

Dossier RNLST pour CCE du 7/12/2021

1/ bilan des signalements de nuisance

1.1 rapportés sur site RNLST (en 2021, 2020,2019)

En 2021, 21 signalements tracés (dont 6 transmis sur site aéroport) par des riverains de Lannion (cités 5 fois), Serval (2 fois), Pleumeur-Bodou (5 fois), Trébeurden (1 fois) Trégor (6 fois)

- Contre l'avion Pilatus : « inlassablement tout ce WE du 9-10/10 ; 3 plaintes le WE 11-12/09 : WE pourri, WE bruit pratiquement ininterrompu, le ciel de Lannion n'est pas un bien privé, de grâce 1 journée tranquille ; le Dim 05/09, Trébeurden sans arrêt, insupportable, incompréhensible, ronron dans le ciel ; le Dim 29/08 5 plaintes : Trégor (3 fois) passages incessants, ronronnement obsédant, bruit de fond, kérosène, et à Lannion vide grenier avec 1 000 visiteurs à 50 m du Pilatus « appréciant » les 19 rotations (toutes les 25 mn décollage + ronronnement permanent + odeur kérosène, et à Pleumeur-Bodou et à Serval. Non sens de cette activité de loisir en référence au GIEC, aidée financièrement... »
- Quelques « plaintes » contre survol répétitif, basse altitude, voyeurisme, d'avions légers/ULM sur Pleumeur-Bodou et surtout sur la vallée du Léguer (Lannion/Serval/Trébeurden)

Rappel : en 2020, 30 signalements ; en 2019, 87 signalements

Les riverains « se fatiguent » à répéter leurs signalements depuis 3 ans...constatent très peu d'amélioration (trajectoires du Pilatus réparties...tout le Trégor en profite..., profil de vol à la descente un peu moins bruyant...), mais le mesurable (quantité des vols et horaires) reste invariant depuis 3 ans...(voir correctif du Sous-préfet Lannion au compte rendu de la CCE de nov 2020) ...jusqu'à quand aucune amélioration mesurable?

1.2 Autres signalements de nuisance

Pétition de l'été 2020 : 1624 signatures « tracées » dont 200 sur le 22, et 28 commentaires « signés » poignants de mal vivre.

Manifestation du 3 octobre 2020 à Lannion : 70 participants (temps exécrable), reportage tous médias et vidéo FR3

Les 5 à 6 plaintes formulées en 2021 sur le site de l'aéroport, (connues par RNLST qui en a eu copies par les « plaignants ») n'ont eu que des retours succincts, parfois erronés, et certaines sans réponses précises et convaincantes (ex : qqes dépassements (certes mineurs) d'horaires du Pilatus, des « anomalies » de vols...), voire pas de réponses.

1.3 Les récents Conseils de quartier de KerUhel/Kerlignonan (16/11), du Rusquet/St Hugeon (26/11), de Servel/Beg Leguer (30/11) ont montré l'acuité et la persistance des diverses nuisances « aéronautiques » ressenties par de nombreux riverains.

2/ rappel de la CCE de nov 2020, cf. compte rendu corrigé par le Sous-préfet de Lannion en avril 2021

La « charte de l'environnement » issue de la CCE de février 2020 reste non signée par 3 associations environnementales, car son contenu est non « régulateur » de l'activité de parachutisme, ni des tours de piste des aéroclubs

Le compte rendu corrigé de cette CCE rappelle les horaires de pratique de l'activité parachutisme : comme pour les agents AFIS de l'aéroport, la plage horaire d'activité journalière est de 9h, entrecoupée d'une pause méridienne de 1h30 ; elle est de fait sans réduction depuis 3 ans malgré les demandes des riverains.

