

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

-----  
**PREFECTURE DU FINISTERE**  
-----

**Commune de LANDIVISIAU**  
-----

**Rapport du Commissaire enquêteur**  
**relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies**

Par arrêté préfectoral du 25 juin 2025, il est prescrit l'ouverture d'une enquête publique, du 23 juillet au 8 août 2025, relative au projet de révision du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Landivisiau.

L'affichage a été réalisé, conformément à la législation en vigueur, par voie de presse, dans les journaux locaux suivants :

- Le Télégramme (1<sup>er</sup> avis 11/07/25 – rappel 23/07/25)
- Ouest France (1<sup>er</sup> avis 11/07/25 – rappel 23/07/25)

Une publicité supplémentaire a été insérée dans le journal Le Télégramme (rubrique « A vos agendas ») par quelques communes concernées par le projet précité.

Les deux journaux « Le Télégramme » et Ouest France » ont publié un article le 15 juillet sur l'enquête. Le 3 août, l'association ARBAN a également fait publier un article dans la presse.

L'avis d'information du public a été mis en place dans les lieux suivants :

- Mairie de Landivisiau, siège de l'enquête (affichage visible de l'extérieur).
- Mairie de Saint Servais, territoire d'implantation de l'aérodrome de Landivisiau (affichage visible de l'extérieur).

Un avis d'information du public a été affiché dans les mairies suivantes :

Bodilis – Guiclan – Kersaint-Plabennec – La Roche Maurice – Lampaul-Guimiliau – Landivisiau - Lanhouarneau – Lanneuffret – Loc-Eguiner – Plabennec – Ploudaniel - Ploudiry – Plouédern – Plouénan – Plougar – Plougourvest – Plouneventer – Plouvorn – Plouzévédé – Saint-Derrien – Saint-Méen – Saint Servais - Saint-Thégonnec – Loc-Eguiner – Saint-Thonan – Saint-Vougay – Trémaouézan –

Un certificat d'affichage a été établi par les Mairies précitées, à l'exception de Guiclan, St. Meen et St. Vougay. Ils seront joints au dossier d'enquête.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier, version papier, était consultable par les personnes intéressées aux jours et heures habituels d'ouverture au public dans les mairies de LANDIVISIAU et de SAINT-SERVAIS.

Le dossier était disponible en version numérique sur le registre dématérialisé dédié à l'enquête publique :

<https://www.registre-numerique.fr//revisionpsalandivisiau>

Il était également consultable sur un poste informatique à la Préfecture du Finistère, DCPPAT, bureau des installations classées et des enquêtes publiques, 42 boulevard Duplex à Quimper, accessible aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Il était possible d'adresser un courrier à la mairie de Landivisiau, en indiquant la mention « à l'attention du commissaire enquêteur » à l'adresse suivante :

19, rue Georges Clémenceau, 29400 LANDIVISIAU

.../...

Le siège de l'enquête publique a été fixé en mairie de Landivisiau. Je me suis tenu à la disposition du public aux dates et lieux ci-dessous :

- Mairie de Landivisiau                      mercredi 23 juillet 2025 de 09 H 00 à 12 H 00
- Mairie de Saint-Servais                    vendredi 1<sup>er</sup> août 2025 de 08 H 30 à 12 H 00
- Mairie de Landivisiau                      vendredi 8 août 2025 de 14 H 00 à 17 H 30

Le jeudi 17 juillet 2025 je me suis rendu dans les mairies de Saint Servais et de Landivisiau afin d'ouvrir les registres d'enquêtes déposés dans ces mairies.

Le mardi 22 juillet 2025 je me suis rendu dans la Base d'Aéronautique Navale de Landivisiau (BAN LANDIVISIAU) pour y rencontrer le Capitaine de Vaisseau LAUNAY, Commandant la base et le Lieutenant de Vaisseau QUERE, afin de me renseigner sur le projet de révision du Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Landivisiau.

Le lundi 11 août 2025 je me suis rendu en mairie de Saint Servais afin de récupérer le registre d'enquête et le dossier.

Le lundi 25 août 2025 je me suis rendu à la Préfecture du Finistère à QUIMPER pour effectuer la remise des dossiers.

### **COMPOSITION DU DOSSIER**

Le dossier présenté à enquête comporte les documents suivants :

- Arrêté de Monsieur le Préfet du Finistère, en date du 25 juin 2025, portant ouverture de l'enquête publique relative au projet de révision du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Landivisiau.
- Projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement
  - A – Plan
    - A.1 – Plan d'ensemble au 1/25000<sup>ème</sup>
    - A.2 – Plan de détail au 1/25000<sup>ème</sup>
    - A.3 – Plan des OCS au 1/25000<sup>ème</sup>
  - B – Note annexe
    - Notice explicative
    - Liste des obstacles dépassant les cotes limites
    - Calage géographique et altimétrique des infrastructures
- Le résultat des avis de consultation des services m'a été transmis le 31 juillet 2025.

