

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

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

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

### **Conclusions du Commissaire enquêteur**

#### **Enquête publique relative au projet de révision du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de LANDIVISIAU**

Je soussigné, Monsieur **Claude BAIL**, Commissaire enquêteur, désigné par décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes en date du 16 juin 2025 pour réaliser, du 23 juillet au 8 août 2025, l'enquête publique portant relative au projet de révision du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Landivisiau.

VU, le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment les articles R112-1 et suivants ;

VU, le Code des Transports et notamment les articles L6350-1 – L6351-1 et suivants – L6352-1 ainsi que les articles R6351-1 et suivants ;

VU, le Code de l'environnement, notamment son article R.123-5 ;

VU, l'arrêté ministériel du 27 janvier 2005 approuvant les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Landivisiau ;

VU, l'arrêté ministériel du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques ;

VU la consultation des services et collectivités réalisée du 26 mars au 26 mai 2025 ;

VU, les observations et avis émis par les services et collectivités durant cette consultation ;

VU, l'arrêté du 25 juin 2025 de Monsieur le Préfet du Finistère portant ouverture de l'enquête publique relative au projet de révision du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Landivisiau ;

VU, les pièces du dossier soumis à l'enquête et l'ouverture d'un registre aux fins de recevoir les observations du public sur le projet de révision du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Landivisiau ;

VU, le procès-verbal dressé pour clore les registres d'enquête et pour constater l'ensemble des observations inscrites aux registres d'enquête, reçues via le registre numérique, ou reçues par moi-même ;

.../...

VU, les certificats d’affichage attestant des formalités d’affichage, des communes concernées par l’enquête publique ;

VU, mon rapport ci-joint relatif au déroulement de l’enquête.

L’enquête publique s’est déroulée du 23 juillet au 8 août 2025. Le siège de l’enquête était situé en mairie de Landivisiau.

Je me suis tenu à la disposition du public aux lieux et dates suivantes :

- 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

Lors de mes permanences en mairies de Landivisiau et de Saint Servais :

- 13 personnes sont venues se renseigner sans déposer aux registres
- 1 personne est venue se renseigner et a déposé au registre
- Le 1<sup>er</sup> août j’ai reçu le Président et 3 administrateurs représentants l’Association des Riverains de la BAN Landivisiau (ARBAN)

Durant l’enquête :

- 4 personnes ont déposé au registre d’enquête de Landivisiau
- 4 courriers m’ont été remis en mairie de St. Servais et annexés au registre d’enquête
- On dénombre sur le registre dématérialisé :
  - Visiteurs                      : 1056
  - Téléchargements            : 267
  - Visualisations              : 192
  - Contributions                : 42

La Direction centrale du service d’infrastructure de la défense a sollicité la Préfecture du Finistère pour l’organisation de la consultation des services et collectivités intéressées, préalable à la révision du PSA de dégagement de Landivisiau ainsi que l’organisation de l’enquête publique.

L’aérodrome de Landivisiau couvre une surface d’environ 370 hectares. Il permet la formation et l’entraînement des personnels qui composent le groupe aéronaval embarqué sur le porte-avions « Charles de Gaulle ». Les pilotes de chasse de l’aéronavale réalisent leur entraînement sur les avions de chasse « Rafale » ainsi que des exercices d’appointages simulés sur porte-avions.

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.