3/ données mensuelles factuelles sur l'activité parachutisme en 2021, mesurées d'après les outils grand public de « reporting » des vols d'aéronefs :

Mai, 6 jours d'activité : 33 rotations (8 le matin et 25 l'après midi)

Juin, 20 jours : 130 (39+91)

Juillet, 18 jours : 153 (37+116)

Aout, 20 jours : 196 (55+141)

Septembre, 16 jours : 171 (47+124)

Octobre, 11 jours : 107 (34+73)

Novembre, 5 jours : 32 (7+25)

Total 2021: 822 rotations (227 le matin et 595 l'après midi), 96 jours d'activité

NB : rappel des statistiques France 2018 des clubs de parachutisme : Lannion était le 35^{ième}/55 clubs avec 7082 sauts

Rappel de nos observations/comptage, identiques à ceux de 7^{ième} Ciel (voir cr de la CCE du 13/11/2020)

2018 : 810 rotations sur 100 jours d'activité, 7000 sauts

2019 : 660 rotations, 102 jours, 6200 sauts

2020 : 698 rotations, 71 jours, 5500 sauts

4/ données journalières « record »

20 vols : le samedi 11 09 2021 (20 rotations =7+13)

19 vols : les dimanche 29 08 2021(vide grenier proche) (19=7+12), et 12 09 (19=6+13)

18 vols : le mercredi 15 09 2021 (18=5+13), le samedi 09 10 2021 (18=6+12)

17 vols : les samedi 17 07 2021 (17=6+11), et 28 08 (17=5+12)

16 vols : le samedi 05 06 2021 (16), le mercredi 11 08 (16=5+11), le samedi 14 08 (16=5+11), le lundi 13 09 (16=6+10), le samedi 16 10 (16=3+13)

A partir de 16 rotations par jour, la permanence ressentie des nuisances (décollage, bourdonnement en vol en montée et en descente, atterrissage), devient vraiment attentatoire à la sérénité des riverains.

5/ données des vols Pilatus les dimanches ou Jours fériés :

12 vols =4matin+8après midi le 30 mai ; 15=4+11 le 13 juin ; 2=2+0 le 20 juin ; 4=2+2 le 27 juin (Tour de France à Lannion) ; 6=0+6 le 14 juillet ; 13=4+9 le 18 juillet ; 9=0+9 le 1^{er} aout ; 4=4+0 le 8 aout, 13=4+9 le 22 aout ; 19=7+12 le 29 aout (vide grenier proche) ; 9=3+6 le 5 septembre ; 19=6+13 le 12 sept. ; 10=4+6 le 19 sept. ; 4=4+0 le 26 sept. ; 11=4+7 le 10 octobre ; 10=3+7 le 17 oct. 8=2+6 le 7 novembre

Total dimanche et JF : 168 rotations =57 le matin + 111 l'après midi, pour 17 Dim/JF sur les 96 jours

La suppression des vols les dimanche après-midi impacte certes 13% de l'activité annuelle ; les vols correspondants peuvent en grande partie être offerts les autres jours de semaine (pilotage des loisirs par l'offre et non pas par la demande, au bénéfice des riverains et de l'environnement). C'est le choix effectué par l'aéroclub ACCG, alors que les plaintes étaient moindres à l'encontre des tours de piste de ses avions (qualifiés CALIPSO au « moindre bruit »).

8/bilan global :

8.1 Les comptes rendus des réunions du Groupe de Travail charte de l'environnement puis de la CCE (les interventions presse relatées dans les différents médias) ont montré que la « gouvernance » de l'aéroport était jusqu'à présent dans le déni de la réalité des nuisances rapportées par les riverains (malgré le rôle qui lui est dévolu par la DGAC - cf. <https://www.libelaero.fr/notice/dgacdsac-guide-d-information-relatif-l-exploitation-des-aerodromes-publics-d-aviation> Pages 25 à 27)

Aucun effort n'a été fait par l'aéroport pour inciter à trouver un compromis entre activité aéroportuaire et aspects environnementaux, alors que les vols commerciaux ont disparus depuis 2018 et ne persistent sur l'aérodrome de Lannion que des vols d'aviation légère.

Et pourtant...c'est possible parfois : une charte de bonne conduite a été signée en juin 2021 avec l'ACCG, auto régulant ses horaires de pratique de tours de piste (en semaine, le dimanche et lors d'alerte de qualité de l'air), achetant des avions de moindre bruit, enseignant aux élèves pilotes une sensibilisation environnementale...

