

COMPTE-RENDU DE REUNION

Commission Consultative de l'Environnement pour l'aérodrome de Lannion

La réunion s'est tenue le jeudi 11 décembre 2025 à la mairie de Lannion de 10h00 à 12h00. Le secrétariat de la réunion est assuré par l'aéroport.

Membres présents à la réunion :

Mathieu LESCOP	Secrétaire Général de la sous-préfecture de Lannion
Paul LE BIHAN	Maire de Lannion
André COËNT	1 ^{er} Vice-Président du Syndicat Mixte de l'aéroport de Lannion
Annie BRAS-DENIS	Vice-présidente en charge de l'environnement Lannion Trégor Communauté
Marie-Annick GUILLOU	Conseillère départementale
Patrice BOURDY	Responsable société 7 ^{ème} Ciel
Nicolas BROCHARD	Secrétaire de l'aéroclub de Lannion
Pierre AUFFRET	Président de l'aéroclub de la Côte de Granit
David LE FLOC'H	Responsable d'exploitation du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Lannion
Claire PROVOST	Adjointe de direction du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Lannion
Vanessa KIRCHNER	Responsable AFIS du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Lannion
Gilles LOYER	Rendez-Nous Le Silence dans le Trégor - RNLST
Jean-François DESION	Subdivision développement durable - Direction Générale de L'Aviation Civile
Benoit BOUBENNEC	Délégué territorial DDTM des Côtes d'Armor
David VIGNAL	Représentant des usagers de l'aéroport de Lannion
Yveline LECHENNE	CLCV
Margaux GEORGE	Stagiaire sous-préfecture de Lannion

Membres excusés :

Gervais EGAULT Président du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Lannion

M. Mathieu LESCOP, Secrétaire Général de la sous-préfecture de Lannion, ouvre la séance en indiquant qu'il représente la sous-préfecture de Lannion en l'absence de Mme Pauline DUBUS, qui a quitté ses fonctions de sous-préfète depuis plusieurs semaines.

La commission consultative de l'environnement est organisée une fois par an, et doit permettre un dialogue entre les différents acteurs concernés par l'activité de l'aéroport, dans le respect des problématiques de chacun.

Il rappelle l'ordre du jour :

- Bilan des activités sur l'aérodrome de Lannion (PowerPoint Ci-joint)
- Questions/Réponses



Aéroport
LANNION
CÔTE DE GRANIT ROSE

Mr. Paul LE BIHAN indique que cette commission a été réactivée en 2018 suite à des plaintes reçues concernant les nuisances sonores liées à l'activité de parachutisme. Il rappelle par ailleurs que les collectivités locales n'ont pas de pouvoir sur la réglementation applicable, seul le législateur pouvant la faire évoluer.

1. Point sur l'activité de l'aéroport

a. Statistiques 2025

M. André COËNT, 1^{er} Vice-Président du Syndicat Mixte de Lannion fait un état historique de l'aéroport et de son évolution jusqu'à ce jour. Il rappelle qu'à ce jour celui-ci est financé par le Département et Lannion Trégor Communauté, mais qu'au 31 décembre 2026 le syndicat mixte sera dissout et repris intégralement par Lannion-Trégor Communauté, suite à une demande de la chambre régionale des comptes ; la compétence transport n'étant plus à charge du Département.

M. David LE FLOC'H présente une activité en légère hausse sur la plateforme pour l'année 2025 avec presque 12 000 mouvements à l'année ; activité qui se maintient globalement d'année en année entre 11 et 12 000 mouvements. L'activité sur la plateforme est variée avec des mouvements d'aviation générale, de travail, de sécurité, militaire... Si les mouvements sont globalement en hausse en 2025, il est quand même constaté une baisse des vols commerciaux et des mouvements de parachutisme.

M. David LE FLOC'H détaille également l'activité drone sur l'aéroport via le Centre Technologique Drone Ouest (CTDO) et annonce la création en octobre 2025 de Zones Réglementées Temporaires (ZRT) en collaboration avec l'ONERA (Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales). Il explique également qu'au mois de juin 2025, dans le cadre de la stratégie aéroportuaire régionale, l'aéroport de Lannion a été ciblé pour le développement du drone. Les porteurs de projets sont donc dirigés directement par la Région vers le CTDO en cas de besoin.

b. État des lieux des signalements

M. David LE FLOC'H présente l'ensemble des signalements qui ont été reçus en 2025, notamment via le formulaire disponible sur le site internet de l'Aéroport. La majorité des signalements ont lieu sur la période estivale. Au nombre de 24 en 2025, il est constaté une forte baisse par rapport à 2024 (188 signalements).

