une réduction générale des vols depuis quelques années, qui sont désormais mieux organisés, et salue la volonté de SAF de s'améliorer (notamment en proposant des réunions mensuelles post-réalisation).

Il souligne que la restructuration permettrait d'améliorer l'esthétique des bâtiments qui nuit actuellement à l'image du site.

Il déplore le manque d'intervention du gestionnaire GEMILIS et le fait qu'il ne fasse pas son travail de coordinateur, ce qui contribue à la mauvaise gestion du site. Il constate une baisse de fréquentation des pilotes (ULM, avions, hélicoptères) depuis l'arrivée de ce gestionnaire, entraînant une perte moyenne de 300 couverts par an pour son restaurant. Il estime que les nuisances sonores sont principalement dues aux aéronefs non basés sur le site et au non-respect des horaires de vol (notamment entre 12h et 14h), plutôt qu'au SAF.

Il déplore l'attitude fermée et négative de l'association de riverains, précisant que le dialogue est compliqué depuis 2019, ce qu'il impute à la crise de la COVID. Il appelle à privilégier le dialogue plutôt que l'opposition frontale car pour lui le SAF est ouvert à ce dialogue. Il souhaiterait que la plateforme de l'aérodrome soit perçue comme un lieu de vie et d'échanges pour tous les publics et propose des initiatives en ce sens, comme l'organisation d'un festival musical, d'une brocante mensuelle, ou de manifestations pour les écoles.

Concernant les inondations, il indique que son propre bâtiment ne subit pas de dommages lors de crues (étant au-dessus de la cote d'inondation), mais que l'accès à la plateforme est parfois coupé par des inondations vers le rond-point, un problème non résolu malgré les travaux sur l'Isère.

✓ 5 contributions peuvent être qualifiées de « neutres »

Elles sont 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 ».

Ils indiquent certes que selon eux le projet, avec l'augmentation potentielle du trafic, en particulier des hélicoptères, soulève plusieurs risques spécifiques : turbulences dangereuses générées par les hélicoptères pour les parapentes/deltaplanes (aéronefs ultralégers), pouvant entraîner une perte de contrôle ou des accidents, accroissement des risques d'accidents (collisions ou proximité), risque de restrictions trop contraignantes de l'espace aérien accessible, réduisant les possibilités de vol et l'attractivité de la région, pourtant un haut lieu de vols de distance grâce à son aérorologie favorable, augmentation prévisible des nuisances sonores.

Ils s'inquiètent également que certains vols d'hélicoptères soient déportés dans des zones déjà utilisées par le vol libre et des impacts environnementaux possibles sur la faune, la flore et les équilibres naturels fragiles de la Combe de Savoie et des Parcs naturels régionaux environnants (Bauges).

Cependant ils précisent bien que l'objectif principal de leurs contributions est d'assurer une cohabitation transparente, sécurisée et équilibrée des différentes pratiques aériennes, en définissant collectivement des règles de cohabitation, des mesures de sécurité adaptées et une organisation permettant à chaque usager de l'espace aérien d'exercer son activité dans des conditions maîtrisées, tout en tenant compte des enjeux industriels et économiques du projet.

Pour cela, ils demandent à être formellement associés 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. Ils souhaitent que leur contribution élargisse le débat sur un projet qui dépasse le seul territoire de Tournon/Albertville et concerne selon eux tous les usagers de la Combe de Savoie.

✓ *Le reste des contributions, soit 123, sont DEFAVORABLES, voire TRES DEFAVORABLES*

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 (page 16)
- Un projet qui ne répond pas à l'intérêt général (page 18)
- Augmentation des nuisances sonores depuis 2019 (page 19)
- Impacts sanitaires et psychologiques (page 21)
- Risques liés à l'urbanisation d'une zone inondable et régulièrement inondée (p. 21)
- Environnement, climat et biodiversité non pris en compte par le projet (p. 23)
- Economie et emploi, un argument non opérant face à l'ampleur des nuisances (p.26)
- Risques augmentés par le projet en matière de sécurité aérienne (page 26)
- Non-respect du cadre réglementaire (page 27)
- Critique de la gouvernance et de la concertation autour de ce projet (page 27)
- Demandes et propositions d'alternatives (page 29)

#### ❖ Définition de l'objet de l'enquête contestée

Il est marquant 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.

Ces derniers 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.

Ils soulignent que même si cela était le cas, la mise aux normes ne nécessiterait pas forcément la construction de nouvelles infrastructures et qu'elle pourrait être réalisée en rénovant les bâtiments existants.

Quelques commentaires indiquent que la mise aux normes visant à renforcer la sécurité des biens et des personnes n'est aucunement justifiée, voire même contredite par le simple fait de créer des bâtiments en zone inondable, qui est plus est dans une zone rouge du PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) avec aléa fort.

Ils estiment que cette évolution de l'activité du SAF induite par le projet est incompatible avec la vocation initiale du site et qu'elle entraînera une augmentation du trafic aérien et donc des nuisances déjà aujourd'hui disproportionnées pour les riverains et non prises en compte selon eux.

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Il est important de comprendre que c'est à partir de cette requalification de l'objectif du projet (augmentation de l'activité du SAF et non simple mise aux normes) que toutes les contributions défavorables développent leur argumentaire.*

❖ **Un projet qui ne répond pas à un intérêt général**

Tous les contributeurs (favorables, neutres ou défavorables) semblent partager l'opinion commune que la modification du PLU et en particulier l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU du PLU concerne le SAF plus que l'aérodrome dont la restructuration dans son ensemble n'est pour ainsi dire pas abordée dans les contributions.

Concernant les contributeurs défavorables, 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 estiment 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.

Ils s'interrogent sur les conflits d'intérêts potentiels, notamment en raison de la position de certains élus qui soutiennent le projet tout en ayant des liens avec l'aérodrome ou la société SAF Aerogroup.

❖ **Augmentation des nuisances sonores depuis 2019**

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 se sont installées près de l'aérodrome soit bien avant cette date, comme certains dans les années 70 ou 80 et d'autres quelques années avant 2019 et 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'ils attribuent au développement des activités de la société SAF Aerogroup.

Une contribution (CG141-CM63 de l'association « Environnement et Partage » du 8 décembre 2025) présente à cet égard des données financières (source : Pappers, qui fournit les comptes déposés auprès des greffes des tribunaux de commerce) qui montrent une augmentation du chiffre d'affaires de SAF Aerogroup entre 2018 et 2023 et une augmentation de l'effectif de SAF Aerogroup entre 2018 et 2022. Parallèlement le bilan d'activité 2023 montre une hausse des mouvements d'hélicoptères (Robinson +797, avions intermédiaires +107, ULM +54).

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, répercute 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.

#### ❖ Impacts sanitaires et psychologiques

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 à minima être étudiés et pris en compte dans le cadre du projet.

Dans les risques sanitaires, la pollution atmosphérique causée par l'aérodrome est également évoquée, notamment par une contribution (CG78-CC42 de Kevin BURDIN du 3 décembre 2025) qui détaille les conséquences sur la santé humaine de la « pollution particulaire et des hydrocarbures imbrûlés » émanant des activités de l'aérodrome.

#### ❖ Risques liés à l'urbanisation d'une zone inondable et régulièrement inondée

La majorité des contributeurs s'inquiètent des risques liés à l'inondabilité de la zone et à l'urbanisation du site.

Ils rappellent que la zone est classée en zone rouge (Ri) du PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation), ce qui interdit toute nouvelle construction ou autorise seulement des extensions limitées. Ils estiment que le projet du SAF est en contradiction totale avec le règlement de cette zone.

Un grand nombre de contributions parlent d'une rupture dans l'égalité de traitement, d'un « 2 poids 2 mesures », en ce qui concerne l'application du PPRI : des permis de construire sont refusés aux habitants pour construire ou seulement étendre leurs maisons (mention également du refus d'extension de la zone artisanale du Rotey) en zone rouge du PPRI alors que la modification du PLU rendrait constructible la zone AU située dans la même zone du même PPRI.

Au-delà de l'aspect réglementaire, ils 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.

A ce titre, ils pensent que la modification du PLU remettrait en cause la sécurité des personnes et des biens.

Certaines contributions s'inquiètent du fait que la zone est en assainissement non-collectif et de la contamination de la nappe phréatique en cas de submersion de ces dispositifs autonomes de traitement des eaux usées (comme les fosses septiques) et également des installations de stockage de kérosène. Ils en concluent que ceci augmente la vulnérabilité sanitaire des habitants qui utilisent des puits pour leur alimentation en eau.

Ils estiment que la construction de nouvelles infrastructures en zone inondable est irresponsable, certains mettent en garde sur la responsabilité des élus en cas de dommages.

Une contribution (CG51-CM10 de Thierry MORLET du 24 novembre 2025) 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'encore 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).

Une contribution (CG109-CC52 de Claude BAUDIN du 4 décembre 2025) affirme que les terrains concernés par la modification du PLU ont été acquis pour la sécurisation des accès de l'aérodrome suite à un arrêté préfectoral d'utilité publique du 02/08/2011 et une ordonnance d'expropriation du 17/01/2012 et non dans une perspective d'extension des capacités de construction de la zone économique de l'aérodrome.

#### ❖ Environnement, climat et biodiversité non pris en compte par le projet

##### ➤ Déboisement et remblais

Plusieurs s'interrogent sur le fait que la zone objet de la présente procédure n'a pas été classée en zone humide lors de la révision du PLU en 2020 dans la mesure où celle-ci était autrefois une zone humide et une forêt alluviale.