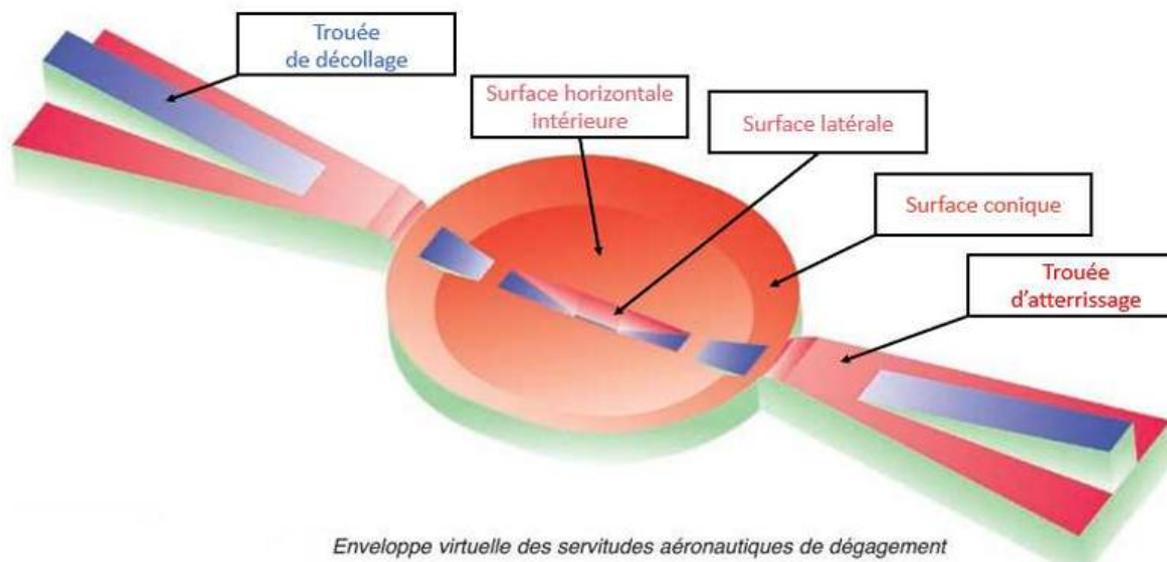
Dans l’emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales sont déterminées en tenant compte du relief naturel du terrain. Les surfaces ainsi créées délimitent les volumes d’espaces qui doivent toujours être libres d’obstacles.

Le plan identifie et positionne les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement. Ce plan, objet de l’enquête publique, sera ensuite approuvé par un arrêté ministériel ou par décret en Conseil d’Etat. Ce document sera dès lors juridiquement opposable aux tiers et annexé aux documents d’urbanisme.

Il identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l’aérodrome, les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement.

Ces obstacles ont vocation à être diminués ou supprimés selon leurs positions. Le plan de servitudes permet également d'identifier les obstacles susceptibles de se voir imposer un balisage de jour et/ou de nuit. La nécessité des opérations est appréciée au cas par cas par les services du ministère des Armées.

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



Les surfaces de base utilisées pour les servitudes de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement.

Les trouées d'atterrissage et de décollage ne subissent pas de changement par rapport au PSA actuellement en vigueur.

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

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

### **Application des servitudes**

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

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.

Une liste des obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes est reportée dans le rapport. Cette liste non exhaustive est une liste d'arbres situés dans différentes communes.

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.

<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.

En ce qui concerne les obstacles mobiles, chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles est considérée comme un obstacle dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

Dans sa contribution le Conseil départemental fait savoir que la RD 32 est située dans l'axe de la piste, en sortie de la trouée QF 25. Il est souhaité que soit pris en compte un gabarit de 6,30 mètres et que les impacts éventuels soient compensés.

Dans sa contribution la direction départementale des territoires et de la mer fait savoir que les opérations de coupe et d'élagage devront respecter la réglementation.

Elle indique également 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 et estime nécessaire de trouver un équilibre entre les effets du PSA et le développement des télécommunications.

La phase de consultation des collectivités et services s'est déroulée du 26 mars au 26 mai 2025.

- 34 collectivités territoriales et 19 services ont été consultés.
- 6 collectivités territoriales et 8 services ont formulés une réponse.

.../...

Les différents services mentionnés ci-dessous ont apporté des contributions concernant le PSA, les autres services ayant répondu ne formulent pas d'observations particulières.

- Le département du Finistère et la DTTM sont préoccupés par les obstacles situés dans les zones de dégagement. Leurs observations, concernant essentiellement des obstacles potentiels sont indiquées ci-dessus.
- L'office foncier de la biodiversité fait savoir que le périmètre du PSA est situé non loin du site Natura 2000 « Rivière Elorn » et se superpose en partie avec le site Natura 2000 « Tourbière de Langazel »  
Il indique que les impacts potentiels du projet ne semblent pas avoir été évalués alors que certains arbres peuvent abriter des espèces protégées.

Il est à remarquer que les six collectivités territoriales, qui ont répondu à la consultation, ont émis, soit un avis favorable, soit sans observations.

Pendant le déroulement de l'enquête, de nombreuses questions ont été soulevées de la part de la population. Les 13 personnes venues se renseigner sans déposer aux registres d'enquête n'ont pas formulé d'observations négatives.