Comme en 2024, une majorité des signalements (68 %) ont été faits par 4 plaignants, le reste des signalements étant uniques.

Les signalements ciblent des problèmes liés à l'environnement (Pollution, nuisances sonores...) mais également l'économie de l'aérodrome, la politique et parfois la sécurité.

c. Engagement pris par l'exploitant « Actions environnementales »

M. David LE FLOC'H fait un point sur les actions prises par l'exploitant dans le cadre de l'environnement soit :

- Volonté de l'aéroport de Lannion de se réengager en 2026 dans une démarche de certification ACA2 (Airport Carbon Accréditations niveau 2), le certificat validé en février 2023 n'ayant pas été renouvelé en raison du coût de la démarche.
- Projet d'implantation d'une borne de recharge pour les avions électriques afin de permettre le développement de l'aviation décarbonée. Projet financé à hauteur de 85% par la société TotalEnergies.

2. Questions / réponses

Mme. Marie-Annick GUILLOU fait le constat que les mouvements commerciaux sont en nette baisse depuis 2021 malgré l'augmentation de l'offre en matière d'hôtellerie haut de gamme. Elle souhaiterait par ailleurs avoir plus de détails concernant le nombre d'heures de vol drone dans le cadre du CTDO.

M. David LE FLOC'H répond que dans le document présenté, les vols drones mentionnés sont des vols ponctuels, et non des vols réalisés par les entreprises implantées sur l'aéroport. Les sociétés actuellement implantées sont encore dans un process de développement de leurs drones. Seule la société Référence Drone utilisait le CTDO dans le cadre des formations qu'elle dispense, mais elle a fait le choix de se délocaliser de l'aéroport. Les vols drones dans la ZA sont donc très ponctuels.

Mme Marie-Annick GUILLOU s'interroge sur la manière dont la population est protégée en terme réglementaire, concernant la pollution sonore et environnementale liée aux drones, elle veut s'assurer que ces notions ont bien été prises en considération lors de l'élaboration des ZRT.

M. David LE FLOC'H explique que les ZRT ont été initiées par l'aéroport de Lannion et travaillées avec les services de l'Aviation Civile (DSAC OUEST) en tenant compte de l'aspect sécurité sol et l'aspect sécurité environnement également. Les ZRT créées sont à deux miles nautiques des côtes, le couloir qui mène à la mer traverse très peu de zones d'habitations. Il rappelle par ailleurs que de nouveaux textes concernant l'aspect environnemental lié aux drones rentrent en vigueur au 1^{er} janvier 2026.

M. Jean-François DESION précise que cette réglementation ne concerne que les vols drones professionnels, les vols amateurs ont également des règles à respecter, mais il n'y a aucun moyen de contrôle.

M. David LE FLOC'H précise que l'aéroport dispose d'un système de suivi des drones, qui permet de faire des remontées auprès de l'Aviation Civile si des vols venaient à impacter la sécurité sur la RMZ, mais de manière générale chaque personne disposant d'un drone devrait savoir ce qu'il a le droit de faire ou non avec son drone.

Mme. Yveline LECHENNE se demande ce qu'il en est des sociétés qui vendent des prestations de vols drones. M. David LE FLOC'H répond qu'en tant que professionnel, le télépilote est déclaré auprès de l'aviation civile et chacun des drones qu'il utilise également. C'est au télépilote de la société prestataire de faire les différentes démarches (demandes d'autorisations...)



Aéroport
LANNION
CÔTE DE GRANIT ROSE

M. Jean-François DESION demande si l'aéroport est toujours engagé Aéro Biodiversité. M. David LE FLOC'H explique que l'association Aéro Biodiversité est intervenue sur la plateforme de l'aéroport de Lannion à la demande de la fédération française de parachutisme via la société 7^{ème} ciel. Un relevé de la flore et de la faune a donc été fait sur deux années et s'en est suivi des propositions pour la maintenir et la développer.

M. Patrice BOURDY explique qu'à ce jour la société 7^{ème} ciel est toujours investie dans cette démarche, mais à titre individuel, et non plus au travers de la fédération française de parachutisme.