A l'appui de ces allégations, la contribution CG134-CM 56 (de l'association FNE Savoie du 8 décembre 2025) produit une vue aérienne de 2006 sur laquelle on constate que l'actuelle zone AU, objet de la présente procédure, est recouverte d'une forêt puis une vue aérienne de 2016 sur laquelle on constate qu'elle a complètement disparue. Puis elle fournit un extrait du PLU adopté en mars 2020 qui fait apparaître de la végétation et en août 2020 la présence de remblais sur cette même zone. D'autres encore précisent que des matériaux dont ils ignorent la nature et la composition ont été apportés plus récemment.

L'association rappelle que 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). Or l'association indique que ce conservatoire préconise pour ces zones un classement "N" assurant leur "non urbanisabilité".

Ce contributeur et nombreux autres affirment que la zone a été déboisée et remblayée sans autorisation préalable à leur connaissance alors que le PPRI interdit les remblais.

Nombreux soulignent que ces travaux (coupes d'arbres et remblaiements) ont eu pour conséquence très grave, outre de porter atteinte illégalement 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 selon eux concernant l'évaluation environnementale réalisée après ces travaux, rendant impossible l'évaluation de l'état initial réel du site.

Plusieurs soulèvent également le problème du déplacement du risque créé par ce remblai : en rehaussant cette zone par remblaiement, le risque d'inondations se déplace et met en danger les personnes qui utilisent la piste cyclable ou se promènent dans cette zone très fréquentée.

Plus largement concernant l'étude pédologique, de nombreuses contributions apportent des arguments précis leur permettant d'affirmer que l'étude pédologique fournie ne respecte pas la méthodologie réglementaire et qu'à ce titre, il est impossible de conclure sérieusement à l'absence d'une zone humide sur la base de cette étude :

- elle est basée uniquement sur l'analyse pédologique et n'analyse pas le critère alternatif de la végétation, en évitant une zone a priori propice à la caractérisation de zone humide (talweg entre les remblais).

- les sondages ont été réalisés à des profondeurs en dessous des recommandations de la loi,

- suppression non expliquée de 3 sondages initialement prévus,

- l'étendue des sondages est jugée insuffisante : près d'un tiers de la zone n'a pas été sondée,

- les sondages ont été réalisés après des jours peu ou pas pluvieux (- 47% par rapport à la normale), ce qui limite leur représentativité. Sur ce point, une contribution (CG72-CC36 de Gilles GOBBO du 3 décembre 2025) indique que la pluviométrie mesurée sur l'aérodrome (station Météo-France depuis 2020) diffère de celle de Seythenex qui a été utilisée par l'étude, car les bassins versants et situations géographiques ne sont pas comparables. Une étude plus pertinente devrait être menée après un épisode pluvieux majeur en Savoie, avec une limite pluie-neige élevée ( $> 3000$  m). Dans ce type de situation, la présence d'eau serait probablement importante, en lien avec les sols saturés et les forts débits de l'Isère et de l'Arly. La contribution fournit des données pluviométriques récentes (du 23 au 26 novembre 2025) à l'appui de ses affirmations.

#### ➤ **Absence des études d'impact nécessaires**

Les contributions considèrent que le dossier ne présente pas les réelles intentions du projet et cache ses incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Plusieurs contributeurs s'appuient sur l'avis de la MRAE (juillet 2025) qui recommande de reprendre et de compléter la démarche d'évaluation environnementale conduite dans la mesure où elle identifie des insuffisances dans le dossier, qualifiées de graves par les contributeurs :

- état initial incomplet (faune/flore, ZNIEFF)
- absence d'étude acoustique sur les nuisances sonores
- absence d'analyse de la qualité de l'air alors que le site est déjà fragilisé et que le trafic aérien est susceptible d'augmenter,
- absence d'étude paysagère malgré les bâtiments de grande hauteur,
- absence de bilan carbone pourtant exigé dans un territoire doté d'un PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial).

A ce sujet et même en l'absence de bilan carbone fourni dans le dossier, plusieurs contributeurs estiment que le développement de l'aérodrome, avec l'augmentation du trafic aérien, contribue à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et à la pollution atmosphérique, ce qui est en totale contradiction avec les objectifs du PCAET d'Arlysère, qui promeut la transition énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la mobilité durable.

- aucune précision sur les aménagements envisagés pour la mise aux normes
- absence de garanties justifiant l'absence d'augmentation de la vulnérabilité pour les biens et les personnes.

- absence de données sur les liens potentiels entre la modification du PLU et les JO d'hiver 2030.

Insuffisances auxquelles les contributeurs ajoutent l'absence de modélisation du trafic aérien alors que l'évolution du bruit en dépend directement, l'absence de justification du besoin d'extension, l'absence d'étude des alternatives.

Les contributeurs indiquent que ces lacunes sont susceptibles d'entacher la validité de la procédure et demandent que la procédure de modification du PLU soit interrompue tant que toutes ces études complémentaires obligatoires ne seront pas effectuées et rendues publiques.

#### ➤ Impact négatif sur l'environnement

Même en l'absence des données précitées, la majorité des contributeurs sont persuadés de l'impact négatif du projet sur l'environnement et la biodiversité. Ils estiment que le projet porte atteinte à la biodiversité locale et qu'il contribue à la destruction des milieux naturels et de la faune locale (oiseaux, abeilles).

De nombreux contributeurs soulignent l'incohérence du projet avec les objectifs de lutte contre le changement climatique et de transition écologique et se demandent comment en 2025 alors que l'on constate tous les jours les ravages du dérèglement climatique, il peut encore être envisagé de développer des structures pour augmenter le trafic aérien qui est une source majeure de pollutions.

Quelques contributeurs soulignent le contraste entre les discours officiels de protection environnementale, notamment lorsque la commune annonce porter un projet de classement en Espace Naturel Sensible (ENS) des terrains situés en aval du ruisseau et la réalité du projet de densification de l'aérodrome, qualifié de « green-washing ».

Ils soulignent que le projet, en ce qu'il induit une activité aérienne intensive, va à l'encontre des efforts demandés aux citoyens (sobriété énergétique, tri, mobilité durable) pour réduire leur empreinte environnementale.

#### ❖ Economie et emploi, un argument non opérant face à l'ampleur des nuisances

Les contributeurs favorables au projet mettent en avant les créations ou le maintien d'emplois et les retombées économiques positives pour le territoire. Cependant, certains contributeurs estiment que ces arguments sont exagérés et qu'ils ne justifient pas les nuisances et les impacts négatifs du projet.

Ils soulignent que le développement de l'aérodrome pourrait nuire à d'autres activités économiques, telles que le tourisme, en dégradant la qualité de vie et l'attractivité du territoire ou d'autres activités de loisir aériens plus respectueux de l'environnement.

Certains expriment leur crainte d'une dévalorisation du foncier leur appartenant.

❖ **Risques en matière de sécurité aérienne augmentés par le projet**

Quelques contributeurs s'inquiètent des risques pour la sécurité aérienne, en raison de l'augmentation du trafic qui sera induit par le projet et de la complexité des opérations.

Ils rappellent qu'il y a déjà eu des accidents aériens et qu'il est important de ne pas augmenter les risques.

Ils soulignent que la circulation aérienne se fait souvent à vue, avec un respect aléatoire des couloirs et altitudes.

Un contributeur s'inquiète d'un crash éventuel au-dessus des habitations.

❖ **Non-respect du cadre réglementaire**

En plus du non-respect des documents d'urbanisme cités supra (PPRI, PCAET,...) quelques contributions mentionnent d'autres documents ou lois non respectés selon eux :

➤ **Non-respect de la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) :**

Plusieurs contributeurs estiment que le projet est incompatible avec l'objectif ZAN, qui vise à limiter la consommation d'espaces naturels.

Le dossier mentionne que « *plusieurs tènement sont sous-occupés et consommateurs d'espaces* ». Dans ces conditions, demander l'ouverture à l'urbanisation d'une zone est contraire aux règles du « zéro artificialisation nouvelle » puisqu'il convient de réaménager en priorité ces espaces sous-occupés.

➤ **Non-respect du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) :**

Un contributeur (CG78-CC42 de Kevin BURDIN du 3 décembre 2025) estime que le projet ne respecte pas les objectifs du SRADDET en visant la destruction par les remblais successifs d'un « corridor biologique alluvial » et d'un élément important de la Trame Verte et Bleue du SCoT. Le SRADDET est le document qui définit la Trame Verte et Bleue à l'échelle régionale. Le contributeur dénonce sa violation par l'artificialisation du site.

D'autres documents et règles d'urbanisme sont mentionnés comme étant non respectés par le projet (PLU, OAP, SCOT, ZNIEFF, PGRI, ICPE).

❖ **Critique de la gouvernance et de la concertation autour de ce projet**

Certains dénoncent une stratégie de "faits accomplis" par laquelle les travaux et aménagements sont réalisés avant même que les procédures réglementaires ne soient achevées ou sans autorisation réglementaire (exemples : déboisement, remblaiement,

travaux) et où les citoyens sont informés et consultés après que tout ait été réfléchi et acté.

De nombreuses contributions font part d'un problème important de confiance autour des activités et des projets de l'aérodrome. Ils précisent que les riverains ont longuement demandé les chiffres détaillés du trafic, que l'intervention du Préfet a été nécessaire pour obtenir les données de 2021, que l'accès aux données journalières, permettant les analyses, n'a plus été possible par la suite.

