

Problématiques de l'aérodrome de Lannion : coût, santé et écologie, sécurité – projet drones

Perspectives

Depuis 2018, date de la fermeture de la ligne régulière *Paris Orly – Lannion*, l'**aérodrome** Lannion Côte de Granit Rose **service public** ne gérant plus de passager, est dédié à des sociétés privées¹ (annexe 1) : parachutisme, écoles de pilotage, aéroclubs, quelques jets privés et depuis peu un projet drones. L'intitulé « aéroport » est obsolète <https://www.lannion.aeroport.fr/>.

Il y a 6 emplois permanents à temps complet : 5 pourvus actuellement (mars 2025)

- 1 responsable d'exploitation
- 3 agents (pompiers d'aérodrome) du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (SSLIA)
- 1 responsable AFIS (Aérodrome Flight Information : service d'information et de vol et d'alerte)
- 1 agent AFIS poste non pourvu actuellement

D'une surface d'environ **100 hectares** cet **établissement public** est géré par un **syndicat mixte** dont le fonctionnement est assuré par **Lannion-Trégor Communauté** (LTC) et le **Département** jusqu'en 2027 car ce dernier se désengage progressivement. La Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI) s'est retirée en 2016.

Actuellement M. Gervais Egault maire de Louannec est président de LTC et président du syndicat mixte. **Les prochaines élections municipales et communautaires représentent un enjeu majeur pour le devenir de l'aérodrome.**

Coût

La ligne Paris Orly - Lannion déficitaire a été fermée en 2018. Depuis 7 ans, près de 4 millions d'euros ont été dépensés sans aucun bénéfice probant pour le territoire. **Les contribuables des 56 communes de LTC seront à partir de 2027 les seuls à financer les subventions de l'aérodrome, actuellement 665 000 € par an** (Département + LTC). Pour la 1^{ère} fois le coût de l'aérodrome de Lannion a été abordé au conseil de LTC du mardi 23 septembre dernier² (annexe 2 : Ouest-France 13-10-2025). En 2024 la contribution du Département a été de 381 290 € et celle de LTC 283 710 € soit un montant total de 665 000 €. **En 2027, LTC paiera seule pour l'aéroport.**

De plus **un dysfonctionnement majeur** est révélé au sujet de l'origine de la subvention de LTC : **la totalité de cette subvention provient du service des transports** alors que LTC gère seulement les transports publics, les mobilités actives (marche, vélo) et partagées (covoiturage, autopartage). **Or les activités de**

¹ Indicateur d'activité de l'aérodrome de Lannion pour les 8 premiers mois de 2022 - Le Télégramme

² En 2027, l'Agglo paiera seule pour l'aéroport -Ouest France 13 octobre 2025

l'aérodrome ne relèvent aucunement des transports publics et encore moins des mobilités actives et partagées mises en place pour faire face aux défis du changement climatique ! **Par cette subvention puisée sur le service des transports publics, LTC soutient donc des activités aériennes polluantes qui plus est avec du kérosène détaxé.**

Pour avoir plus d'informations sur la gestion du syndicat mixte les documents officiels dont le budget sont accessibles sur le site internet de l'aérodrome dans la rubrique *actes administratifs*.

https://www.lannion.aeroport.fr/wp-content/uploads/2025/04/CS_2025_011_BUDGET_PRIMITIF.pdf

Une autre dérive financière jamais dénoncée : **l'achat en 2019 d'un véhicule d'intervention massive (VIM), camion de pompiers surdimensionné** d'un montant de **359 834.52 € HT** pour l'aérodrome mais jugé indispensable pour accueillir la Patrouille de France, deux jours par an (!) pour le show aérien de Perros-Guirec (d'ailleurs annulé en 2024 et en 2025). Le représentant de la CCI avait tenté en vain de discuter cette dépense³ (annexe 3 : Procès-verbal du conseil syndical du syndicat mixte du 28 mars 2019). A la même époque l'hôpital de Lannion réussissait à financer les travaux d'installation d'une IRM grâce à une **collecte de fonds**⁴ **" Une IRM pour le Trégor "** (objectif : atteindre 350 000 € la moitié des coûts) en faisant appel à la générosité des Trégorrois, des associations qui avaient répondu à hauteur de 252 000 €...