Les secteurs géographiques les plus représentés sont les suivants :

- Plouneventer 11 contributions
- Saint Derrien 8 contributions
- Bodilis 7 contributions

Ces communes sont situées essentiellement sous la surface horizontale de l'aérodrome, par contre les habitants des communes de Saint Servais et de Plougar, placés également sous la même surface se sont peu manifestés. Il en va de même pour les habitants situés sous la surface conique.

Les autres contributions se répartissent sur les autres communes concernées par le projet de révision.

Une très grande majorité des observations émises étaient concentrées sur les nuisances sonores et notamment le bruit généré par les avions qui volent à basse altitude. Il en est de même en ce qui concerne le volume sonore engendré lors des exercices d'apportages simulés sur piste, nombreux sont ceux qui souhaitent leur délocalisation.

L'Association des riverains de la BAN Landivisiau (ARBAN) a adressé plusieurs contributions qui reprennent les mêmes préoccupations que celles évoquées dans les autres contributions, mais aussi :

- Elle estime qu'une réunion de concertation élargie (riverains, associations, élus, services de l'Etat) concernant toute nouvelle servitude devrait faire l'objet d'une information publique plus transparente.
- Elle indique qu'une réunion exceptionnelle de la Commission consultative de l'environnement aurait dû avoir lieu avant la révision du PSA.

Bien que la grande majorité des observations émises au cours de l'enquête soient hors sujet, plusieurs points peuvent être examinés, notamment :

- Le fait que le Plan d'exposition au bruit est totalement obsolète et que sa révision devrait être effectuée rapidement pour tenir compte des nouvelles servitudes.
- Il est indiqué que cette enquête, effectuée en été, s'est voulue très discrète et très courte.
- Plusieurs personnes se sont étonnées de n'avoir pas été informées par les bulletins communaux, méthode habituelle d'informations.

.../...

Cette enquête s'est déroulée au milieu des vacances scolaires de juillet/août ; afin de permettre d'obtenir la participation maximale des habitants durant la période de congés, l'enquête s'est étendue sur les deux mois précités. De nombreuses personnes ont regretté que l'enquête ait eu lieu en été et ont fait état d'un manque de communication tant de la part des services publics que des municipalités. Une très grande majorité des observations émises étaient concentrées sur des questions hors sujet.

La modification du PSA concerne essentiellement l'extension de la surface conique de l'aérodrome, les trouées de décollages et d'atterrissages ne subissent pas de modification.

En résumé, la surface horizontale, partie située dans un rayon de 4000 mètres depuis le bord de la piste, est à une altitude de 151,1 mètres NGF soit 45 mètres par rapport sol (altitude de référence : 106 m/NGF). La surface conique se situe entre les 4000 m de la surface horizontale et 6000 m, l'altitude allant de 151,1 m/NGF à 251,1 m/NGF.

Les obstacles concernés, notamment la liste des arbres indiqués dans le rapport d'enquête, ainsi que les autres obstacles mentionnés, sont situés sous les surfaces horizontales ou coniques.

Compte tenu de l'ensemble des éléments présentés ci-dessus et de l'absence d'éléments défavorables, j'ai pu me forger une impression personnelle, qui me permet de penser que le projet de Plan de servitudes aéronautiques de dégagement présenté à enquête ne devrait pas avoir un impact supplémentaire sur les nuisances générées par l'entraînement des pilotes d'aéronefs militaires, d'autant plus qu'une partie significative des exercices d'appontages simulés sur piste est délocalisée sur les aéroports de Lann Bihoué à Lorient et sur la base d'Istres. Toutefois il me semblerait judicieux de prévoir la révision du Plan d'exposition au bruit qui a été établi en 1999 et qui ne semble plus adapté aux effets sonores des avions « Rafale » actuellement en service.

Je recommande néanmoins de tenir compte des avis exprimés par le département du Finistère en ce qui concerne la RD 32 et de ceux exprimés par la DDTM.

En conséquence, j'estime pouvoir émettre un avis **FAVORABLE** au projet de révision de Plan de servitudes aéronautiques de dégagement présenté pour l'aérodrome de Landivisiau.

Fait à LA FOREST LANDERNEAU  
le 23 août 2025  
le Commissaire enquêteur,