Un document de Conseil municipal de Tournon du 25 juin 2019 indiquait la prévision d'une augmentation sensible du trafic pour l'aérodrome d'Albertville et proposait « *Une récolte de données des sources sonores, sur place, afin d'évaluer une référence* » mais cette récolte de données de source sonore n'a pas eu lieu à partir de cette date.

De nombreux contributeurs dénoncent un manque de transparence dans les informations fournies au fur et à mesure de l'avancée du projet et dans les objectifs réels de celui-ci et un manque de concertation dans la conduite du projet. Ils indiquent que leurs plaintes relatives aux nuisances sonores sont ignorées ou minimisées. Plus généralement, ils se disent exclus des discussions et réflexions sur l'avenir de l'aérodrome.

Plusieurs donnent l'exemple de la Charte de l'environnement qui, comme vu précédemment, n'a pas abouti du fait de la représentativité trop faible dans le groupe de travail de l'ACNDAA (Association Contre les Nuisances et le Développement de l'Aérodrome) et de la non-prise en compte des propositions de cette association pour l'instauration de mesures réellement restrictives concernant le trafic aérien. Le manque de transparence est également une cause avancée pour justifier le refus de l'association (par référendum de ses membres) de signer la Charte.

La concertation du public qui a eu lieu en avril/mai 2025 leur a donné l'impression d'une formalité administrative sans véritable dialogue, d'une concertation opaque, « de façade ». Ils soulignent l'absence totale de prise en compte des observations formulées par le public pendant cette concertation et dans le bilan de la concertation et de réponse aux questions posées. Ils rappellent les plus de 3 900 signatures de pétition contre le projet qui traduit une inquiétude collective forte et un besoin de clarification quant aux perspectives d'exploitation de l'aérodrome.

Plusieurs contributions considèrent que le projet dépasse le seul cadre géographique de la commune de Tournon et qu'il engage durablement l'avenir d'un bassin de vie, qu'à ce titre il concerne la population de la Combe de Savoie et que l'information sur ce projet aurait dû être diffusée à cette échelle. Une contribution rappelle un précédent : l'ONU a critiqué la France pour absence de concertation environnementale et démocratique pour les Jeux Olympiques d'hiver 2030 et fait le parallèle avec le projet d'extension de l'aérodrome d'Albertville pour lequel aucun débat public n'a eu lieu non plus.

❖ Demandes et propositions d'alternatives

La majorité des contributeurs défavorables au projet demandent :

- l'interruption de la procédure de modification du PLU tant que les risques d'inondation et les nuisances sonores ne sont pas résolus, voire l'abandon total de la procédure et du projet,
- la réalisation des études d'impact acoustique, hydrologique et environnementale par des experts indépendants avant toute décision,
- L'enlèvement des remblais et la renaturation de la zone humide

Plusieurs proposent :

- la mise en place de mesures de limitation du trafic aérien (réduction des rotations, horaires contraints, zones de vol limitées, création de corridors moins bruyants)
  - la démolition/rénovation des bâtiments existants sans extension
  - la délocalisation des activités de maintenance et de formation dans une zone moins sensible
  - le pilotage de toute évolution de l'aérodrome à travers une vraie concertation locale :
- ✓ publication des données détaillées de l'activité de l'aérodrome pour restaurer la confiance,
  - ✓ collaborer avec les citoyens pour trouver d'autres solutions,
  - ✓ référendum citoyen,
  - ✓ participation des élus locaux,
  - ✓ consultation élargie aux collectivités concernées dans le bassin albertvillois,
  - ✓ création d'une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pour assurer un suivi transparent et une participation citoyenne

### 6.3 Questions du public

Les contributions posent un grand nombre de questions que j'ai classées par thèmes.

✓ Thème n° 1 : Justification, taille et occupation du projet SAF

- **Besoins & Surfaces** : Quels sont les besoins réels du SAF qui justifient un agrandissement ? Quels sont les chiffres précis des capacités actuelles dans les bâtiments existants du SAF et des autres bâtiments présents sur l'aérodrome (nombre de salariés, nombre et surfaces des bureaux/garages, nombre de plots de maintenance, nombre de places de stationnement) et les chiffres précis des besoins auxquels répondra le nouveau bâtiment ? Pourquoi y'a-t-il un besoin d'agrandir si des surfaces sont déjà sous-occupées ?
- **Alternative** : Un autre emplacement moins impactant pour les populations et possédant moins de contraintes (inondations, nappe phréatique affleurante, vallée qui crée une caisse de résonances) a-t-il été recherché pour reconstruire l'aérodrome ?

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Ces données chiffrées ne sont effectivement pas fournies dans le dossier alors qu'elles permettraient de lever le doute concernant l'objectif du projet.*

✓ **Thème n° 2 : Urbanisme**

- **Classement en zone AU :** Quel était le zonage au PLU du secteur concerné par la présente procédure avant d'être référencé en zone AU ? Quelles études environnementales ont été réalisées en amont ayant permis de faire passer ce secteur en zone AU ?

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*C'est une question importante que je me suis également posée et à laquelle je peux apporter un début de réponse : suite à ma rencontre avec la DDT de Chambéry pendant l'enquête, j'ai appris que le secteur est classé en zone AU depuis 2007. Lors de la révision du PLU de Tournon approuvée en 2020, il semblerait que ce zonage ait été repris tel quel car déjà existant, alors qu'entre-temps le PPRI avait été approuvé et classait le secteur en zone rouge.*

*Concernant une évaluation environnementale et l'avis de l'autorité environnementale, on apprend dans le rapport de l'enquête publique qui a eu lieu lors de cette révision que par décision du 10 novembre 2017, l'autorité environnementale a soumis la procédure de révision du PLU à une évaluation environnementale mais qu'après recours gracieux de la commune, l'autorité environnementale a, par décision du 9 mars 2018, décidé que la procédure n'était pas soumise à évaluation environnementale.*

*Je laisse la commune apporter d'éventuelles corrections ou compléments à ces éléments.*

- **Hauteur des bâtiments :** 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 ?

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Je me pose la même question dans la mesure où chaque disposition inscrite dans le règlement d'un PLU doit trouver sa justification explicite dans le rapport de présentation, ce qui, sauf erreur de ma part, n'est pas le cas pour cette proposition d'augmenter la hauteur maximale autorisée en zone Uea.*

- **Permis de construire** : En quoi le bâtiment du SAF sera-t-il un bâtiment exemplaire du point de vue architectural, énergétique et environnemental ?

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*L'exemplarité du projet est en effet affirmée à plusieurs reprises dans le dossier et dans la contribution du SAF mais pas démontrée. La demande de permis de construire ayant été déposée, les informations à ce sujet sont connues précisément du porteur de projet.*

✓ **Thème n° 3 : Impact environnemental et nuisances sonores**

- **Bruit & Santé** : Pourquoi aucune étude de bruit n'a-t-elle été réalisée pour servir de référence ? Comment les orientations de l'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) prennent-elles en compte les nuisances sonores ? Quel est l'impact sonore des activités de maintenance et de formation, et quelle est l'efficacité des protections anti-bruit envisagées (mur anti-bruit) ?
- **Trafic Aérien** : Comment le projet garantit-il l'absence d'accroissement du trafic aérien, notamment avec la création d'une nouvelle surface/héliport (FATO) qui n'existe pas jusqu'alors ? Quel est le plan détaillé des axes de circulation avec ce nouvel héliport ? Comment concilier développement économique et absence d'augmentation du trafic ?
- **Pollution & GES** : Quel est l'impact global du projet sur la qualité de l'air, les nuisances visuelles, et les gaz à effet de serre (GES) ? Comment le développement d'une structure qui augmente le trafic aérien se justifie-t-il face au dérèglement climatique ?

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Quel que soit l'objectif du projet (mise aux normes comme l'affirme le dossier ou développement de l'activité comme l'affirment la plupart des contributions défavorables), la question de l'impact sur l'environnement du projet 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. Question d'autant plus importante dans la mesure où, comme vu ci-dessus, l'impact environnemental du passage du secteur en zone AU donc constructible n'a pas été étudié lors de la révision du PLU approuvée en 2020.*

*Les études demandées par la MRAE dans son avis du 8 juillet 2025 et par de nombreuses contributions n'ayant pas été réalisées, la commune ne va certainement pas pouvoir répondre aux questions ci-dessus, du moins pas*

différemment des réponses qu'elle a déjà apportées à ce sujet dans sa réponse à l'avis de la MRAE du 22 août 2025, jointe au dossier d'enquête publique.

A 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 (synthétisés dans la partie 3.2 du présent document) 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 ?**

✓ **Thème n° 4 : Risque d'inondation**

- **Nappe phréatique & construction** : Comment est-il possible de construire un édifice aussi grand et haut sur une zone où la nappe phréatique est à seulement 1,1 mètre de profondeur ?
- **Sondages & données** : Concernant l'étude pédologique de 2025 réalisée par AMETEN, pourquoi certains sondages (Ti, T2, T8) ont-ils été supprimés ? Pourquoi les sondages ont-ils été effectués à une profondeur insuffisante au regard des recommandations de la loi dans ce domaine ?