### **PRESENTATION**

Située à proximité de la ville de Landivisiau, à environ 30 kilomètres de Brest, la Base d'aéronautique navale assure depuis le 1<sup>er</sup> février 1965, le soutien de l'aviation de chasse embarquée.

Elle s'étend sur environ 370 hectares et près de 1600 personnes dont plus de 250 personnels civils assurent la mise en œuvre opérationnelle, technique et logistique des trois flottilles et de son escadrille.

La base permet la formation et l'entraînement du personnel des flottilles qui composent le groupe aéronaval du porte-avions « Charles de Gaulle » ainsi que l'entretien de leur matériel.

Les pilotes de chasse de l'aéronavale réalisent des appontages simulés sur piste avant de pouvoir se rendre sur le porte-avions. Cet entraînement s'avère indispensable pour assurer la sécurité des pilotes et des équipages.

Le projet de révision du Plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour but de protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles d'approche finale et de dégagements des aéronefs et préserve le développement à long terme de la plate-forme aéroportuaire.

### **OBJET et PROCEDURE**

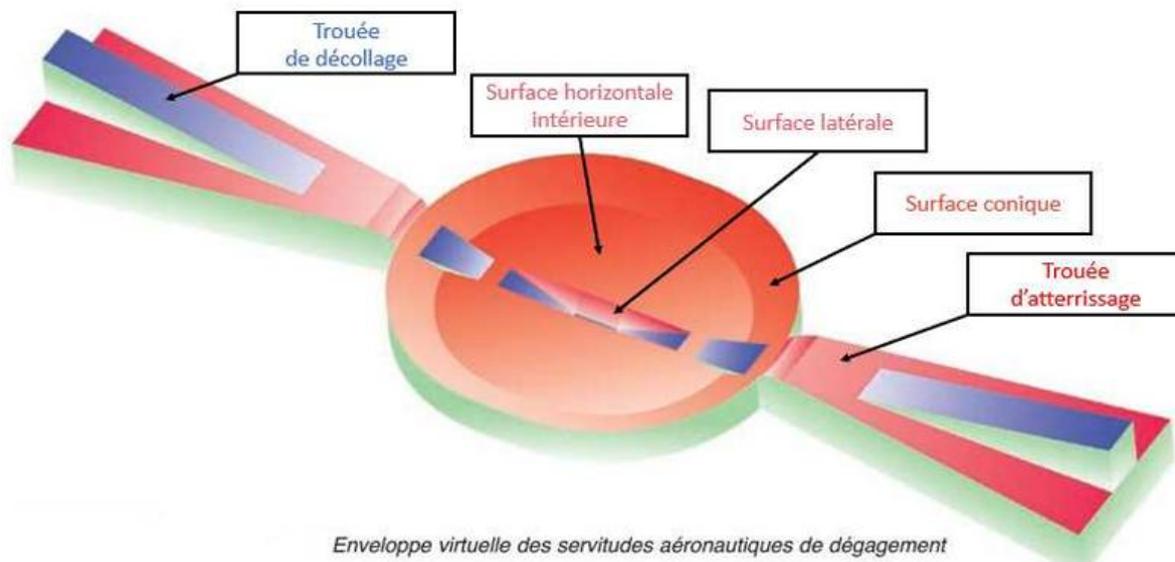
Dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales sont déterminées en tenant compte du relief naturel du terrain. Les surfaces ainsi créées délimitent les volumes d'espaces qui doivent toujours être libres d'obstacles.

Le plan identifie et positionne les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement. Ceux-ci ont vocation à être diminués ou supprimés, selon leur position vis-à-vis des limites altimétriques applicables à leur emplacement.

Ce plan, objet de l'enquête publique, est ensuite approuvé par un arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'Etat. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers. Il est alors déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale.

### **FORME GENERALE DES SERVITUDES**

La forme générale des servitudes aéronautiques est présentée ci-dessous :



Les plans de servitudes aéronautiques de dégagement déterminent les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toutes natures, qu'ils soient fixes ou mobiles.

Les obstacles fixes sont l'objet d'une distinction entre obstacles massifs, minces et filiformes comme indiqué ci-dessous :

- Les obstacles massifs sont représentés par les éminences du terrain naturel, les bâtiments, forêts, etc...
- Les obstacles minces sont constitués par les pylônes, cheminées, antennes ; etc...
- Les obstacles filiformes sont constitués par les lignes électriques, téléphoniques, les caténaires, etc...

Le tableau ci-dessous indique les valeurs des majorations à appliquer en fonction de la classe des obstacles.

