

N° 116/CST/AERO LBH/OPS/NP

**CHARTRE DE QUALITE
DE L'ENVIRONNEMENT SONORE
DE L'AERODROME DE LORIENT LANN-BIHOUE**

ENTRE

Le capitaine de vaisseau Laurent Hava, commandant l'aéronautique navale de Lann-Bihoué, directeur de l'aérodrome de Lann-Bihoué, représentant le ministère de la défense, ci-après dénommé "la BAN Lann-Bihoué",

Monsieur Denis Labbé, sous-préfet de Lorient

Monsieur Jean-François Le Tallec, président de la chambre de commerce et d'industrie du Morbihan, responsable de l'aéroport de Lorient Bretagne Sud, ci-après dénommé "l'aéroport de Lann-Bihoué",

Madame Thérèse Thiery, maire de la commune de Lanester,

Monsieur François Aubertin, maire de la commune de Guidel,

Monsieur Norbert Métairie, maire de la commune de Lorient,

Monsieur Loïc Le Meur, maire de la commune de Ploemeur,

Monsieur Marc Cozilis, maire de la commune de Quéven,

ci-après dénommés "les élus",

M. Georges Le Priellec, président de l'« association des Riverains de Lann-Bihoué »,

Mme Manuela Cavalcante, présidente de l'association « Tarz Heol »,

M. Jean-Pierre Le Danff, président de l'association « Univem »,

M. Jean-Paul Hénanff, président de l'association « Protection et défense de Lann-Bihoué »,

Mme Stéphanie Robin, présidente de l'association « Environnement 56 »,

ci-après dénommés « les associations »,

1. PREAMBULE.

Dans le domaine de la lutte contre les gênes sonores, l'Etat, soucieux de mieux protéger la population contre le bruit, a décidé de mettre en oeuvre une politique volontariste en faveur du respect de l'environnement.

Pour leur part, les armées participent déjà activement, sur l'ensemble du territoire national, au même titre que les autres services publics, à la protection de l'environnement. Cette participation s'est traduite par la signature, le 9 juillet 2003, d'un protocole d'accord entre le ministère de la défense et le ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables. Ce texte, qui fixe les grandes lignes de la politique des armées en matière de protection de l'environnement, tend à plus de concertation et de collaboration avec les différents acteurs de l'environnement. Dans le domaine particulier de la lutte contre les gênes sonores aux abords des aérodromes militaires, les deux ministres ont signé le 14 février 2001 un protocole particulier.

Des mesures sont mises en oeuvre :

- au plan national, par le ministère de la défense afin que les gênes actuelles soient réduites et afin que l'évolution du trafic ou des missions assignées aux aérodromes limite l'impact sur la population ;
- au plan local, la BAN Lann-Bihoué a par exemple amélioré l'aire à points fixes visant à diminuer encore le rayonnement sonore, et prévoit une nouvelle aire dans la zone du Poulo. De nombreuses trajectoires à destination ou au départ de l'aérodrome (annexe I) ont été modifiées.

La voie de la concertation, sans être exclusive d'autres solutions, semble en l'occurrence particulièrement adaptée pour répondre à l'attente d'une meilleure qualité de vie de la population. L'adoption d'un document concerté tel que la présente charte s'inscrit dans ce cadre. Ce texte est élaboré au sein de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome où sont représentées toutes les parties à partir d'un projet proposé par l'état-major de la marine.

Il a pour objectif de chercher à réduire, dans la zone de l'aérodrome, la gêne sonore occasionnée aux riverains, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, par la mise en oeuvre, lorsque c'est possible, de mesures simples et concrètes. Il rappelle aussi les responsabilités des élus et de l'Etat dans le cadre de la mise en application du plan d'exposition au bruit (PEB).

Toutefois, l'efficacité des unités, l'acquisition des compétences par les équipages, et la sécurité des vols dépendent pour une très large part du degré et de la fréquence de l'entraînement des forces et des conditions dans lesquelles celui-ci peut être réalisé, dans le but de se rapprocher le plus possible de la réalité des opérations. Il s'agit là de la mission principale confiée aux armées par la Nation. En outre, les formations aériennes des armées et autres aéronefs de l'Etat sont amenés à opérer, de jour comme de nuit et sous le signe de l'urgence, dans le cadre de leurs missions de service public, de posture permanente de sûreté ou de secours aux personnes et aux biens.

La présente charte ne peut donc avoir pour effet de porter atteinte, directement ou non, aux capacités opérationnelles des forces armées.

En conséquence, l'application des stipulations de la charte pourra être suspendue sur décision de l'autorité militaire, sans préavis, en cas de tension internationale, de crise nécessitant un accroissement du volume d'activité ou à l'occasion de tout événement exceptionnel et imprévisible.

A posteriori et dans les meilleurs délais, l'autorité militaire fera le nécessaire pour prévenir les signataires de la charte de sa suspension.

Enfin, il est rappelé que l'activité de la base, si elle fait l'objet d'une planification annuelle par les états-majors centraux, peut aussi subir des évolutions ponctuelles soit en raison de facteurs extérieurs à l'autorité militaire (contraintes techniques ou juridiques nouvelles, variations climatiques brutales imposant de réaliser des vols particuliers à certains moments de la journée, de la semaine ou de l'année, etc.), soit en raison de l'organisation par le commandement de grands exercices nationaux ou locaux. Aussi, la présente charte constitue-t-elle la liste de mesures que la BAN Lann-Bihoué met en oeuvre ou cherche à développer, dans les conditions normales de son fonctionnement et des missions qui sont les siennes.