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Cette étude ayant conclu que la zone n'était pas/plus humide, il est important d'en comprendre la méthodologie.*

*Personnellement j'aurais aussi les questions suivantes : page 17 de l'étude il est indiqué : « Une campagne de terrain a été réalisée le 25 février 2025 ». Est-ce suffisant d'utiliser des données recueillies seulement lors d'une journée sur place ? Est-ce conforme à la méthodologie habituellement appliquée pour ce type d'étude ?*

*De plus, il est indiqué que la station d'Albertville « n'a pas enregistré les précipitations du secteur. Afin d'obtenir des données précises, c'est la station de Seythenex située en Haute-Savoie à environ 11 km au nord du site d'étude. Comment les données d'un secteur si éloigné peuvent-elles être représentatives du secteur étudié ? Pourquoi ne pas attendre une autre période lors de laquelle la station d'Albertville aura enregistré les précipitations pour faire l'étude ?*

- **Inondabilité & assainissement** : Y a-t-il une étude de faisabilité sur l'assainissement non collectif et quelles sont les mesures prises en cas de remontée de nappe phréatique ou de fortes précipitations pour éviter le refoulement et le débordement du système d'assainissement individuel ? Comment le contrôle de l'efficacité de l'assainissement individuel proposé sera-t-il jugé au niveau du permis de construire ? Le

Syndicat Mixte d'Assainissement du Bassin de la Chaîne (SMABAC) est-il au courant de ce type d'installation (assainissement non-collectif) pour une activité industrielle ?

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Je partage ces questions dans la mesure où la zone est située en zone rouge du PPRI, où des inondations très fortes sont constatées par tous les riverains et utilisateurs de la zone et où les travaux nécessaires à la sécurisation de cette zone ne sont pas terminés. Voir ma question ci-dessous en partie 4.*

- **Défrichement** : Quel type de défrichement a été réalisé sur la zone, en quelle année, pour quelles raisons et conformément à quelle autorisation administrative ?

- **Remblai** : Y-a-t-il eu des autorisations pour le dépôt des remblais, le terrassement et le nivellation de la zone AU ? Une rehausse du sol pour se protéger des inondations ne risque-t-elle pas de déplacer et d'amplifier le risque sur les zones périphériques, étant précisé qu'une voie verte jouxte l'aérodrome ?

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Dans la mesure où le remblai et le défrichement ont été réalisés sur une zone a minima anciennement humide, la question de l'autorisation des opérations intervenues sur cette zone est importante. D'autant plus qu'elle n'a pas été étudiée lors de la procédure de révision du PLU approuvée en 2020 et où d'autres travaux de remblai sont intervenus postérieurement à cette procédure. A cet égard, j'ai questionné le SISARC (voir notre échange en annexe A-01 du présent rapport).*

*Dans sa réponse, le SISARC mentionne des travaux de sécurisation en 2019-2020 autorisés par arrêté préfectoral n° 2019-1464 en date du 13 novembre 2019 (également en annexe A-01) mais il n'est pas indiqué que cet arrêté couvre le dépôt de déblais mentionné par le SISARC effectué en urgence entre novembre 2023 et janvier 2024, ni l'évacuation de ces matériaux durant l'année 2024 et il n'est pas répondu à ma question d'une éventuelle demande d'autorisation en cours. La question de l'autorisation de ces opérations reste donc selon moi entière. J'attends une réponse à cet égard des autorités compétentes que j'ai récemment questionnées sur ce point.*

*J'invite la commune à apporter toutes éventuelles précisions utiles à ce sujet et au sujet du défrichement.*

✓ Thème n° 5 : aspects financiers et gouvernance

- **Financement** : Le projet nécessite-t-il un investissement d'argent public ? La subvention versée par Arlysère à l'aérodrome en novembre 2024 en lien avec l'inondation était de 70 000 euros car l'aérodrome est déficitaire. Quels ont été les travaux ou dépenses réalisés en lien avec l'inondation de l'aérodrome avec ces 70 000 euros ? Est-ce avec l'argent des contribuables ou avec une assurance que ces sommes ont été versées à l'aérodrome ? Les comptes-rendus de la commission Aérodrome indiquent que les travaux (réfection de la piste, assainissements, etc.) coûteraient 4 à 6 millions d'euros à Arlysère. Est-ce avec l'argent des contribuables ? Qui paiera la réparation des dommages qui seraient causés au SAF lors d'une prochaine inondation de la zone AU et avec quel argent (assurance, impôts, ...) ?

Commentaire de la commissaire enquêtrice :

*La question du financement des dommages qui pourraient intervenir en cas d'inondation me paraît primordiale puisqu'il n'y a aucun doute sur le fait que la zone est inondable et régulièrement inondée et qu'il n'est pas démontré en quoi l'ouverture à l'urbanisation de cette zone ne va pas augmenter la vulnérabilité du site. Je rappelle à cet égard la contribution (CG51-CM10 de Thierry MORLET du 24 novembre 2025) qui reprend un article du Dauphiné sur la question du financement public en cas de sinistre lié aux inondations.*

## **7. QUESTIONS DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE**

- ✓ **Quel est le nombre actuel de plots de maintenance/stationnement pour tous les types d'aéronefs dans les locaux actuels du SAF ?**

Par ailleurs, le SAF indique que le projet ne prévoit pas la création d'un nombre de plots de maintenance supplémentaires mais lorsque j'ai visité les locaux, je n'ai vu qu'un seul plot pour le SUPER PUMA. Or le dossier d'enquête fait apparaître deux plots pour deux SUPER PUMA. **Qu'en est-il ?**

- ✓ Par une délibération du 15 mars 2024, le Conseil municipal de la commune de Tournon a décidé de prendre en considération le projet de structuration, sécurisation, fonctionnement et développement du secteur de l'aérodrome, d'instituer sur ce secteur un périmètre d'études d'une opération d'aménagement et a précisé que la procédure de sursis à statuer pourra être appliquée à toute demande d'autorisation d'urbanisme à l'intérieur de ce périmètre.

**Pourquoi la demande de permis de construire n° PC 073 297 25 0 1008 déposée le 27 août 2025 par le SAF HELICOPTERES n'a-t-elle pas fait l'objet d'une décision de sursis à statuer alors qu'elle porte précisément sur la zone concernée par une procédure de modification du PLU en cours au moment du dépôt de la demande et également en cours pendant toute la période d'instruction qui se terminera le 27 janvier 2026 ?**

- ✓ 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 nécessaire est « 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 ». Le responsable du restaurant « Piperclub » m'a également confirmé que l'accès à l'aérodrome était impossible lors des crues de l'Isère et ce malgré les travaux déjà réalisés.

**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 ?**

✓ Une contribution (CG109-CC52 de Claude BAUDIN) affirme que les terrains concernés par la modification du PLU ont été acquis pour la sécurisation des accès de l'aérodrome suite à un arrêté préfectoral d'utilité publique du 02/08/2011 et une ordonnance d'expropriation du 17/01/2012.

**Est-il possible de me fournir l'arrêté préfectoral et l'ordonnance d'expropriation en question ? La commune a-t-elle des remarques à formuler à ce sujet ?**

✓ + Voir mes autres questions dans la partie « Questions du public », en commentaires (page 32 thème n° 3 et page 33 thème n° 4)

## **8. RÉPONSES DU RESPONSABLE DU PLAN**

Dans le délai imparti, le responsable du plan m'a adressé le 29 décembre 2025 un courrier accompagné de 9 annexes.

Les questions auxquelles ces documents répondent n'étant pas reprises dans ces documents, j'ai décidé de ne pas les scinder par réponses apportées mais de :

- reproduire ci-dessous le courrier de réponse de la mairie du 29 décembre 2025, tel qu'il m'est parvenu, suivi de mon commentaire,
- nommer et commenter ci-dessous chacune des annexes,
- joindre au présent rapport les annexes du courrier de la commune (pièces jointes PJ-02 à PJ-09)



92, montée de la Mairie  
73460 TOURNON  
04.79.38.51.90

**Madame Sophie BEZAULT**

Commissaire enquêtrice

**Objet : Réponse au PV de synthèse de l'enquête publique relative à la modification de droit commune n°1 du PLU de Tournon – n°E25000208/38**

Madame la Commissaire Enquêtrice,

Dans le cadre de l'enquête publique en cours, je vous remercie pour la transmission de vos questions et observations. Le dossier soumis à examen présente un niveau de technicité important, nécessitant des compétences spécifiques qui ne relèvent pas directement de l'expertise interne de la commune.

Afin de vous apporter des éléments de réponse complets, fiables et conformes aux exigences réglementaires, j'ai sollicité plusieurs partenaires institutionnels compétents, ainsi que le porteur de projet dans les domaines concernés, dans une période particulière marquée par les fêtes de fin d'année. Leurs contributions ont été indispensables pour éclairer certains points techniques et garantir la qualité des informations transmises.

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.

mairie@tournon-savoie.com  
www.tournon-savoie.com



La phase 3 permettra de créer un espace arboré et accueillant, doté de services utiles, comme des sanitaires et un point de réparation pour les vélos afin d'embellir le site et d'offrir un accueil de qualité aux usagers de la V62.

Concernant le projet du SAF, ce n'est pas une extension de son activité, mais un regroupement de l'ensemble de son activité dans un bâtiment conforme à la réglementation. En effet, ce site a l'obligation de respecter la réglementation de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA – European Union Aviation Safety Agency), les préconisations des constructeurs d'hélicoptères, le code du travail et le code de l'environnement (*cf annexe 1 et 2*).

En plus de ces aménagements intérieurs, le projet permettrait une réduction des surfaces imperméabilisées en passant de 9 986 m<sup>2</sup> actuellement à 5136 m<sup>2</sup> avec le nouveau projet, soit une baisse de 51% de la surface imperméabilisée.

Sur votre question précise relative au « sursis à statuer », l'article L153-11 du Code de l'urbanisme dispose que « *L'autorité compétente peut décider de surseoir à statuer, dans les conditions et délai prévus à l'article L. 424-1, sur les demandes d'autorisation* ».