Cette pratique « vertueuse » est en ligne avec la lettre récente de la Fédération Française Aéronautique (FFA) jointe en PJ, (cf. l'extrait ci-dessous).

Extrait de la lettre de la FFA :Un environnement sociétal qui change

La sensibilité aux nuisances sonores s'est accrue avec les confinements dus à la pandémie de Covid 19, la Convention Citoyenne pour le Climat a sensibilisé les populations à la lutte contre le changement climatique, la pression d'urbanisation impacte de nouveaux espaces en périphérie de nos aérodromes. Les élus locaux et nationaux, les administrations de tutelles et les préfetures deviennent plus sensibles aux revendications citoyennes qui contestent, parfois violemment, les activités aériennes et en particulier l'aviation légère et sportive dont « l'utilité sociale » est parfois contestée

L'inertie ressentie à Lannion depuis 3 ans peut risquer de provoquer des comportements « extrêmes » à l'occasion des parutions des 2 futurs rapports du GIEC au printemps 2022 compte tenu des éléments ci-dessous :

- nuisances environnementales ressenties par beaucoup, provoquées par une minorité (73 licenciés parachutisme dans le dépt 22 – chiffres 2020 du Ministère des Sports)
- activité polluante non essentielle au développement économique local, voire contraire (refus d'achats, refus de locations vacances, plaintes de « sportifs », contraire à la SNBC...)
- activité bénéficiant d'aides financières diverses et mal évaluées, dans un contexte de déficit très important de l'aérodrome (subventions de LTC, du département 22, et dette à rembourser, achats « ostentatoires » par rapport au niveau de sécurité à assurer)

8.2 Comme il a été souligné dans les comptes rendus du Comité syndical de l'aéroport, la recherche de compromis entre activité aéroportuaire et problèmes environnementaux est entravée par une méconnaissance profonde des coûts réels affectés aux différentes activités, économiques, privées, sportives et de loisir : pour ce qui concerne l'activité parachutisme, le « contribuable » (via LTC ou le département) ne devrait pas être contributif aux frais associés pour les frais de permanence AFIS due à cette pratique (des « petits » aéroports n'ayant pas d'activité parachutisme ont une permanence AFIS bien moindre - ex St Brieuc, et certains aéroports ayant cette activité n'ont pas de permanence AFIS obligatoire – ex Guisriff). Par ailleurs la quantité de kérosène livrée par an au Pilatus (par rapport à la délivrance annuelle totale de l'aérodrome), et bénéficiant probablement du tarif « détaxe kérosène», pose question.

9/ demande pour l'année prochaine :

9.1 Renouvellement/réactualisation des membres électifs (suite aux élections départementales et régionales), des membres usagers et des membres des associations environnementales de la CCE (il y aura 3 ans en 2022 depuis la création de la CCE en 2019)

Rappel : il est anormal que l'ACCG ne fasse pas partie des membres de la CCE (au titre des usagers) alors qu'il est l'utilisateur majoritaire de la plateforme aéroportuaire – cf. cr de la CCE du 13 11 2020 : « l'activité majeure de la plateforme, l'activité VFR, est constituée à près de 60% des vols aéroclubs...(dont 75% ACCG et 25% ACL, précisé par ACL), des vols privés français (25%) et de l'activité de parachutage (11%) »

9.2 Amélioration de la charte de l'environnement avec introduction de données mesurables de régulation des activités jugées les plus sensibles aux aspects environnementaux (parachutisme et tours de piste des aéroclubs)

9.3 Réexamen de la convention tripartite (aéroport, 7^{ième} Ciel, DGAC) au niveau du Comité syndical de l'aéroport, tirant parti de la mutualisation recherchée entre les 2 aéroports de Lannion et de St Briec (diminution des nuisances ressenties, affectation précise des coûts de l'activité...)