<b>MAJORATION DE LA HAUTEUR DES OBSTACLES (Annexe X de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié)</b>			
Classe des obstacles fixes	dans les 1000 premiers mètres d'une trouée	au-delà des 1000 premiers mètres des trouées et sur les zones couvertes par les parties des surfaces latérales associées aux trouées	Exonération
<b>Massif</b>	<b>0 m</b>		
<b>Mince</b>	<b>+ 10 m</b>	<b>0 m</b>	<p><b>0 m</b> si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %)</p> <p><b>0 m</b> si plusieurs obstacles minces séparés par une distance &lt; 2/3 de la hauteur du plus bas. Leur ensemble est considéré comme un obstacle massif.</p> <p><b>0 m</b> si antenne réceptrice de radiodiffusion ou de TV, installées au sommet de constructions à proximité d'un aérodrome, et remplissant les 3 conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hauteur de l'antenne sous trouée ≤ 4 m</li> <li>➤ Mat support non haubané</li> <li>➤ Coefficient de sécurité des divers éléments de l'installation ≤ 4</li> </ul>
<b>Filiforme</b>	<b>+ 20 m</b> <b>+ 10 m pour les lignes caténares</b>	<b>+ 10 m</b>	<b>0 m</b> si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %)

Les majorations prévues à l'annexe X, relatives aux obstacles fixes minces ou filiformes ne s'appliquent pas aux aides visuelles.

Les différentes voies (toutes voies routières, ferrées ou navigables) sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés sont considérées comme des obstacles mobiles dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

- Autoroutes : gabarit de 4,75 m
- Routes de trafic international : gabarit de 4,50 m
- Autres voies routières : gabarit de 4,30 m
- Voies ferrées non électrifiées : gabarit de 4,80 m
- Voies navigables : gabarit de 3,70 à 7 m selon le type de voies

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

En application de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sols situées au-dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome.

La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière, indépendamment du PSA.

## **SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME**

Les servitudes aéronautiques actuelles, destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome, ont été institués par l'arrêté du 27 janvier 2005.

Le nouveau dossier de servitudes prend en compte les caractéristiques géométriques du système de pistes et les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome. Il a été établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié (le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est 4.

La piste est exploitée à vue de jour et de nuit avec indicateurs visuels de pente d'approche, aux instruments avec approche de précision et approches classiques

### Système de piste

Les orientations et dimensions de la piste de l'aérodrome prises en compte dans son stade ultime de développement, identique au stade existant sont les suivantes :

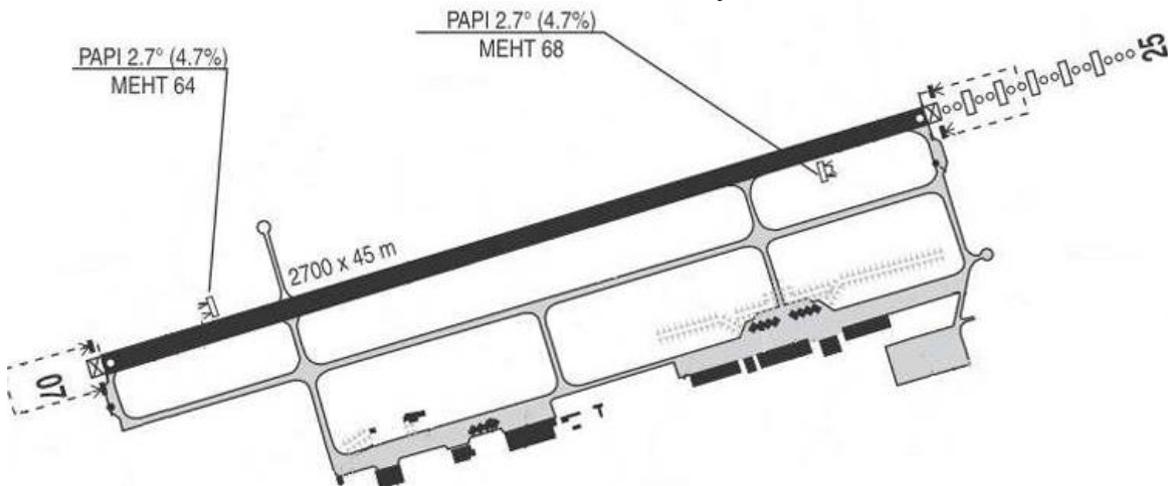
Piste principale 07/25, revêtue, orientée Ouest-Sud-Ouest/Est-Nord-Est de 2700 mètres de long pour 45 mètres de large, comportant :

- Un prolongement dégagé de 370 mètres au QFU 07 (extrémité 25)
- Un prolongement dégagé de 370 mètres au QFU 25 (extrémité 07)

*NOTA / Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.*

*QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.*

De l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.



L'aérodrome a une altitude de référence de 106 mètres NGF. Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

### SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement. Les spécifications techniques sont définies à l'annexe 1 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

En ce qui concerne les trouées d'atterrissages et de décollages on remarque qu'il n'y aura pas de changement par rapport au PSA antérieur.

Chaque surface de trouée d'atterrissage est définie par une largeur à l'origine, une cote altimétrique à l'origine, ainsi qu'un évasement, une pente et une longueur totale de 15000 mètres.