Cette faculté s'applique uniquement lorsque le permis de construire en question est conforme au PLU applicable, et que ce permis risquerait de rendre le futur PLU plus onéreux ou de remettre en cause le projet visé au périmètre d'étude.

En l'espèce, le permis de construire déposé par le SAF ne rentre pas dans ce cas de figure. Au contraire, le permis de construire déposé par le SAF n'est de fait, pas conforme au PLU tel qu'il existe aujourd'hui. En revanche en cas d'approbation de la modification proposée, il sera conforme à celui-ci. En l'état si la modification n'est pas approuvée le permis de construire sera refusé.

Concernant vos interrogations relatives au risque d'inondation et au PPRI. D'abord il convient de rappeler que ce secteur est classé en zone à urbaniser de longue date. Dès 1994, elle était classée « NAb » (*zone à urbaniser de manière organisée*) puis en 2007, « AUEa » (*zone à urbaniser de manière organisée*). Ce secteur a été classé en zone rouge du PPRI approuvé le 19 février 2013.

Lors de la révision de son PLU en 2020, ce secteur est resté classé en zone AU (*zone à urbaniser de manière organisée*), 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. Cette antériorité de la zone AU confirme donc bien la cohérence de la stratégie d'aménagement de ce secteur par la Commune de Tournon depuis 1994. Comme le confirme également la déclaration d'utilité publique de 2011 du Préfet de la Savoie qui avait pour objet « *de permettre la sécurisation et l'exploitation plus fonctionnelle* » de l'aérodrome (que vous trouvez ci-jointe en annexe avec l'ordonnance d'expropriation). Cette stratégie d'aménagement de manière générale est donc cohérente.

J'ai adressé deux courriels aux services de l'état mais je n'ai pas eu de réponse de leur part (*cf annexe 3\_arrrêté préfectoral et annexe 4\_ordonnance d'expropriation*).

Dans le projet de modification du PLU actuel présenté, 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.

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.**

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 poser la question de la réalisation d'une étude de bruit qui pour ma part est indispensable.

Concernant plus précisément l'étude pédologique menée par le cabinet d'expert en environnement AMETEN concluant à l'absence de zone humide, la Commune n'ayant pas les qualifications requises ni les connaissances nécessaires pour vous répondre, nous avons resollicité ce cabinet d'expertise indépendant, suite à vos questions très précises remettant en cause leur méthodologie de travail. Vous trouverez leur réponse détaillée en annexe de la présente note (*cf annexe 6*).

Concernant votre demande très précise également relative au remblai et au défrichement, je vous transmets la note du SISARC ainsi que le mail de la DDT. A ce jour, je n'ai pas eu d'autres éléments de la DDT (*cf annexe 7\_SISARC et annexe 8\_DDT*).

La situation environnementale du secteur telle qu'elle se présente aujourd'hui a bien été prise en compte dans le projet de modification du PLU : la zone concernée n'est pas une zone humide, elle est classée en zone AU de longue date, elle a vocation à permettre des aménagements (OAP). Je vous rappelle également que lors de l'élaboration du PLU de 2020, la MRAE a finalement retiré sa demande d'étude environnementale, ce qui démontre que des justifications suffisantes sur les aspects questionnés lui ont été apportées.

Enfin, concernant l'assainissement le projet du SAF sera conforme à la réglementation en vigueur concernant l'assainissement et respectera le règlement du PPRI. Je vous transmets l'avis PPA d'Arlysère qui a été omis au dossier d'enquête publique (*cf annexe 9*).

### **Conclusion**

Le projet de modification du PLU est une **étape préalable indispensable** à la restructuration dans son ensemble du site de l'aérodrome. Site vieillissant, **ne présentant plus les garanties de sécurité suffisantes et attendues pour les activités qui y sont d'ores et déjà implantées, et ce de longue date**, à savoir du loisir aéronautique, de la maintenance industrielle et de la formation au pilotage. Ce site est en outre fortement **exposé et vulnérable au risque inondation par remontées de nappes dans sa configuration actuelle.**

---

Le projet du SAF, intégralement porté et financé par l'entreprise, **sans soutien financier d'Arlysère**, est une première étape qui sur cet espace particulièrement vétuste et peu esthétique en entrée de ville.

La Commune de Tournon et la CA Arlysère ont vocation à défendre le service public et l'intérêt général, et donc à adopter **une stratégie d'aménagement à long terme en prenant en compte le développement durable du territoire dans toutes ses dimensions à savoir économique, environnementale et sociale**.

Les collectivités entendent les difficultés exprimées par les riverains, mais elles ne peuvent pas fonder leur décision en tenant compte de ces seuls intérêts particuliers, exprimés par des habitants qui se sont pour certains installés a posteriori dans le secteur, en toute connaissance de cause (contributrice dont la DIA date de 04/25). Les collectivités se doivent de faire un bilan coûts/avantages objectif de chaque projet.

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 prodigues 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.

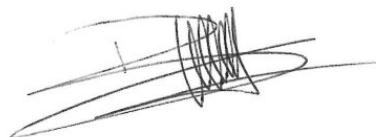
Enfin, il convient de rappeler que si la modification du PLU n'aboutit pas, le permis de construire ne sera pas délivré et la situation actuelle de l'aérodrome restera telle qu'elle est actuellement, et donc avec les « nuisances » telles qu'elles existent déjà.

Nous restons bien entendu à votre disposition pour tout complément d'information.

Veuillez recevoir, Madame le Commissaire Enquêteuse, l'expression de nos salutations distinguées.

TOURNON le 29 décembre 2025

**Le Maire, Sandrine BERTHET**



**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

Ce courrier répond par des éléments nouveaux à certaines questions, comme à celle relative au sursis à statuer, à la justification de la modification du règlement concernant les hauteurs maximales autorisées, à la réduction par le projet des surfaces imperméabilisées mais pour les autres questions, reprend l'argumentaire principal du dossier.

- **Annexe 1** : Document réalisé par le SAF Aerogroup « Mises aux normes nécessaires réalisées dans le cadre du projet de nouvelle infrastructure de SAF Aerogroup sur l'aérodrome de Tournon » (PJ-02)

- **Annexe 2** : Document réalisé par Aero Support Force concernant la réduction des surfaces imperméables par le projet (PJ-03)

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

Les annexes 1 et 2 du SAF permettent d'apporter des réponses plus précises aux questions posées par le public et par la commissaire enquêtrice sur la nécessité de la mise aux normes des infrastructures du SAF. On peut toutefois 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 qu'elles ont été demandées par moi-même avant le début de l'enquête et bien avant moi, par l'autorité environnementale et le public.

- **Annexe 3** : L'arrêté préfectoral du 9 août 2011 déclarant d'utilité publique le projet d'acquisition des terrains d'emprise de l'aérodrome (PJ-04)

- **Annexe 4** : L'ordonnance d'expropriation relative à la procédure de DUP précitée que j'ai choisi de ne pas reproduire dans la mesure où elle comporte des données à caractère personnel non communicables.

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

Les annexes 3 et 4 apportent une information à laquelle je n'aurai pas accédé sans la contribution qui m'y a conduite : les parcelles cadastrées Section B n° 1756 et B n° 1366 (voir plan ci-dessous) qui, à elles deux, constituent l'emprise foncière de la zone AU, objet de la présente procédure, ont bien été acquises par voie d'expropriation en 2012 par le SIMACS dans le but de « sécuriser les accès de l'aérodrome sur les communes de Frontenex et de Tournon ».



- Annexe 5 : Le plan de masse du projet annoté (PJ-05)

Commentaire de la commissaire enquêtrice :

Voir mon commentaire des annexes 1 et 2

- Annexe 6 : La réponse du bureau d'études AMETEN concernant la méthodologie de son étude (PJ-06)

Commentaire de la commissaire enquêtrice :

Le bureau d'études affirme que la méthodologie (remise en cause par de nombreuses contributions et sur laquelle j'ai moi-même posé des questions) 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 selon lesquelles 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 qui n'a pu conclure qu'à une absence de zone humide dans la mesure où l'étude a été effectuée après ces travaux.*

- **Annexe 7** : Un mail du SISARC du 8 décembre 2025 (PJ-07)

- **Annexe 8** : Les échanges de mails entre la DDT et la commissaire enquêtrice (PJ-08)

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*Ces mails correspondent, dans leur contenu, aux échanges que j'ai moi-même eus avec le SISARC et la DDT et qui sont repris dans le présent rapport.*

- **Annexe 9** : L'avis émis par Arlysère le 15 juillet 2025 sur la présente procédure (PJ-08)

**Commentaire de la commissaire enquêtrice :**

*La commune a omis de joindre dans le dossier d'enquête publique l'avis de cette personne publique associée en tant que gestionnaire des réseaux et EPCI en charge du SCOT. Cet avis n'apporte pas plus d'informations que celles contenues dans le dossier.*



À Albertville

# PA-01 Décision de désignation de la commissaire enquêtrice

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE

12/09/2025

N° E25000208 /38

Le président du tribunal administratif

## E- Décision désignation commission ou commissaire du 12/09/2025

CODE : 1

Vu enregistrée le 28/08/2025, la lettre par laquelle la maire de TOURNON demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet:

*Projet de modification de droit commun n°1 du plan local d'urbanisme de la commune de Tournon (Savoie) ;*

Vu le code de l'environnement ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2025 ;

Vu l'arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2025 par lequel le président du tribunal a désigné Madame Magali SELLES, première vice-présidente, pour procéder aux désignations des commissaires enquêteurs ;

### DECIDE

**ARTICLE 1** :Madame Sophie BEZAULT est désignée en qualité de commissaire enquêtrice pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

**ARTICLE 2** :Monsieur Jean FOURREAU est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

**ARTICLE 3** :Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**ARTICLE 4** :La présente décision sera notifiée à la maire de TOURNON, à Madame Sophie BEZAULT et à Monsieur Jean FOURREAU.