Santé et écologie

Le bruit environnemental représente un problème majeur pour la santé publique et selon l'OMS ⁵ constitue le **2ème facteur de risque environnemental le plus important en termes de morbidité en Europe derrière la pollution de l'air.**

Depuis au moins 7 ans, les activités aériennes de loisirs pratiquées par quelques-uns génèrent des **pollutions sonores**⁶ et environnementales, non seulement à proximité de l'aérodrome mais sur tout le Nord-Trégor.

Depuis 2018 on est passé de 2 ou 3 vols par jour d'une grande ligne Paris Orly - Lannion, certes pénibles au vacarme incessant et répétitif, jusqu'à 20 vols quotidiens dès les beaux jours, d'avions de parachutisme assourdissants, d'ULM pétaradants à basse altitude et d'autres petits aéronefs tout aussi bruyants. En 2024 il y a eu 12 000

³ Procès-verbal Comité syndical du 28 mars 2019 – Procès-verbal - achat camion pompiers

⁴ <https://www.thema-radiologie.fr/actualites/2021/le-ch-de-lannion-trestel-installe-son-irm-grace-au-fonds-de-dotation-lance-par-la-population.html>

⁵ Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement

<https://www.who.int/europe/fr/publications/i/item/WHO-EURO-2018-3287-43046-60243>

⁶ Depuis fin 2019 dans le cadre de la Loi d'orientation des Mobilités, la notion de "**pollution sonore**" est désormais inscrite dans le code de l'environnement à la place de la notion de "nuisance sonore". <https://www.bruitparif.fr/le-volet-bruit-de-la-loi-d-orientation-des-mobilites/> " L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans son domaine de compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain.... Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions sonores et à préserver la qualité acoustique."

mouvements⁷ - soit 6000 vols – parachutage et aéroclub essentiellement (annexe 2 – Ouest-France 13-10-2025).

La réglementation de la circulation aérienne en France, totalement inadaptée pour un aéroport tel que celui de Lannion, permet à la société de parachutisme *7^{ème} Ciel* et aux autres bénéficiaires de l'aéroport de survoler sans aucun frein le Nord-Trégor, tous les jours du lever au coucher du soleil et même la nuit. D'autre part, ils bénéficient d'un avantage dans le secteur aérien : **l'exonération de taxe sur le kérosène**⁸. Enfin et bien que ce soit également inadapté - ils sont soumis au **plan d'exposition au bruit PEB**⁹ qui fixe le niveau de Lden (et non plus de décibels) sur des zones de bruit autour de l'aéroport (annexes 4 et 5). L'indice Lden (Level Day Evening Night) critère d'évaluation du bruit aérien se calculant sur 24 heures, ce PEB est inapproprié pour l'aéroport de Lannion qui ne fonctionne que le jour.

Régulièrement des habitants déménagent, tentent de vendre leur bien... Une seule personne à notre connaissance a déposé une plainte contre la société de parachutisme et qui a été retenue par le Juge des référés du Tribunal Judiciaire de St-Brieuc, son bien étant situé dans le PEB. Mais la lenteur de la procédure, des expertises acoustiques incomplètes¹⁰, de graves problèmes de santé et la persistance (6 ans) des nuisances aériennes ont amené la plaignante à abandonner sa démarche en 2024 alors qu'une nouvelle expertise acoustique aurait pu être réalisée. Cette propriétaire s'est résignée à vendre sa maison à moindre coût (dévalorisation du bien du fait de la procédure judiciaire non aboutie).