La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome (106 m/NGF), s'élève à 151,1 mètres NGF. Elle est délimitée par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon 4000 mètres compté à partir du bord de la piste, et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

.../...

La surface conique d'une pente de 5% , s'élève à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure (4000 m), jusqu'à une hauteur de 100 m, soit une cote maximale de 251,1 mètres NGF au bord extérieur indiqué à 6000 mètres à partir du bord de la piste.

### **Adaptation des surfaces**

Lorsque des obstacles préexistants font saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagement et qu'il s'avère impossible de les supprimer, ces obstacles sont qualifiés d'irréductibles. Ces surfaces font l'objet d'adaptations, qui s'appuient sur une étude d'évaluation des obstacles, spécifique au type d'exploitation envisagée.

Il est précisé que ces adaptations ne modifient en rien les servitudes aéronautiques de balisage.

#### **Adaptations ponctuelles**

Il s'agit d'obstacles isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs :

- Terrain naturel, cote sommitale jusqu'à 106,8 m/NGF (concerne la trouée de décollage Est)
- Antenne sur château d'eau, cote sommitale 161,1 m/NGF (concerne la surface horizontale inférieure)
- Eglise, cote sommitale 161,3 m/NGF (concerne la surface horizontale inférieure)

### **Surfaces associées aux approches de précision (OFZ)**

Les zones dégagées d'obstacles (OFZ) sont associées au seuil 25 de la piste exploitée aux instruments avec approche de précision. Elles définissent un volume d'espace aérien devant impérativement être libre de tout obstacle.

Ces surfaces s'élèvent à partir des altitudes de la piste jusqu'à la cote maximale de 151 mètres NGF, située 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence définie précédemment excepté pour la surface intérieure d'approche.

Ces surfaces étant en tout point moins contraignantes que les surfaces de dégagements aéronautiques, ne sont pas représentées sur les plans.

### **Aides visuelles**

Le dispositif de balisage d'approche au seuil 25 est protégé par le plan des feux passant par le centre optique des feux.

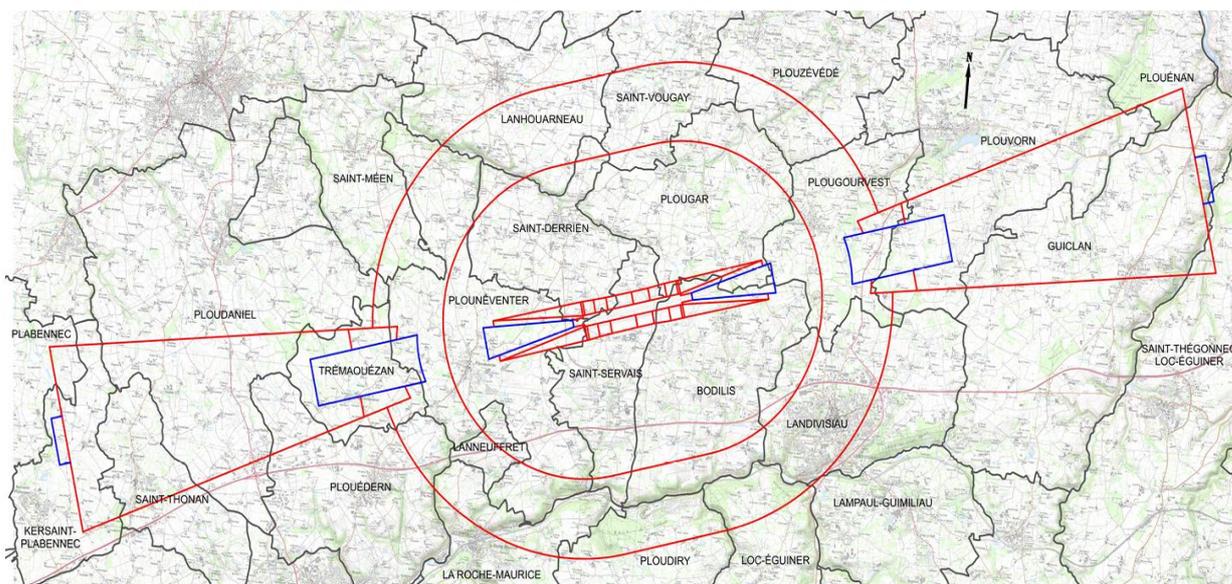
Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 07 et 25 sont protégés par des surfaces dégagées d'obstacles.

### **Surfaces de dégagement**

Voir la carte ci-dessous.

*Nota / Il apparaît que les trouées d'atterrissages et de décollages ne subissent pas de changement par rapport au PSA antérieur.*

Le schéma ci-après précise l'enveloppe des surfaces de dégagements aéronautiques correspondant au stade ultime de développement de l'aérodrome, ainsi que les limites des communes concernées.