M. David LE FLOC'H rajoute qu'une prévention du risque animalier est faite au sein des services de l'aéroport quotidiennement. Des bases de données très riches sont alimentées tous les jours et ont pu être partagées avec l'association mais aussi avec l'office national des forêts. Il rappelle qu'un aéroport abrite une biodiversité très riche et reste un sanctuaire protégé pour les espèces. Les interventions comme celle de l'association Aéro Biodiversité permettent de sensibiliser les différents acteurs de l'aéroport, et impactent des choix qui peuvent être fait comme le choix des produits de traitements phytosanitaires, ou le décalage des fenaisons par exemple.

Mme. Marie-Annick GUILLOU se réjouit d'apprendre le réengagement de l'aéroport dans la démarche de certification ACA. Elle voudrait connaître le coût de ce réengagement et se demande si la DGAC pourrait participer au financement de ces projets quelle que soit la taille de l'aéroport. M. David LE FLOC'H explique que la société avec laquelle l'aéroport va travailler sur ce dossier bénéficie de subventions qui permettent de proposer des coûts inférieurs à ceux annoncés les années précédentes, mais l'aéroport ne profite d'aucune subvention directe. Monsieur Jean-François DESION confirme que la DGAC ne finance aucun projet de ce type, quelle que soit la taille de la structure.

M. Gilles LOYER (RNLST) voudrait savoir quels sont les types de mouvements qui sont en augmentation puisque les mouvements d'affaires et de parachutages sont en baisse. Il voudrait également connaître la différence entre les vols d'affaires et les vols de travail. M. David LE FLOC'H explique que les types de mouvements en augmentation sont les mouvements de loisirs et d'écologie (instruction), ainsi que les vols militaires, qui utilisent le terrain pour faire des entraînements. Concernant les vols de travail, il explique que ce sont des vols généralement effectués à basse altitude comme les vols permettant de faire les relevés IGN ou pour Géoportail par exemple, les vols de contrôle des lignes hautes tensions, surveillance des algues vertes ou de la coquille Saint-Jacques, protection civile, gendarmerie, SAMU etc...

M. Gilles LOYER (RNLST) demande plus d'explications par rapport à la différence entre le projet de ZRT qui avait été présenté précédemment et les ZRT qui ont été validées. M. David LE FLOC'H explique qu'il y a deux ZRT sur le côté maritime, une ZRT dite « high » et une ZRT « Low ». La ZRT low va de 0 à 1000 pieds et la ZRT « high » va de 1000 à 2500 pieds. Elles peuvent être activées indépendamment. Les ZRT présentées initialement n'étaient que des ébauches qui ont été retravaillées notamment sur leur emplacement afin de respecter certaines contraintes.

M. Gilles LOYER (RNLST) questionne sur les 800 pieds des ZRT terre. Il lui est répondu qu'il s'agit d'une altitude maximum, il n'y a pas de contrainte minimale. M. Jean-François DESION confirme qu'il n'y a pas de contrainte d'altitude minimale, mais par défaut il y a des zones d'interdiction de survol, ou des restrictions de hauteur qui s'appliquent, et si on veut déroger à ces règles, il faut passer par une étude de sécurité.

Suite à la réponse qui vient de lui être faite concernant l'altitude minimale de survol des drones, M. Gilles LOYER (RNLST) interroge sur la pertinence de revoir le PEB (Plan d'Exposition au Bruit)



Aéroport
LANNION
CÔTE DE GRANIT ROSE

car il considère celui-ci comme étant obsolète. M. Jean-François DESION répond que le PEB ne tient pas compte des drones, que celui-ci a été élaboré quand la ligne commerciale était toujours en service, et que s'il venait à être revu, celui-ci serait bien moins protecteur que celui en vigueur à ce jour puisqu'il a été mis en place à un moment où le trafic aérien était bien plus important et avec des appareils plus bruyants qu'actuellement. M. Gilles LOYER (RNLST) voudrait savoir si le PEB concerne uniquement les locaux d'habitation ou aussi les supermarchés, M. Jean-François DESION répond que le PEB ne concerne pas que les locaux d'habitation, il peut aussi concerner les activités d'hôtellerie de plein air mais pas les supermarchés.

Des membres de l'association Rendez-Nous Le Silence dans le Trégor – RNLST s'inquiètent que les avions soient autorisés à décoller au-dessus du supermarché. M. Jean-François DESION explique que ces autorisations sont définies dans le Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) qui impose des servitudes d'urbanisme afin d'éviter que des obstacles soient érigés au-dessus de certaines hauteurs, et ce pour garantir la sécurité de l'exploitation de l'aéroport. A partir du moment où l'on se conforme aux hauteurs définies par le PSA il n'y a pas de contraintes. Le PSA est dessiné en tenant compte du type d'exploitation de l'aéroport.