Fait à Grenoble, le 12/09/2025

La vice-présidente,



Magali SELLES

# PA-02 Arrêté du maire portant ouverture de l'enquête publique



92, montée de la Mairie  
73460 TOURNON  
04.79.38.51.90

## ARRETE N°2025/79

### **ARRÊTÉ PRESCRIVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE MODIFICATION DE DROIT COMMUN N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE TOURNON**

**Le Maire de la commune de TOURNON,**

**Vu** le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Tournon approuvé le 13 mars 2020 et modifié le 26 août 2022

**Vu** le code de l'urbanisme et notamment les articles, R. 153-8, R. 153-12, L. 153-34, L153-19, R. 104-33 ;

**Vu** le code de l'Environnement et notamment les articles L. 123 et suivants, R. 123 et suivants ;

**Vu** la délibération n°2024/42 du conseil municipal en date du 20 septembre 2024 prescrivant la procédure de modification de droit commun n°1 du PLU ;

**Vu** la délibération n°2024/55 du conseil municipal en date du 13 décembre 2024 arrêtant le projet de l'évaluation environnementale volontaire ;

**Vu** les différents avis recueillis sur le projet de la modification de droit commun n°1 du PLU ;

**Vu** la décision de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) n°2025-ARA-AUPP-1602 en date du 8 juillet 2025 ;

**Vu** la décision n°E25000208/38 du 12/09/2025 de Monsieur le président du tribunal administratif de Grenoble désignant Madame BEZAULT en qualité de commissaire enquêtrice, ainsi que Monsieur Jean FOURREAU en qualité de commissaire enquêteur suppléant ;

**Vu** les pièces du dossier soumis à enquête publique ;

## ARRETE

### **Article 1 – Dates et Objet de l'enquête publique**

Il sera procédé à une enquête publique sur le projet de modification de droit commun n°1 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Tournon.

Ce projet de modification de droit commun n°1 a pour objet de classer en zone Uea une superficie de 21 771 m<sup>2</sup> correspondant actuellement à la zone AU de la zone d'activités de l'aérodrome d'Albertville.

### **Article 2 - Date et siège de l'enquête publique**

Le siège de l'enquête publique est établi à la mairie de Tournon, située au 92 Montée de la Mairie, 73460 TOURNON. L'enquête publique se déroulera pendant une durée de 33 jours consécutifs :

- Du jeudi 6 novembre 2025 à 14h au lundi 8 décembre 2025 à 17h

mairie@tournon-savoie.com  
www.tournon-savoie.com



### **Article 3 - Maître d'ouvrage, autorité compétente et personne responsable du plan, auprès desquels le public pourra demander des informations**

Le Maître d'ouvrage de la procédure et autorité compétente en matière de PLU et de document d'urbanisme en tenant lieu pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête publique est requise, est la commune de Tournon, dont le siège se situe au 92 Montée de la Mairie, 73460 TOURNON.

### **Article 4 - Désignation et qualité du commissaire enquêteur**

Par décision n°E25000208/38 du 12/09/2025, Monsieur le Président du tribunal administratif de Grenoble a désigné Madame Sophie BEZAULT, commissaire enquêtrice titulaire, ainsi que Monsieur Jean FOURREAU, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

### **Article 5 - Consultation du dossier de l'enquête publique**

Le public pourra prendre connaissance du dossier de l'enquête mis à sa disposition en mairie (sur demande à l'accueil) en format papier, aux jours et heures d'ouverture de la mairie (à l'exception des jours fériés) : les lundis de 14h00 à 17h00, les mardis de 16h30 à 18h30, les mercredis de 9h00 à 12h00 et les jeudis de 14h00 à 16h00.

Le dossier d'enquête publique sera également disponible durant l'enquête publique sur le site Internet de la commune de Tournon à l'adresse suivante : <https://www.tournon-savoie.com/actualites/>

Toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la mairie de Tournon dès la publication du présent arrêté.

### **Article 6 - Modalités selon lesquelles le public pourra formuler ses observations et propositions**

Pendant la durée de l'enquête publique, le public pourra formuler ses observations, questions, propositions contre-propositions (depuis le premier jour de l'enquête à 14h et jusqu'au dernier jour à 17h)

- Par courrier électronique envoyé à [mairie@tournon-savoie.com](mailto:mairie@tournon-savoie.com)
- Sur le registre d'enquête papier à feuillets non mobiles, coté et paraphé par la commissaire enquêtrice et tenu à la disposition du public en mairie dans les mêmes conditions que celles indiquées pour le dossier à l'article 5 du présent arrêté ;
- Par courrier adressé par voie postale à :  
*Mairie - Mme la commissaire enquêtrice – 92 Montée de la mairie – 73460 TOURNON*
- Directement à la commissaire enquêtrice lors de ses permanences dont les dates et heures sont précisées à l'article suivant du présent arrêté.

Les observations et propositions écrites et orales du public formulées directement auprès de la commissaire enquêtrice lors de ses permanences et celles qui lui sont envoyées par voie postale sont consultables au siège de l'enquête publique pendant toute la durée de l'enquête.

### **Article 7 - Permanences du commissaire enquêteur**

La commissaire enquêtrice se tiendra à la disposition du public à la mairie de Tournon lors de 3 permanences, pour recevoir les observations écrites ou orales du public aux dates et heures suivantes :

- Le jeudi 06/11/2025 de 14h à 16h
- Le mardi 18/11/2025 de 16h30 à 18h30
- Le mercredi 03/12/2025, de 9h00 à 12h00

## **Article 8 - Publicité de l'enquête publique**

La publicité de l'enquête publique répond aux dispositions des articles R. 123-11, R 123-9 et L 123-10 du code de l'environnement.

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département ainsi que sur le site internet de la mairie à l'adresse suivante : : <https://www.tournon-savoie.com/actualites/>

Quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, cet avis sera également publié, par voie d'affiche, à la mairie et sur le terrain concerné par l'objet de la procédure.

## **Article 9 - Clôture de l'enquête publique**

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête sera clos et signé par la commissaire enquêtrice.

Après clôture du registre, la commissaire enquêtrice rencontrera, sous huitaine, le maire de la commune de Tournon et lui communiquera les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le maire de la commune de Tournon disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

## **Article 10 - Rapport, conclusions et avis du commissaire enquêteur**

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, la commissaire enquêtrice transmettra au maire de Tournon le dossier de l'enquête accompagné du registre et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées. Il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de Grenoble.

Le rapport, conforme aux dispositions du code de l'environnement, relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations, propositions et contre-propositions recueillies. Les conclusions motivées seront consignées dans un document séparé précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Une copie du rapport et des conclusions motivées de la commissaire enquêtrice sera déposée en mairie de Tournon et sur le site Internet <https://www.tournon-savoie.com/actualites/> pour y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Copie du rapport et des conclusions de la commissaire enquêtrice sera adressée à la préfecture du département pour y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

## **Article 11 - Décision au terme de l'enquête publique**

Le conseil municipal de la mairie de Tournon est compétent pour statuer par délibération sur l'approbation de la modification de droit commun n°1 du Plan Local d'Urbanisme. Il pourra, au vu des conclusions de l'enquête publique, décider s'il y a lieu d'apporter des modifications au projet en vue de cette approbation.

## **Article 12 - Affichage de l'arrêté**

Le présent arrêté sera :

- Affiché au siège de l'enquête publique (Mairie de Tournon) ;
- Publié électroniquement sur le site internet : <https://www.tournon-savoie.com/actualites/>

Fait à TOURNON, le 16 octobre 2025

Le Maire, Sandrine BERTHET



## PA-03 Certificat d'affichage



92, montée de la Mairie  
73460 TOURNON  
04.79.38.51.90

### CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussignée Sandrine BERTHET, Maire de la commune de Tournon, certifie avoir procédé le 23 octobre 2025 à l'affichage en mairie, sur les panneaux communaux et sur le site internet de la mairie, et le 22 octobre 2025 à l'affichage sur site, de l'arrêté d'ouverture et de l'avis d'enquête publique relative à la modification de droit commun n°1 de Plan Local d'Urbanisme de la commune de Tournon.

Cet avis a été affiché durant toute la durée de l'enquête jusqu'au 8 décembre 2025

Fait à Tournon, le 9 décembre 2025

Le Maire,

**Sandrine BERTHET**



mairie@tournon-savoie.com  
www.tournon-savoie.com



## PA-04 Echange de mails avec le SISARC

De : **Sophie BEZAULT**

Date : **jeu. 27 nov. 2025 à 16 :00**

Objet : Enquête publique PLU TOURNON

A : [administration@sisarc.fr](mailto:administration@sisarc.fr)

Bonjour,

Par décision du Tribunal administratif de Grenoble du 12/09/2025 (en pièce jointe), j'ai été désignée en qualité de commissaire enquêtrice pour l'enquête publique relative à la modification n° 1 du PLU de Tournon pour l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU située sur le site de l'aérodrome d'Albertville.

Cette enquête publique a débuté le 6 novembre et se terminera le 8 décembre 2025.