Les communes concernées du département du Finistère sont les suivantes :

- BODILIS
- GUICLAN
- KERSAINT-PLABENNEC
- LA ROCHE-MAURICE
- LAMPAUL-GUIMILIAU
- LANDIVISIAU
- LANHOUARNEAU
- LANNEUFFRET
- LOC-ÉGUINER
- PLABENNEC
- PLOUDANIEL
- PLOUÉDERN
- PLOUÉDÉ
- PLOUÉNAN
- PLOUGAR
- PLOUGOURVEST
- PLOUNÉVENTER
- PLOUVORN
- PLOUZÉVÉ
- SAINT-DERRIEN
- SAINT-MÉEN
- SAINT-SERVAIS
- SAINT-THÉGONNEC-LOC-ÉGUINER
- SAINT-THONAN
- SAINT-VOUGAY
- TRÉMAOUEZAN

## **MISE en APPLICATION du PSA**

### **Liste des obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations**

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.6351-6 alinéa 3 du code des Transports) :

<b><u>Surface concernée</u></b> Numéro et nature de l'obstacle	<b>Cote sommitale (jusqu'à...) en mètres NGF</b>	<b>Hauteur de dépassement (jusqu'à...) en mètres</b>	<b>Commune</b>
<b><u>Trouée d'atterrissage QFU 07 (Ouest)</u></b> 2. Arbres	123,2	3,6	Plouventer
<b><u>Trouée de décollage QFU 25 (Ouest)</u></b> 1. Arbre	117,6	0,1	
2. Arbres	116,4	4,5	
3. Arbre	109,7	2,8	
4. Arbre	106,0	0,4	
5. Arbres	105,6	3,6	
<b><u>OFZ QFU 25 Surface intérieure approche(Est)</u></b> 7. Arbres	114,4	5,4	
8. Arbres	117,0	4,9	

.../...

<u>Surface concernée</u> Numéro et nature de l'obstacle	Cote sommitale (jusqu'à...) en mètres NGF	Hauteur de dépassement (jusqu'à...) en mètres	Commune
<u>Trouée d'atterrissage QFU 25 (Est)</u>			
7. Arbres	114,4	5,4	Bodilis Plougar
8. Arbres	117,0	4,9	
9. Arbres	124,1	8,9	
10. Arbre	115,4	0,7	
11. Arbre	116,3	0,4	
12. Arbre	116,2	0,1	
13. Arbres	123,4	5,6	
14. Arbres	127,6	10,5	
15. Arbres	127,4	3,4	
16. Arbres	129,9	0,7	
18. Arbres	141,0	8,2	
19. Arbre	137,6	3,8	
<u>Trouée de décollage QFU 07 (Est)</u>			
7. Arbres	114,4	10,0	
8. Arbres	117,0	9,5	
9. Arbres	124,1	13,5	
13. Arbres	118,3	1,6	
15. Arbres	126,3	5,6	
16. Arbres	129,9	4,9	
17. Arbres	127,0	2,3	
18. Arbres	140,5	11,1	
<u>Surfaces latérales</u>			
6. Arbre	125,0	15,2	Saint-Derrien Bodilis
9. Arbres	120,4	1,6	
13. Arbres	124,6	5,3	
14. Arbres	127,3	9,3	
<u>OCS QFU 25 (Est)</u>			
7. Arbres	114,4	3,1	Bodilis Plougar
8. Arbres	117,0	1,5	
9. Arbres	124,1	4,6	
13. Arbres	124,6	1,1	
14. Arbres	127,6	5,3	

### **Obstacles existants**

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces, le cas échéant adaptées, utilisées pour les servitudes de dégagement, peuvent être appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le PSA.

Cette mise en conformité peut être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des nécessités.

Le code des Transports précise les modalités d'application de ces mesures (articles L.6351-2 à 5 et R.6351-7 à 29).

Les articles R.6351-15 à D.6351-17 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

### **Obstacles à venir**

Le plan de servitudes aéronautiques est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat ou par l'arrêté ministériel qui l'approuve.

Il s'applique à tout obstacle à venir (bâtiment, plantations, etc.). Il est annexé aux documents d'urbanisme.

### Consultation des collectivités et des services

La phase de consultation s'est déroulée du 26 mars au 26 mai 2025.

- 34 collectivités territoriales et 19 autres services ont été consultés.
- 6 collectivités territoriales et 8 services ont formulés une réponse. La majorité des retours sont soit favorables, soit sans observations.

### Conseil départemental du Finistère

A l'examen du dossier, il apparaît que les routes départementales suivantes sont situées au sein du PSA : RD 69 - RD 35 – RD229 – RD 30 – RD 29 – RD 32 – RD 712 – RD 32A.

La RD 32, située à l'ouest de l'aérodrome, dans l'axe de la piste et en sortie de la trouée de décollage QFU 25, semble très exposée à la circulation des aéronefs.

Il est souhaité que cette contrainte soit prise en compte au regard du gabarit routier de 6,30 mètres de la RD 32 et les impacts éventuels soient compensés.