La pollution sonore est la propagation de bruits ou de sons pouvant avoir des **effets nocifs sur les humains**¹¹ (annexe 6) : problèmes cardiovasculaires (hypertension, maladies cardiaques et accidents vasculaires cérébraux), fatigue, troubles psychiques (stress, anxiété, dépression) et autres conséquences physiologiques (impacts sur le système endocrinien, le métabolisme, le système immunitaire, troubles métaboliques tels que le diabète). Ces effets nocifs concernent également les animaux.

L'avion des parachutistes le Pilatus, le plus bruyant de tous les aéronefs, équivaut en termes de puissance et de bruit à un groupe de 180 tondeuses à gazon, qui circulent librement au-dessus des habitations du Nord-Trégor. Le bruit de cet avion a la particularité de se propager à des kilomètres, il est encore audible même lorsqu'il est à peine visible dans le ciel. Ainsi une maison située par exemple à Servel ou à Trébeuden et donc « classée » hors du PEB plan d'exposition au bruit (annexe 5) est pourtant

⁷ Un mouvement aérien désigne un atterrissage ou un décollage

⁸ <https://rester-sur-terre.org/prolongation-exoneration-taxe-kerosene-ue/>

⁹ Le plan d'exposition au bruit PEB est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés au bruit engendré par les aéronefs.

¹⁰ Selon la plaignante : discordance entre les 2 expertises, celle en décibel de l'expert de son assurance démontrant un dépassement du seuil du PEB et celle en Lden de l'expert acousticien désigné par le Juge indiquant l'inverse. D'autres mesures acoustiques étaient prévues.

¹¹ Environnement et santé publique (2023), pages 737 à 768 <https://www.cairn.info/environnement-et-sante-publique--9782810910076-page-737.h>

survolée bruyamment par les aéronefs de l'aérodrome¹², les habitants se sentent dupés.

Les décibels ne sont pas seulement les seuls critères des pollutions sonores : il y a également les **vols incessants, répétitifs, nerveusement usants** des aéronefs dont certains passent très près des habitations.

La faune est également touchée par les pollutions sonores aériennes par exemple pendant la période de nidification des oiseaux.

Lors du conseil communautaire du 23/09/2025 **la démarche environnementale de LTC est dénoncée** : *L'aéroport perd une certification environnementale jugée trop chère*¹³. Il s'agit de l'*Airport Carbon Accreditation (ACA)*¹⁴ un programme de certification en matière de gestion carbone qui évalue et reconnaît la démarche entreprise par les aéroports afin de réduire leurs émissions en gaz à effet de serre et exige une vérification par un tiers indépendant. Elle comprend quatre niveaux d'accréditation : la *cartographie*, la réduction, l'optimisation et la neutralité. **L'aérodrome de Lannion n'a pas renouvelé son certificat faute de budget** (annexe 9 : CCE janvier 2025).

Le carburant des avions ne fait l'objet d'aucune taxe¹⁵ : pas de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), pas de taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE). **Le kérosène ici demeure le seul carburant d'origine fossile exonéré de toute taxe**. Le Pilatus consomme par heure de vol entre 160 et de 200 litres de kérosène et contribue à la **pollution atmosphérique** aux particules fines et au CO₂. Les parachutistes sont également présents lors du *Vertical Perros*, show aérien annuel de la **Patrouille de France organisé à Perros Guirec, au cours duquel chaque avion Alpha Jet consomme 800 kg de kérosène par heure (95,25 tonnes de CO₂ émises)**¹⁶. Ce meeting aérien se déroulant toujours pendant un week-end prolongé du printemps est une véritable hantise pour de nombreux Trégorrois¹⁷ (annexe 7 : photo-montage des trajets à partir de Flight Radar d'une journée et du week-end de 4 jours).

¹² Lors de l'achat d'un bien à Lannion **le notaire remet un document officiel "État des nuisances sonores aériennes"**. Si ce bien est situé hors du PEB, il est spécifié clairement que **"l'immeuble n'est pas situé dans le périmètre d'un PEB"** avec une carte géographique à l'appui ce qui est trompeur pour bon nombre de propriétés du Nord-Trégor survolées par des avions bruyants.