Dans ce cadre et conformément à l'article R123-16 du code de l'environnement, je me permets de vous consulter afin de compléter mon information et plus précisément d'obtenir des réponses aux questions que je me pose.

Pourriez-vous m'indiquer :

- la date de réalisation du remblai présent sur l'actuelle zone AU du PLU concernée par la procédure de modification du PLU de Tournon ?
- le but, la superficie et la localisation exacte (sur plan si possible) de ce remblai ?
- pouvez-vous me confirmer qu'une demande d'autorisation est en cours pour régulariser ce remblai ainsi que pour le retrait de la partie de ce remblai située au-dessus de la cote de référence du PPRi ?
- La Préfecture dans son avis relatif à la procédure en cours sur le PLU de Tournon indique que "*La commune devra se rapprocher du gestionnaire du système d'endiguement (SISARC) afin de connaître les prescriptions à prendre en compte pour ne pas altérer ses capacités de protection*", en parlant du remblai. Pouvez-vous m'indiquer ces prescriptions ?
- La commune de Notre-Dame des Millières indique dans son avis relatif à la procédure en cours sur le PLU de Tournon que les travaux d'endiguement du ruisseau de Fontaine Claire ne sont pas encore réalisés. Confirmez-vous ce point ? De quels travaux s'agit-il ?

Je vous remercie par avance pour vos réponses,

Cordialement

**Sophie BEZAULT**

*La commissaire enquêtrice*

De : **SISARC**  
Date : **mar. 9 déc. 2025 à 12 :02**  
Objet : RE : Enquête publique PLU TOURNON

Bonjour Mme BEZAULT,

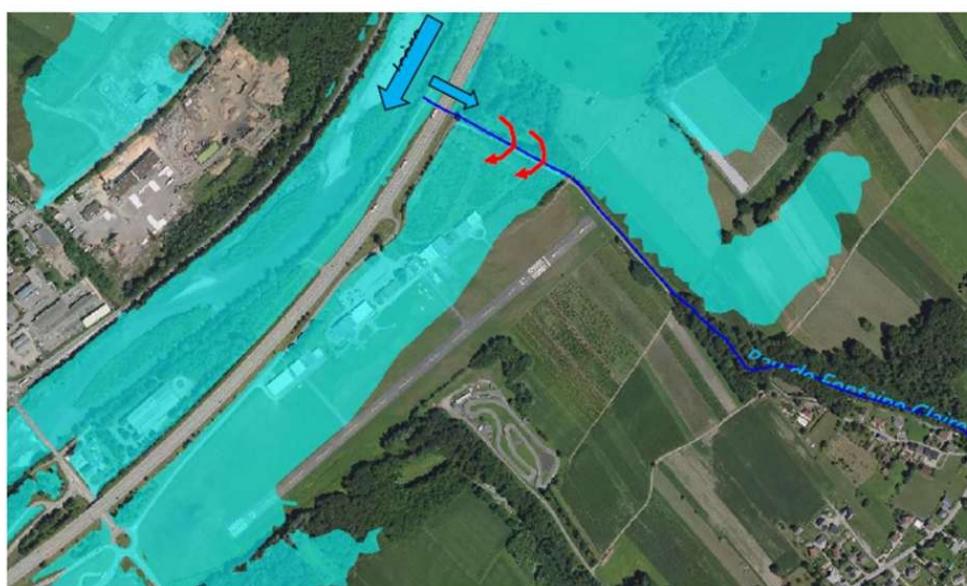
Mon emploi du temps ne nous a pas permis de nous rencontrer pour échanger de vive voix, cette fin d'année est particulièrement chargée je vous remercie pour votre compréhension.  
Je vais essayer d'être aussi clairs que possible dans le présent mail, nous pouvons échanger par téléphone pour toute précision ou complément.

Les éléments explicitant les travaux réalisés par le SISARC sur la zone concernée par le projet concernant la modification du PLU de Tournon, sont les suivants.

La zone de l'aérodrome est située (et la parcelle actuellement en zone AU) sont situé en aval du chemin dit du Moutonnet.  
Ce chemin barre perpendiculairement la plaine, ce qui lors des crues de l'Isère crée à l'amont de celui-ci une zone de stockage d'une quantité d'eau importante.

Comme illustrée par le plan ci-dessous, en crue centennale de l'Isère, le remplissage du casier à l'amont du Moutonnet est suffisamment important pour provoquer la surverse au-dessus des points bas du chemin du Moutonnet (cote 316,1 NGF environ) et les flux correspondants (débit de l'ordre de 20 m<sup>3</sup>/s) se propagent au sud provoquant l'inondation :

- de l'aérodrome et de sa zone d'activités (voir illustration ci-après) ;
- de la RD 69 ce qui entraîne sa coupure ;
- des habitations implantées en bordure de la RD 69 ;
- du péage de l'autoroute A430 sur la commune de Sainte Hélène sur Isère (coupure de l'axe autoroutier).



Historiquement, le chemin du Moutonnet (en remblais au-dessus de la plaine) n'a aucunement été dimensionné pour résister à ces sollicitations hydrauliques et il n'y a donc aucune garantie que ce remblai résiste aux sollicitations hydrauliques qu'il subirait, les risques de rupture du chemin soit après surverses, soit avant, sont donc élevés.

Un des projets que le SISARC souhaiterait mener concerne la sécurisation du casier de stockage contrôlé par le chemin du Moutonnet. Ce projet d'envergure qui impliquerait des travaux importants sur le torrent de Fontaine Claire, chantier qui n'a pour l'instant pas pu aboutir compte tenu de difficultés rencontrées pour acquérir le foncier sur l'ensemble de la portion comprise entre la RD925 et la confluence avec l'Isère.

Ce projet de sécurisation a cependant été très partiellement amorcé en 2019-2020, en lien avec une opération conduite sur le torrent de la Combaz.

Lors des travaux de la Combaz, la partie aval du chemin du Moutonnet a été épaissie et surélevée sur une largeur d'environ 60m. Conformément au projet autorisé par arrêté préfectoral n°2019-1464. L'altitude de ce remblai a été porté à 316.4 m NGF, qui est légèrement supérieur à 316 m NGF qui est le niveau théorique de remplissage atteint à l'amont du casier du Moutonnet en cas de Q100. Ce remblai autorisé au titre du code de l'environnement vous trouverez l'AP en pièce jointe. Cela a aussi permis de réduire significativement le bilan carbone de l'évacuation des déblais en provenance du torrent de la Combaz.

L'altitude de ce remblai a été positionnée en lien avec les éléments hydraulique liés à la sécurisation du casier du Moutonnet. Il n'y a donc aucun lien avec la côte de référence du PPRI qui elle édicte des prescriptions sur l'altitude que doivent respecter les « 1<sup>er</sup> plancher » de nouveaux bâtiments.

Suite aux travaux définitif réalisés en 2019-2020 d'épaissement, cette zone a temporairement été utilisée pour accueillir des déblais en lien avec des travaux réalisés sur le torrent de l'Hermettaz, notamment en urgence durant les épisodes de crues exceptionnelles survenues entre novembre 2023 et janvier 2024. Les matériaux curés ont été stockés temporairement puis évacués durant l'année 2024.

Le projet de construction d'un nouveau bâtiment du SAF est partiellement implanté sur la zone qui a été épaissie. Le pétitionnaire du projet a pris contact avec le SISARC et le SAF a confié une prestation d'étude au bureau d'étude Artelia pour s'assurer que le projet du SAF ne nuisait pas à la tenue de la portion du Moutonnet qui a été renforcée en 2019-2020. Le SISARC n'est pas titulaire d'un « agrément digue », les préconisations à respecter par le projet du SAF doivent donc être édictées par un bureau d'étude qui possède l'agrément ce qui est le cas du bureau Artelia.

Je vous souhaite une bonne réception de ces éléments et je reste disponible pour tout complément,

Cordialement,

Thibault BOISSY  
Directeur du SISARC



**Direction des territoires  
Service environnement, eau, forêts**

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n° 2019-1464**

**PORANT AUTORISATION COMPLÉMENTAIRE À L'ARRÊTÉ N° 2018-334 DU 27 AVRIL 2018, PORANT  
AUTORISATION UNIQUE DE L'AMÉNAGEMENT DU RUISSEAU DE LA COMBAZ  
ET D'UNE AIRE DE GRAND PASSAGE DES GENS DU VOYAGE**

**SUR LES COMMUNES DE FRONTENEX, NOTRE-DAME DES MILLIÈRES, SAINTE-HÉLÈNE SUR ISÈRE ET  
TOURNON**

**BÉNÉFICIAIRE : SISARC**

**LE PRÉFET DE LA SAVOIE,  
Chevalier de la Légion d'honneur,  
Chevalier de l'ordre national du Mérite,**

**VU** la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;

**VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.181-1 et suivants, L.211-1 et suivants, L.214-1 et suivants, L.562-8-1, L.566-12-1 et L.566-12-2, R.181-1 et suivants, R.214-1 et suivants, R.214-113 et suivants, et R.562-12 à R.562-17, D.181-15-1 ;

**VU** le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.5211-61, L.5214-16, L.5216-5, L.5711-1 à L.5711-5 ;

**VU** l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale ;

**VU** les lois n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles et n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

**VU** le décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 d'application de l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 ;

**VU** le décret n°2015-526 du 12 mai 2015 modifié, relatif aux règles applicables aux ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et aux règles de sûreté des ouvrages hydrauliques ;