### Direction départementale des territoires et de la mer

Fait savoir que les opérations de coupe ou d'élagage devront respecter la réglementation et les procédures relatives aux coupes et abatages afin de minimiser l'impact sur la végétation et la biodiversité environnante, d'autant plus s'il s'agit d'arbres protégés aux titres des différentes réglementations.

Remarque que la station de cogénération de gaz-électricité ainsi que l'usine de séchage de lait de la SILL sont situées dans la zone du Vern à Landivisiau. Il serait souhaitable de tenir compte de l'évolution de ces deux usines dont les hauteurs d'éléments techniques pourraient être très limitées.

Estime nécessaire de trouver un équilibre entre les effets du PSA et le développement des télécommunications afin de ne pas entraver leur développement, nécessaire aux habitants et entrepreneurs des secteurs concernés.

### Office français de la biodiversité

Remarque que 19 arbres ou groupe d'arbres dont la hauteur dépassent les normes minimales du PSA, avec des dépassements importants.

Fait savoir que le périmètre du PSA est situé non loin, au Nord, du site Natura 2000 « Rivière Elorn » désigné au titre de la Directive Habitat, Faune et Flore. A l'Ouest, il se superpose en partie avec le site Natura 2000 « Tourbières de Langazel », qui fait l'objet d'un arrêté de protection de biotope et d'un classement en espace naturel sensible.

Les impacts potentiels du projet semblent ne pas avoir été évalués alors que certains arbres peuvent abriter des espèces protégées. Toutefois le projet prévoit la possibilité de reporter ou renoncer à la coupe de certains arbres. Il est donc recommandé avant toute coupe ou élagage de :

- Vérifier la présence d'espèces protégées, à différentes saisons, différentes conditions météorologiques et différents moments de la journée ;
- Eviter ou reporter la coupe en cas de présence avérée ou procéder à une opération de capture et de délocalisation ;
- Eviter les coupes durant la période de nidification des oiseaux, du 15 mars au 15 août comme imposé réglementairement aux exploitants agricoles.

### Chambre d'agriculture

Indique que l'évolution engagée n'impacte pas les surfaces et activités agricoles.

Service départemental d'incendie et de secours

Indique que la seule antenne-relais dédiée au service se trouve à une hauteur de 35 mètres, en deçà du périmètre de la servitude.

SNCF RESEAU – DGAC – Météo France

N'émettent pas de commentaires

Communauté de communes du Haut Léon – Mairies de St. Meen – Plougar

Emettent un avis favorable

Mairies de LANDIVISIAU et de PLOUZEVEDE

Ne formulent pas d'observations

**Observations émises au cours de l'enquête**Permanences de Landivisiau et de Saint Servais

- 13 personnes sont venues se renseigner sans déposer ;  
1 personne est venue se renseigner et a déposé au registre d'enquête.
- Le 1<sup>er</sup> août, en mairie de St. Servais, j'ai reçu une représentation de l'Association des Riverains de la BAN de Landivisiau (ARBAN) composée comme suit :
  - M. **DAVESNE**, Président
  - M. **ALLIONE**, Vice-Président
  - M. **TANGUY**, Trésorier adjoint
  - M. **JAFFRES**, Membre
- Registre d'enquête de Landivisiau : 4 personnes ont déposé au registre d'enquête
  - M. **MANNECHEZ Jean-Marc** (Plouzévéde)
  - Mme **LAURANS Josette** (Plougourvest)
  - M. **FAUDET Jean-Paul**, Association Consommation, Logement, Cadre de vie
  - Mme **AUTRET Justine** (Plougar)
- Registre d'enquête de Saint Servais : 4 courriers m'ont été remis et annexés comme suit au registre d'enquête :
  - Annexe A : M. **APPERE Roger** (Saint Derrien)
  - Annexe B : M. **JAFFRES Christian** (Saint Derrien)
  - Annexe C : Mme **LEMOINE Colette** (Plounéventer)
  - Annexe D : M. **MASSON Jean** (Saint Derrien)
  -
- Registre dématérialisé :
  - Visiteurs : **1056**
  - Téléchargements : **267**
  - Visualisations : **192**
  - Contributions : **42**

## Analyse des observations émises au cours de l'enquête

### Contributions orales

Les personnes venues se renseigner sans déposer au registre ne me semblaient pas hostiles au projet de révision du PSA.

### Registres d'enquête

Il ressort des observations émises par les personnes ayant déposé, par écrit ou par courrier, sur les registres d'enquête, que les principales observations émises par les riverains sont les suivants :

- Le bruit généré par les avions en général, notamment lorsqu'ils sont à basse altitude.
- Les nuisances sonores très fortes lors des exercices d'appontages simulés sur porte-avions ; nombreux sont ceux qui souhaitent que ce type d'exercice soit délocalisés sur d'autres bases.
- La révision et l'actualisation du Plan d'Exposition au Bruit est souhaitée.