Pour parvenir aux améliorations souhaitées par l'ensemble des acteurs (Etat, élus, usagers et riverains de l'aérodrome de Lannion, nous proposons à nouveau la création d'un groupe de travail qui siègerait courant 2022 afin de proposer une version complétée de la charte de l'environnement susceptible d'être signée par davantage de partenaires lors de la prochaine CCE ; ce groupe de travail devrait être animé par une personnalité de neutralité évidente (élu de Lannion, de LTC ou du Conseil Général).

Nb : rendez vous a été demandé dès le 19 novembre au nouveau Président du Comité Syndical des 2 aéroports de Lannion et Saint Briec ; en attente de réponse

Commission Défense des terrains - Sécurité et Environnement - Gestion des aérodromes

Etat des lieux

Un environnement politique et administratif qui évolue

Depuis plusieurs années les règles : EASA, DGAC, Ministère de l'environnement et du développement durable, etc. évoluent rapidement. Ces évolutions ont nécessité des adaptations constantes et une résilience remarquable de nos aéroclubs.

Un environnement sociétal qui change

La sensibilité aux nuisances sonores s'est accrue avec les confinements dus à la pandémie de Covid 19, la Convention Citoyenne pour le Climat a sensibilisé les populations à la lutte contre le changement climatique, la pression d'urbanisation impacte de nouveaux espaces en périphérie de nos aérodromes. Les élus locaux et nationaux, les administrations de tutelles et les préfetures deviennent plus sensibles aux revendications citoyennes qui contestent, parfois violemment, les activités aériennes et en particulier l'aviation légère et sportive dont « l'utilité sociale » est parfois contestée.

L'intérêt général de notre aviation légère et sportive

Il convient de mettre en évidence et d'utiliser dans vos rapports avec vos interlocuteurs notre Utilité sociale « prouvée » par l'objet d'intérêt général des aéroclubs affiliés, chargés de la promotion et du développement de l'aviation légère et sportive pour tous (cf. art L100-1 du code du sport),

La découverte de nos métiers par l'accueil de stagiaires

Lorsque vous le pouvez, l'accueil des stagiaires des écoles environnantes peut être une opportunité pour démontrer votre intérêt général.

Vous êtes une pépinière de vocation des métiers socialement utiles au pays, c'est pourquoi il importe de s'ouvrir en particulier vers les jeunes afin de les former et de les orienter.

S'adapter pour préserver notre droit à voler

Il devient évident que toute opposition frontale à ces évolutions ne pourrait conduire qu'à une marginalisation de nos aéroclubs, puis à la remise en cause de nos activités.

Il devient donc nécessaire d'analyser cette évolution pour s'y adapter, afin d'intégrer l'aérodrome et son activité dans son environnement, comme partenaire reconnu, portant des valeurs sociétales, morales, écologiques, économiques et culturelles, utiles à son environnement.

L'intérêt rencontré par l'avion électrique - le Vélis Electro - auprès de nombreux élus, lors de sa tournée estivale sur 21 aérodromes, démontre que les initiatives fédérales (FabLab avion électrique) sont porteuses de solutions d'avenir.



Fédération Française Aéronautique

Quelques recommandations et principes

✕ I - S'organiser dans le contexte légal et réglementaire

Sans attendre que des conflits s'installent aux portes des aérodromes, les usagers (les pratiquants des disciplines aéronautiques) ont intérêt à s'organiser en Association d'intégration et de défense de l'aérodrome (AIDA), pourvue de statuts, d'un budget de fonctionnement et d'une équipe de bénévoles.

Il est nécessaire de construire un dialogue de "Respect mutuel" intégrant notamment les élus locaux ou nationaux, les associations représentatives de riverains, les autorités locales ou régionales et le gestionnaire de l'aérodrome. Quand cela s'avère nécessaire, écrire une charte de "Respect mutuel" précisant les droits et obligations de chaque partie.

Il est nécessaire, comme le prévoit la loi, de doter l'aérodrome d'un Plan d'exposition au bruit (PEB) qui protège à la fois les riverains, leurs élus et les usagers d'une urbanisation "sauvage". Ce PEB est révisable tous les cinq ans.

Pensez à utiliser les dispositions du Code de l'urbanisme.