**VU** le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée-Corse, approuvé le 3 décembre 2015 ;

**VU** le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 approuvé le 7 décembre 2015 ;

**VUS** ensemble, l'arrêté du 15 novembre 2017 précisant les catégories et critères des agréments, et l'arrêté du 12 février 2019 portant agrément des organismes intervenant pour la sécurité des ouvrages hydrauliques ;

**VU** l'arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> juillet 2013 portant organisation administrative dans le domaine de l'eau dans le département de la Savoie ;

**VU** l'arrêté préfectoral du 8 mars 2019 portant délégation de signature à M. Brunelot, Directeur départemental des Territoires ;

**VU** l'arrêté préfectoral du 14 décembre 2018, approuvant les statuts du syndicat mixte de l'Isère et de l'Arc en Combe de Savoie (SISARC), exerçant la compétence « gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations » (GEMAPI), instaurée par la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014, sur le bassin hydrographique de la Combe de Savoie, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019] ;

**VU** l'arrêté préfectoral n° 2018-334 du 27 avril 2018, portant autorisation unique de l'aménagement du ruisseau de la Combaz et d'une aire de grand passage des gens du voyage, sur les communes de Frontenex, Notre-Dame des Millières, Sainte-Hélène sur Isère et Tournon ;

**VU** l'arrêté préfectoral n° 2012-069 du 29 février 2012, portant classement de la digue de l'Isère en Combe de Savoie – rive gauche, entre le pont de l'autoroute A430 et le pont de Frontenex, sur les communes de Frontenex et Tournon ;

**VU** la demande déposée le 5 novembre 2019 par le SISARC, et toutes les pièces associées, sollicitant une modification de l'arrêté d'autorisation du 27 avril 2018, concernant l'extension de l'emprise des travaux et la mise en dépôt de déblais excédentaires en confortement de l'ouvrage « chemin du Moutonnet », ouvrage contribuant à la protection contre les inondations de l'Isère, en association avec la digue de l'Isère – rive gauche entre le pont de l'autoroute A430 et le pont de Frontenex ;

**VU** le courrier en date du 8 novembre 2019 adressé au bénéficiaire pour observation sur le projet d'arrêté d'autorisation ;

**VU** la réponse du bénéficiaire en date du 12 novembre 2019 ;

**CONSIDÉRANT** que la modification sollicitée par le SISARC, se traduisant par une modification dans la gestion des déblais excédentaires générés par l'aménagement du ruisseau de la Combaz et de l'aire de grand passage pour les gens du voyage, constitue une modification notable mais non substantielle de l'autorisation unique accordée par l'arrêté du 27 avril 2018 sus-cité ;

**CONSIDÉRANT** que la modification sollicitée par le SISARC concerne 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 ;

**CONSIDÉRANT** que l'Isère en crue peut inonder, par reflux au travers de la confluence avec le ruisseau de Fontaine Claire, les terrains situés en amont du chemin du Moutonnet, et qu'ainsi le chemin du Moutonnet constitue un ouvrage transversal délimitant un casier d'inondation en amont de l'aérodrome d'Albertville, comme cela est décrit par l'annexe jointe à l'arrêté préfectoral du 29 février 2012 de classement de la digue de l'Isère – rive droite entre le pont de l'autoroute A430 et le pont de Frontenex ;

**CONSIDÉRANT** que le SISARC a déposé le 30 juin 2016 un dossier de demande d'autorisation concernant l'aménagement du ruisseau de Fontaine Claire, sur le territoire des communes de Notre-Dame des Millières et de Tournon, comportant le confortement du chemin du Moutonnet avec un épaissement de l'ouvrage dans l'objectif de rendre résistant l'ouvrage à la mise en charge hydraulique par l'inondation de l'Isère en crue ;

**CONSIDÉRANT** que le SISARC exerce la compétence GEMAPI sur l'ensemble du bassin hydrologique de la Combe de Savoie et ainsi assume la responsabilité de l'ensemble des ouvrages de protection contre les inondations ;

**SUR** proposition du Directeur Départemental des Territoires ;

## A R R E T E

### TITRE I – OBJET DE L'AUTORISATION

#### **ARTICLE 1 - BENEFICIAIRE DE L'AUTORISATION**

Le Syndicat mixte de l'Isère et de l'Arc en Combe de Savoie (SISARC), représenté par son Président, est bénéficiaire de la présente modification de l'autorisation unique accordée par l'arrêté préfectoral n°2018-334 du 27 avril 2018, décrite à l'article 2 ci-dessous, sous réserve du respect des prescriptions définies par le présent arrêté, et est dénommée ci-après « le bénéficiaire ».

#### **ARTICLE 2 - OBJET DE L'AUTORISATION**

Le bénéficiaire est autorisé à utiliser une partie des déblais excédentaires issus de l'aménagement du ruisseau de la Combaz et de l'aire de grand passage des gens du voyage, pour un volume d'environ 20 000 m<sup>3</sup>, pour réaliser un confortement par épaissement du parement aval du chemin du Moutonnet, sur les parcelles appartenant à la communauté d'agglomération Arlysère référencées 73297 0B 1756 et 73290 0B 1755, soit sur un tronçon d'environ 140 m en amont de l'ouvrage de franchissement de la piste cyclable, l'altitude maximum du remblai étant fixée à 316,4 mNGF.

La mise en œuvre de ces déblais excédentaires est réalisée conformément au dossier déposé par le bénéficiaire, en particulier concernant les matériaux contaminés par la renouée du Japon et dans l'objectif d'assurer une bonne cohésion des matériaux mis en œuvre et des sols en place.

## **ARTICLE 2 - MODIFICATION DE L'AUTORISATION INITIALE**

L'article 4 de l'arrêté préfectoral n°2018-334 du 27 avril 2018 est complété par l'ajout du texte suivant, à la fin de sa rédaction initiale :

« 3ème volet : Epaississement du chemin du Moutonnet en amont de la confluence de l'Isère et du ruisseau de Fontaine Claire

Une partie des matériaux excédentaires issus de l'aménagement du ruisseau de la Combaz et de l'aire de grand passage des gens du voyage sont utilisés pour réaliser un confortement par épaissement du parement aval du chemin du Moutonnet, sur un tronçon d'environ 140 m en amont de l'ouvrage de franchissement de la piste cyclable. »

Les autres articles de l'arrêté préfectoral n°2018-334 du 27 avril 2018 ne sont pas modifiés.

## **TITRE II – DISPOSITIONS FINALES**

### **ARTICLE 3 - PUBLICITE**

En application de l'article R.181-44 du code de l'environnement :

- La présente autorisation est publiée sur le site Internet de la préfecture de la Savoie pendant une durée d'au moins 4 mois ;
- Une copie de la présente autorisation est déposée dans les mairies des communes d'implantation du projet visé à l'article 3 du présent arrêté ;
- Un extrait de la présente autorisation est affiché pendant une durée minimale d'un mois dans la commune d'implantation du projet visé à l'article 3. Un procès verbal de l'accomplissement de cette formalité est dressé par les soins du maire ;
- La présente autorisation est adressée au conseil municipal et aux autres autorités locales consultées.

### **ARTICLE 4 - VOIES ET DELAIS DE RECOURS**

En application de l'article R.181-50 et suivants du code de l'environnement :

- I. Le présent arrêté est susceptible de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent, par voie de courrier (de préférence en recommandé avec accusé de réception) ou par la voie de l'application « TELERECOURS citoyens » sur le site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr) :
  - Par le bénéficiaire, dans un délai de deux mois à compter du jour où la décision lui a été notifiée ;
  - Par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers pour les intérêts mentionnés à l'article L.181-3 du code de l'environnement, dans un délai de quatre mois à compter de la dernière formalité mentionnée à l'article précédent accomplie.
- II. La présente autorisation peut faire l'objet d'un recours administratif de deux mois qui prolonge le délai de recours contentieux.

Le bénéficiaire de l'autorisation est tenu informé d'un tel recours.

- III. Sans préjudice des délais et voies de recours mentionnés au I. et II., les tiers peuvent déposer une réclamation auprès de l'autorité administrative compétente, à compter de la mise en service du projet mentionné à l'article 1er, aux seules fins de contester l'insuffisance ou l'inadaptation des prescriptions définies dans la présente autorisation, en raison des inconvénients ou des dangers que le projet présente pour le respect des intérêts mentionnés à l'article L.181-3 du code de l'environnement.

Le préfet dispose d'un délai de deux mois, à compter de la réception de la réclamation, pour y répondre de manière motivée. À défaut, la réponse est réputée négative.

S'il estime que la réclamation est fondée, le préfet fixe des prescriptions complémentaires dans les formes prévues à l'article R.181-45 du code de l'environnement.

En cas de rejet implicite ou explicite, les intéressés disposent d'un délai de deux mois pour se pourvoir contre cette décision.

**ARTICLE 5 - EXECUTION ET NOTIFICATION**

- Les maires des communes de Frontenex, Notre-Dame des Millières, Sainte-Hélène sur Isère et Tournon ;
- Le chef du service départemental de l'Agence Française pour la Biodiversité ;
- Le directeur départemental des territoires de la Savoie ;

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont une copie sera notifiée au permissionnaire.

Chambéry, le 13 novembre 2019

LE PRÉFET DE LA SAVOIE,  
par délégation, Le Directeur  
Départemental des Territoires,



Hervé BRUNELLOT

**ANNEXE N°1 :****1.1 Plans de localisation de l'épaississement du chemin du Moutonnet**

## **1.2 Plans de détail de l'épaississement du chemin du Moutonnet**