¹³ Agglo de Lannion : des échanges tendus autour de l'aéroport – Le Télégramme 15 septembre 2025

¹⁴ <https://entrevoisins.groupeadp.fr/questions/quest-ce-que-lairport-carbon-accreditation/>

¹⁵ Fiscalité du kérosène <https://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-13090QE.htm>

¹⁶ Entre les déplacements aériens depuis la Provence, l'avion de transport du matériel, l'entraînement et le meeting en lui-même, on peut estimer, à partir d'une consommation de 800 kg de kérosène par heure, qu'environ 25 tonnes de carburant sont consommées en tout dont 3 pendant le meeting. Sachant qu'un kg de kérosène libère 3,81 kg de CO₂, on arrive au résultat de 95,25 tonnes de CO₂ émises auxquelles il faut ajouter les traînées de condensation – blanches normalement mais bleues, blanches et rouges dans ce cas – qui contribuent à l'effet de serre aussi, ainsi que les particules fines émises, en particulier celles liées aux oxydes d'azote. <https://www.ouest-france.fr/bretagne/perros-guirec-22700/quelles-sont-les-consequences-environnementales-de-la-venue-de-la-patrouille-de-france-dc20ea60-04fc-11ec-bd1d-78bd91918edf>

¹⁷ Le w-e de la Pentecôte 2024 : 4 jours de pollutions sonores et atmosphériques non-stop, **108 vols** avec largage sur la plage de Trestraou, voir annexe 7 : **photo-montage des trajets à partir de Flight Radar du week-end**

Ces pollutions sonores et atmosphériques sont provoquées par les activités aériennes de l'aérodrome que subventionnent LTC et le Département, sans bénéfice concret pour le territoire. Les contribuables victimes de ces nuisances ont vraiment le sentiment que leur argent est utilisé au détriment de leur qualité de vie et de leur santé.

L'association Rendez-nous le silence en Trégor (RNLST)

<https://www.rendeznouslesilence.org/> créée en 2019 et membre l'Union française contre les nuisances aéronautiques (UFNCA) ne cesse de dénoncer ces pollutions. L'association est membre de la commission consultative de l'environnement (CCE) qui réunit autour du sous-préfet associations, élus, exploitants et sociétés privées profitant de l'aérodrome. **La Sous-Préfète, le Maire de Lannion, les maires de St Quay-Perros, Ploulec'h, Pleumeur-Bodou, le Député, tous reconnaissent l'importance de ces pollutions sonores** (annexe 8 : lettres et compte-rendu réunion). La dernière CCE en janvier 2025 comme les précédentes, n'a apporté aucune avancée (annexe 9 : compte-rendu CCE) malgré une motion (annexe 10) demandant une régulation du parachutisme votée en conseil municipal de la ville de Lannion ainsi que trois autres communes St Quay-Perros, Ploulec'h et Pleumeur-Bodou.

D'autre part la CCE aurait dû déjà examiner le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) comme spécifié dans le document *Plan d'Exposition au Bruit – Aéroport de Lannion Rapport de présentation* de la préfecture des Côtes d'Armor (annexe 4 – page 6).

Sécurité

Sentiment d'insécurité, stress et anxiété sont fréquemment ressentis chez de nombreux habitants du Nord- Trégor. En 2021, une parachutiste se blesse en atterrissant sur le parking du centre commercial Leclerc à Lannion, par chance aucune autre personne n'est blessée.

Les accidents d'ULM sont fréquents en France.

Le risque de crash préoccupe de nombreux habitants. Le 23 juin 2024, un **crash mortel d'ULM** est survenu à St Pol de Léon avec le décès des 2 occupants d'un ULM de la société TREGOR ULM (*Lannion Air Trégor*) en provenance l'aérodrome de Lannion.

L'enquête du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA)¹⁸ révèle entre autres que *les informations météorologiques disponibles indiquaient des conditions défavorables au vol à vue sur l'itinéraire prévu* (annexe 11 Rapport d'enquête BEA).