Il est nécessaire de répondre, auprès du Commissaire enquêteur, à toutes les enquêtes publiques des Plans locaux d'urbanisation (PLU) en apportant les observations et recommandations des usagers. Vérifier la compatibilité avec les Plans de servitude aéronautique (PSA) auprès de la DSAC régionale.

Ne pas accepter de contraintes qui pourraient faire "jurisprudence" sur d'autres terrains, opposable à d'autres aérodromes. Vérifier, avant tout engagement ou publication, auprès du service juridique de la FFA, ou de la Commission, que l'accord que vous passez ne comporte pas de clauses « pénalisantes » pour votre avenir ou celui d'autres aérodromes.

✕ II - Intégrer l'aérodrome dans son environnement

i) Plusieurs initiatives sont possibles :

- Demander à participer aux manifestations locales ou non (exemple : journée des associations organisée en septembre par les communes voisines, journée du patrimoine, etc.)
- Inviter élus et riverains représentatifs lors des manifestations sportives sur l'aérodrome (compétitions de nos ETR). Mettre en valeur le rayonnement local, national voire international des sports aériens.
- Inviter des artistes locaux à une journée d'exposition de leurs œuvres dans les locaux de l'aérodrome, etc.
- Organiser des journées dédiées aux scolaires pour présenter les métiers aéronautiques. Se rapprocher des entreprises locales.
- Promouvoir et développer le BIA en lien avec les établissements scolaires.
- Organiser des visites avec des écoles, collèges ou lycées, sur la diversité écologique du terrain (se faire conseiller par la fédération en partenariat avec Aéro biodiversité).
- Inviter vos "voisins" à découvrir l'aérodrome et les usagers lors de la "Fête des voisins", exprimant ainsi votre souhait de renouveler votre ancrage local, qui coexisterait avec d'autres formes d'engagement et d'appartenance.

- Quand cela s'avère nécessaire pour répondre à des réclamations sur l'environnement sonores, proposer la mise en place de dispositifs atténuateurs de bruit (permettant de postuler au classement en "A" de CALIPSO),

ii) Apprendre à gérer des contradictions :

- L'écologie peut être une contrainte environnementale, elle peut aussi aider à l'intégration de l'aérodrome dans son environnement.
- En collaboration avec des associations de l'environnement ou des élus, valoriser la biodiversité de l'aérodrome, son utilité comme espace vert protégé, etc. Ne pas s'opposer systématiquement à l'implantation d'éco-pâturage, ou d'implantation de site photovoltaïque. Vérifier seulement l'impact pour l'activité, notamment que ces implantations soient cohérentes avec le PSA.
- Pour les aérodromes accueillant régulièrement des équipages de passage, promouvoir des équipements "doux" de mobilité décarbonée pour découvrir la région (vélos classiques ou électriques par exemple).

III - Adopter systématiquement une attitude positive

Bonnes pratiques (quelques exemples) :

- Pas de polémique inutiles ou d'attitude choquante ou provocante même face à des comportements agressifs - rester factuel et pédagogique dans les interventions. - respecter autrui, apporter des "éléments de langage" aux élus,
- Savoir s'adapter aux circonstances et aux connaissances aéronautiques de l'interlocuteur sur le sujet qui seront abordés,
- Faire connaître les règles qui régissent la circulation aérienne,
- Proposer des réunions spécifiques,
- Faire connaître les spécificités de votre aérodrome s'il y a lieu - répertorier et présenter les éléments positifs de son historique,
- Mettre en valeur les réunions et conférences sur la sécurité,
- Être dans le «Respect mutuel»,

Eviter :

- D'utiliser des expressions dévalorisantes comme "aviation de loisir" mais parler d'aviation légère et sportive ou d'aviation générale,
- De se répandre sur les réseaux sociaux comme « terrain de défouloir »
- De se substituer aux autorités de tutelle,
- De s'exprimer en cas d'incident ou d'accident, principalement aux médias. De se prononcer sur les circonstances et/ou la gravité des faits. Laisser les autorités, BGTA, BEA, gestionnaire aérodrome, s'exprimer sur ces événements.