M. Gilles LOYER (RNLST) relève la baisse du nombre de signalements de 188 en 2024 à 24 en 2025 et demande une explication. M. David LE FLOC'H répond que l'outil de signalement est toujours présent et accessible et qu'il s'agit seulement d'un constat que le nombre de signalement a baissé. Il précise que tous les signalements sont pris en compte mais tous ne sont pas instruits. En 2025, un seul l'a été car un aspect de sécurité était touché.

M. Mathieu LESCOP précise que la majorité des motifs de signalement reste les nuisances sonores et environnementales.

M. Gilles LOYER donne son point de vue concernant la baisse de ces signalements qui serait liée au fait que selon lui, les signalements remontés via le site de l'aéroport ne servent à rien car ils restent sans réponse et déplore le non-respect de la charte de l'aéroport.

M. Mathieu LESCOP invite M. Gilles LOYER à formuler des propositions d'amélioration. M. Gilles LOYER indique que cela ne servirait à rien puisqu'il n'y a pas de réponses aux signalements.

M. LESCOP rappelle l'importance du maintien de la procédure de signalement afin que chacun puisse signaler un débordement du cadre légal s'il a été observé. Si un débordement est avéré, l'exploitant doit le prendre en compte et prendre les mesures nécessaires.

M. LESCOP rappelle que lors de la précédente CCE, les résultats d'une étude acoustique réalisée par un expert dans le cadre d'un recours privé avaient été mis à l'ordre du jour, et qu'aucun dépassement du cadre légal n'avait été confirmé dans ce cadre. L'étude avait d'ailleurs été réalisée durant la période du Vertical Perros. Cependant, si l'outil de signalement doit évoluer, les services doivent rester à l'écoute de propositions.

M. Paul LE BIHAN rappelle l'importance de l'outil de signalement, car il permet de mesurer le ressenti de la population.

M. Gilles LOYER (RNLST) revient sur les différentes motions qui ont été prises par 4 communes du territoire.

M. Paul LE BIHAN rappelle que la motion qu'il a prise n'était pas dans le but d'interdire l'activité aéronautique, ni de dire s'il était pour ou contre cette activité, mais de reconnaître les nuisances perçues par la population. Il rappelle par ailleurs que si des arrêtés sont à prendre, il faut qu'ils s'appuient sur un cadre légal défini par la législation. Le but de cette motion était de faire remonter auprès des parlementaires cet aspect afin qu'ils se saisissent de la question des nuisances. Le nombre de signalements remontés peut donc permettre de prendre une mesure pour appuyer des demandes d'évolution de la réglementation dans un sens ou dans un autre.

M. Mathieu LESCOP rappelle donc l'importance de poursuivre l'étude des signalements afin de mesurer l'évolution de ceux-ci, de les localiser si besoin pour pouvoir prendre des mesures si nécessaire.

M. Gilles LOYER (RNLST) demande si des avions électriques sont présents à Lannion. M. David LE FLOC'H répond qu'actuellement un avion électrique est à Morlaix grâce à l'aide de la Région, mais cette aviation est en plein développement et il est donc nécessaire de proposer des bornes de recharge pour pouvoir les accueillir. M. Nicolas BROCHARD (aéroclub de Lannion) intervient pour expliquer qu'il existe encore des freins notamment en termes d'autonomie car le poids des batteries est très important et il n'est donc pas possible pour le moment d'augmenter l'autonomie des appareils. Ces appareils sont plutôt adaptés à une activité d'écologie pour le moment, mais pourquoi pas pour une activité de parachutage dans l'avenir.

M. Gilles LOYER (RNLST) voudrait que les membres de commission consultative de l'environnement soient renouvelés, une révision doit en principe avoir lieu tous les 3 ans. M. Mathieu LESCOP et M. Jean-François DESION répondent favorablement à cette demande mais précisent qu'il sera préférable de le faire après mars 2026, afin de prendre en compte les résultats des élections municipales.

M. Gilles LOYER (RNLST) interroge sur la possibilité de financement par la DGAC de dispositifs de réducteurs sonores par la DGAC. M. Jean-François DESION confirme que ce dispositif existe mais que tous les appareils ne sont pas compatibles, et que le contexte économique actuel limite ce genre de possibilités.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Mathieu LESCOP remercie l'ensemble des participants et clôt la réunion.

Fin de la réunion à 12h00

Pour la Sous-préfète et par délégation,
le Secrétaire général

Mathieu LESCOP