Les **piqués vertigineux du Pilatus** à l'atterrissage angoissent bon nombre de riverains de l'aérodrome. Qu'en est-il du respect de la réglementation dans cette zone si près des habitations ?

¹⁸ Enquête Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). Extrait du résumé : *La pression induite par l'emport d'une passagère a pu conduire le pilote à maintenir son projet de navigation car le vol avait déjà été annulé une première fois. De plus, le vol acheté pour la passagère était prévu pour Ouessant, à l'ouest de Lannion. Le pilote a donc pu être incité à se diriger vers l'ouest alors que les conditions étaient plus propices au vol à vue dans le secteur est de Lannion. Une fois le vol débuté, il était d'autant plus difficile pour le pilote de prendre la décision de modifier l'itinéraire de celui-ci ou d'écourter le vol.* <https://bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/detail/accident-survenu-a-lulm-multiaxes-shark-identifie-22le-exploite-par-tregor-ulm-le-23-06-2024-a-saint-pol-de-leon-29/>

En 2025 en Haute-Marne est survenu un **crash entre 2 avions de la Patrouille de France**.

Projet drones

Tout le monde sait que l'intérêt du drone est de décoller ou atterrir sur un espace particulièrement restreint. En l'occurrence il ne nécessite absolument pas des 1 million de m² (100 ha) de l'aérodrome de Lannion. Le *projet drones* soutenu par LTC ne peut pas raisonnablement justifier ainsi le maintien de l'aérodrome. Pourtant *on y croit fort* : « Elle - l'activité drones - va se développer et va nous donner du pouvoir économique, mais on est sur du moyen, voire du long terme » (annexe 2 article O-F 13/10/2025).

Depuis le 2 octobre 2025, quatre zones réglementées temporaires (annexe 12 : carte de la Direction générale de l'aviation civile) sont en place pour expérimenter des technologies embarquées par des **drones qui survoleront une zone de 110 km² en baie de Lannion et qui voleront entre 30 et 180 mètres d'altitude c'est-à-dire très bas** (annexe 13 : article Ouest-France du 13/10/2025). Une belle perspective pour le tourisme...

Régulièrement des communications via la presse veulent faire croire qu'une véritable activité économique drones existe ce qui suscitent des interrogations et des inquiétudes. En fait il manque des investisseurs).

Qu'en est-il précisément ? LTC a-t-il investi de l'argent et si oui à quelle hauteur ?

Quelles répercussions sur l'activité touristique ?

Avant de chercher à attirer des investisseurs une **étude d'impact environnemental est prioritaire**, en particulier pour évaluer les répercussions de la pollution sonore du bruit des drones sur la qualité de vie des habitants du Nord-Trégor : il ne s'agit pas de mesurer leur niveau en décibels mais bien d'en analyser les effets psychoacoustiques et physiologiques.

Même s'il n'existe encore aucune étude scientifique sur l'impact des drones sur les animaux sauvages il a été constaté des réactions de stress (affolement sur place, éparpillement des groupes, mouvements de panique massifs...). C'est pourquoi les drones sont interdits en cœur des parcs nationaux¹⁹.

Le bruit des drones est plus perturbant que celui des voitures ou des camions. Une accoutumance aux bruits des voitures peut l'expliquer en partie. Mais la nature du type de sons émis par les drones est également à considérer. En effet, au-delà d'une durée d'une à deux minutes, un bruit continu dans les fréquences aigües est analysé par le système auditif comme une alerte, la présence d'un danger ; il génère du stress et le réflexe est de tout faire pour faire cesser ce bruit. C'est en grande partie physiologique. Dans l'oreille interne, les cellules ciliées de la cochlée qui captent les fréquences aigües sont les plus fragiles. Les fréquences aigües continues, si elles se renouvellent fréquemment, peuvent générer des lésions (destruction de cellules ciliées,

¹⁹ <https://www.ffrandonnee.fr/s-informer/actualites/les-drones-interdits-en-c%C5%93ur-des-parcs-nationaux>

acouphènes, etc.). A minima, elles génèrent du stress²⁰. Ce n'est pas par hasard que les signaux d'alerte utilisent ces fréquences.