### Contributions

Le registre dématérialisé mis en place a été ouvert du 23 juillet 2025 à 09 H 00 au 8 août 2025 à 17 H 30. Ce registre a été très consulté pendant toute la durée de l'enquête et 42 contributions me sont parvenues. Elles seront jointes au registre d'enquête de Landivisiau.

Il ressort de ces contributions un très grand éventail de questionnements, dont les plus fréquents sont analysés ci-dessous :

- Une très grande majorité des observations concerne le bruit généré par les avions et surtout les vols à très basse altitude.
- Les nuisances sonores très fortes lors des exercices d'appontages simulés sur porte-avions ; la délocalisation de ces exercices est prônée dans de nombreuses contributions.
- Le non-respect des horaires des vols est considéré comme un manque de considération de la population riveraine.
- Il est fait état d'un manque de communication.
- Les dates retenues pour cette enquête sont mal choisies, période de vacances et absence d'une partie de la population.

De nombreuses autres questions ont été soulevées et indiquées ci-dessous :

- Plusieurs personnes ont demandé pourquoi faire une extension du PSA ? elles estiment également qu'il y a une absence d'informations dans le dossier, une absence d'étude d'impact, et une absence des enjeux et des risques.
- Dans le cadre de cette enquête deux personnes souhaitaient une réunion publique, certains doutent de la prise en compte des remarques et estiment que la décision est déjà prise.
- Une contribution s'est dite favorable au projet.
- Une personne souhaitait le report de l'enquête compte tenu de l'ancienne profession du commissaire enquêteur.

### Contributions adressées par le Président de l'ARBAN

Cette association a adressé quatre contributions et une contribution personnelle de Monsieur **DAVESNE Daniel**, Président de l'ARBAN et quatre contributions au titre de l'Association des Riverains de la BAN Landivisiau (ARBAN).

Cette association a en outre été reçue par mes soins lors de ma permanence du 1<sup>er</sup> août à Saint Servais.

.../...

Les contributions qui m'ont été adressées par cette association correspondent aux différents problèmes évoqués par l'ensemble des contributions reçues ainsi qu'aux courriers et dépositions inscrites aux registres d'enquête.

Elles effectuent en outre de nombreux souhaits et observations portant sur les points suivants :

- Les servitudes radioélectriques devraient être intégrées au PSA.
- Il aurait dû y avoir une réunion exceptionnelle de la Commission Consultative de l'Environnement avant la révision du PSA.
- Il aurait été nécessaire d'effectuer une concertation élargie (riverains, associations, élus, services de l'Etat).
- Toute servitude nouvelle devrait faire l'objet d'une information publique transparente.
- Il m'est indiqué que l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) n'a pas été saisie.
- Il est déploré une absence de transparence et d'information pour la population des communes riveraines.
- Il est estimé que la révision du PSA devrait être suspendue jusqu'à une révision du PEB avec consultation publique.

*Je remarque que parmi les nombreuses observations émises au cours de l'enquête, il y a peu d'observations concernant le Projet de Servitudes Aéronautiques. En conséquence je suis obligé de les considérer comme hors sujet et elles ne peuvent être traitées dans la présente enquête.*

*Toutefois, certains points évoqués au cours de l'enquête nécessitent une réponse :*

- *Il n'est pas prévu d'extension de la plate-forme aéroporutaire.*
- *En ce qui concerne le respect des horaires, la BAN s'efforce de respecter la charte, qui prévoit toutefois des dérogations horaires exceptionnelles pour raisons opérationnelles.*
- *Pour les vols à basse altitude, la réglementation semble être respectée. Par contre, pour atterrir, il est nécessaire à un moment donné de s'approcher du sol.*
- *Les nuisances sonores générées par l'activité aéronautique ne se situent pas dans le cadre de cette enquête. L'entraînement à l'atterrissage simulé sur porte-avions est un impératif pour les pilotes de chasse embarqué. Il convient quand même de remarquer que les aérodromes de Lann Bihoué et d'Istres accueillent régulièrement une partie des ASSP.*

Le 5 août 2025, le Président de l'ARBAN m'a informé d'un problème technique grave concernant le registre numérique.

Il m'indiquait la difficulté de saisir le nom d'une commune et par conséquent il était impossible de finaliser la contribution.

*Après vérification par moi-même, par la Préfecture et par l'opérateur en charge du registre numérique, il n'est pas apparu de dysfonctionnements.*

*Il semble qu'il s'agisse d'une erreur de manipulation de la part du contributeur.*

*Au vu de plus d'un millier de visiteurs, de près de 200 visualisations et des 42 contributions reçues dont 5 de l'ARBAN, j'estime que la population a pu s'exprimer facilement dans le cadre de cette enquête.*

Lors de l'enquête, plusieurs contributions portaient sur le manque de transparence et d'information pour la population des communes riveraines.

*Une phase de consultations s'est déroulée du 26 mars au 26 mai 2025 dans les 34 collectivités territoriales concernées par la révision du PSA. Les conseils municipaux devaient s'exprimer sur le sujet et rendre leurs avis à la Préfecture.*

.../...