Aux Etats-Unis, les livraisons par drone du service Prime Air font beaucoup de bruit et les riverains sont de plus en plus nombreux à s'en plaindre « *On dirait une ruche géante. On sait qu'un drone arrive, parce que c'est assez bruyant* ». **Pour la deuxième fois, Amazon va devoir déménager ses installations.** En Europe, le Royaume-Uni accueillera bientôt le service²¹.

En France des communes touristiques font la chasse aux drones. Dans les villages plébiscités par les touristes, la saison estivale marque la multiplication des petits aéronefs téléguidés dans le ciel. Une source de nuisances, pour les habitants locaux, que certaines municipalités tentent de contenir en limitant l'usage. *Courrier des Maires* (2023)²²

Perspectives

Reconversion de la zone aéroportuaire :

- Mutation ou reconversion professionnelle des salariés
- Vente du camion des pompiers
- Création d'une **centrale photovoltaïque**
- Construction de **logements**
- Création d'espaces réservés aux entreprises
- Espace dédié à **l'agriculture biologique**
- Création de jardins partagés
- Renforcement du réseau ferroviaire
- ...

Annexes

Annexe 1 : Indicateur d'activité de l'aérodrome de Lannion pour les 8 premiers mois de 2022 - Le Télégramme (2022)

Annexe 2 : En 2027, l'Agglo paiera seule pour l'aéroport - Ouest-France (octobre 2025)

Annexe 3 : Procès-verbal du conseil syndical du syndicat mixte 28 mars 2019

Annexe 4 : LANNION - PEB - Plan d'Exposition au Bruit Rapport de présentation

<https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-Biodiversite-Foret-et-transition-energetique/Bruit/Bruit-des-transports-aeriens/Plan-d-exposition-au-bruit-de-l-aerodrome-de-LANNION>

²⁰ <https://www.ecrins-parcnational.fr/actualite/drones-interdits-coeur-parc>

²¹ <https://www.01net.com/actualites/drones-amazon-vacarme-prime-air.html>

²² <https://www.courrierdesmaires.fr/article/ces-communes-touristiques-qui-font-la-chasse-aux-drones.56162>

Annexe 5 : Exemple d'un document *État des nuisances sonores aériennes* pour une **maison située à Serval Lannion (hors du plan d'exposition au bruit PEB) pourtant survolée bruyamment par des aéronefs de l'aérodrome**

Annexe 6 : Environnement et santé publique (2023), pages 737 à 768)

<https://www.cairn.info/environnement-et-sante-publique--9782810910076-page-737.h>

Annexe 7 : Meeting aérien Vertical Perros : 2 photos- montages à partir de Flightradar24 d'une journée de 36 vols et des 4 jours (week-end de la Pentecôte 2024)

Annexe 8 : compte-rendu et courriers

- Mairie de Lannion - Compte-rendu réunion Sous-Préfète, Maire et RNLST (juillet 2024)
- Mairie de Lannion - Courrier aux députés et sénateurs - réduction parachutisme (octobre2024)
- Lettre du Député M. Bothorel (janvier 2025)

Annexe 9 : Commission Consultative de l'Environnement CCE (janvier 2025)

Annexe 10 : Mairie de Lannion - Motion de soutien réduction du parachutisme (septembre 2024)

Annexe 11 : Accident mortel ULM (2024) : Rapport d'enquête de sécurité BEA (juin 2025)

Annexe 12 : Zone sécurisée en mer pour les drones. Carte de la Direction générale de l'aviation Civile (DGAC) : 4 zones réglementées temporaires.

Annexe 13 : Les drones survoleront une zone de 110 km² en baie de Lannion. Ouest-France octobre 2025)

31 octobre 2025