De nombreuses personnes m'ont fait remarquer que les dates de l'enquête étaient mal choisies et la durée trop courte.

*Le dossier de modification du PSA de Landivisiau a été mis en consultation du 26 mars au 26 mai 2025 auprès des services de l'Etat et des collectivités territoriales concernées. A l'issue de cette consultation, les services de l'état ont analysé les réponses.*

*Dès que le dossier a été prêt pour l'enquête publique, une demande de désignation d'un commissaire a été effectuée auprès du Tribunal Administratif de Rennes.*

*Dès la désignation du commissaire, la Préfecture a effectué les formalités nécessaires pour lancer l'enquête.*

*Compte tenu de la période de vacances scolaires j'ai tenu à placer les dates d'enquête sur les mois de juillet et août. La durée de l'enquête a été fixée à 17 jours, ce qui semblait suffisant pour ce type d'enquête et il ne m'a pas paru nécessaire de prolonger cette durée.*

L'association ARBAN aurait souhaité que la Commission Consultative de l'Environnement soit consultée.

*Il ne me semble pas que la saisine de la C.C.E. soit nécessaire dans le cadre du projet de révision du PSA qui, hormis une légère modification de l'espace conique, n'entraîne aucune nuisance importante supplémentaire. Je tiens à rappeler ci-dessous le but et le fonctionnement de cette commission :*

*« La CCE est convoquée et présidée par le préfet de département (ou son représentant) et doit être consultée pour toute question d'importance relative aux incidences l'aménagement et de l'exploitation de l'aéroport dans les zones impactées par les nuisances qu'il engendre. La commission consultative de l'environnement élabore une charte de qualité de l'environnement et assure le suivi de sa mise en œuvre. Elle est ainsi en mesure de saisir l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) pour toute question relative au respect de cette charte et pour toute demande d'étude et d'expertise. »*

Lors de l'enquête il y a eu de très nombreux questionnements sur le Plan d'Exposition au Bruit, qui est complètement obsolète d'après l'association ARBAN, notamment depuis la mise en service des avions « Rafale ». L'entraînement à l'appontage simulé sur porte-avions semble être la plus grande nuisance.

*Il semble que le plan d'exposition au bruit concernant la Base d'Aéronautique Navale de Landivisiau semble dater de 1999.*

*Il paraît évident que les nouveaux aéronefs utilisés sur porte-avions en 2025 ne possèdent plus les mêmes caractéristiques, notamment en puissance, que les appareils utilisés il y a plus de 25 ans. Les riverains d'un aérodrome se plaignent généralement du bruit généré par les avions et s'y habituent.*

*En ce qui concerne la BAN de Landivisiau, les riverains se focalisent essentiellement sur les nuisances sonores générées par les « Rafale », notamment au cours des exercices d'appontage simulés sur piste.*

*L'association des riverains (ARBAN) mais aussi de nombreuses personnes qui se sont manifestées au cours de l'enquête, demande la révision et la mise à jour du plan d'exposition au bruit.*

Il a été déploré une absence de transparence et d'information pour la population des communes riveraines.

*L'avis d'enquête publique a été affiché réglementairement dans chaque commune concernée, à savoir :*

*Bodilis – Guiclan – Kersaint-Plabennec – La Roche Maurice – Lampaul-Guimiliau – Landivisiau - Lanhouarneau – Lanneuffret – Loc-Eguiner – Plabennec – Ploudaniel –*

*.../...*

*Ploudiry – Plouédern – Plouénan – Plougar – Plougourvest – Plounéventer – Plouvorn – Plouzévédé – Saint-Derrien – Saint-Méen – Saint Servais - Saint-Thégonnec – Loc-Eguiner – Saint-Thonan – Saint-Vougay – Trémaouézan –*

*Cet avis était de couleur jaune et devait se remarquer facilement sur les panneaux d'affichage.*

*En outre, l'annonce de l'enquête est parue dans les journaux « Ouest-France » et « Le Télégramme » les 11 et 23 juillet 2025.*

*Certaines communes ont fait publier un rappel de l'enquête dans la rubrique « A vos Agendas » du journal « Le Télégramme ».*

*Les deux journaux « Le Télégramme » et « Ouest France » ont publié le 15 juillet un article sous le titre « BAN de LANDIVISIAU : une enquête publique avant la révision du Plan de servitude aéronautique »*

*Le 3 août 2025, l'association ARBAN a fait publier un article sous le titre « Base aéronavale : les riverains se mobilisent ».*

*Le nombre de personnes ayant visité le site numérique (1056) permet de penser que l'enquête a été largement annoncée à la population.*

*D'autre part, les Conseils municipaux des communes concernées savaient depuis le 26 mars qu'une enquête devait se tenir. Les communes qui possèdent un bulletin d'information communale pouvaient également annoncer cette enquête.*

Fait à LA FOREST LANDERNEAU  
Le 23 août 2025

Monsieur Claude BAIL  
Commissaire enquêteur,