La plate-forme de Lann-Bihoué est également utilisée par les douanes, la sécurité civile, les compagnies civiles, au profit des lignes commerciales régulières mais aussi du trafic commercial privé ou de l'activité de loisir pour les deux aéro-clubs civil et militaire. Ces organismes sont tenus de respecter les consignes et règlements qui s'appliquent sur la plate-forme et intègrent les mesures prises dans le cadre de cette charte. Leur activité est programmée dans le même esprit ; elle peut cependant être modifiée en fonction des contraintes aéronautiques, techniques ou opérationnelles dans le cadre du service public.

De leur côté, les maires sont responsables du respect du code de l'urbanisme qui a présidé à la rédaction et donc au contenu du PEB, après enquête publique et approbation par l'autorité préfectorale. Le but de ce plan est d'assurer la maîtrise du développement des communes environnantes en évitant d'exposer de nouvelles populations au bruit engendré dans certaines zones. Ainsi, le PEB est une projection à long terme de l'activité de l'aérodrome. Il définit les zones où des constructions sont autorisées sous forme d'un habitat diffus avec isolation acoustique et celles où il est interdit de construire.

La charte s'articule autour de trois axes :

- mesures nouvelles ;
- mesures mises en oeuvre ;
- suivi des mesures.

Il ne s'agit pas d'un document figé : la charte est appelée à évoluer et à se compléter en fonction des résultats obtenus, de l'évolution des technologies, de l'évolution des missions de la base, des objectifs des différents utilisateurs de la plate-forme ainsi que des attentes des riverains et des municipalités.

La procédure d'évolution est basée sur la concertation et l'échange approprié d'informations entre les signataires de la charte. A cette fin, le secrétariat permanent, tenu par la sous-préfecture, présentera lors des réunions de la CCE un registre, où seront consignées les attentes des riverains recueillies par les communes ou les associations ainsi que le document recensant les doléances (paragraphe 3.1.9.).

2. L'AERODROME DE LORIENT ET LA BASE DE LANN-BIHOUE.

La base de Lann-Bihoué est composée d'un aérodrome (affecté à titre principal au ministère de la défense et à titre secondaire au ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables) comportant deux pistes, d'une zone opérationnelle regroupant les trois flottilles, d'une zone technique où s'effectue une partie de la maintenance des aéronefs basés, ainsi que d'une zone vie regroupant les bâtiments nécessaires au soutien du personnel (hébergement, restauration, etc.).

La vocation principale de la base est la patrouille et la surveillance maritimes. La BAN Lann-Bihoué est également terrain de déroutement pour le groupe aérien embarqué et est à ce titre utilisé par les flottilles de chasse et de guet aérien dès lors que les conditions ne permettent pas un entraînement sur la BAN Landivisiau. Par ailleurs, la base accueille la mission de sûreté qu'est la permanence opérationnelle. Cette mission se caractérise par une alerte de deux avions chasse (Mirage 2000 ou Rafale), jour et nuit, toute l'année.

L'activité aéronautique civile participe sans conteste à la vie économique et à l'attrait du pays de Lorient, favorisant le développement de liaisons aériennes qui soutiennent l'activité, permettent aux populations de « vivre au pays » tout en commerçant avec l'extérieur et drainent un flux touristique.

Cette situation est générée en grande partie grâce aux deux lignes régulières affrétées quotidiennement par la compagnie Air France, d'une part pour les trajets Lorient-Paris / Paris-Lorient, et par la compagnie "Régional, Compagnie Aérienne Européenne" d'autre part pour les trajets Lorient-Lyon / Lyon-Lorient. En période estivale, d'autres liaisons peuvent être assurées.

L'activité charter est essentiellement constituée par le transport de marins pêcheurs en relève d'équipage, assuré par la compagnie Air ITM.

Des bilans annuels de l'activité sur l'aérodrome par type de trafic (militaire, commercial, administratif) sont présentés à chaque réunion de la CCE.

3. MESURES MISES EN OEUVRE.

3.1. Par la BAN Lann-Bihoué.

3.1.1. *Gestion des vols.*

- vols de nuit ¹ : hors nécessité opérationnelle, les vols de nuit sur le terrain sont limités entre minuit et 06h30 locales ;
- activités week-end et jours fériés : les vols d'entraînement piste sont limités, sauf nécessité opérationnelle, les samedis, dimanches et jours fériés ;
- les mouvements des aéronefs civils privés sont acceptés dans la mesure du possible dans les créneaux d'ouverture au profit des commerciaux réguliers ou de l'activité militaire de façon à ne pas "étaler" les mouvements sur une journée complète.

¹ Nuit aéronautique : 30 mn après le coucher du soleil, 30 mn avant le lever du soleil.

3.1.2. *Adaptation des horaires et du rythme des mouvements.*

En raison de l'afflux touristique et des périodes de vacances dans la région lorientaise en juillet et en août, dans la limite des contraintes inhérentes à la formation et au maintien de la capacité opérationnelle des équipages, un allègement des activités est recherché en période estivale depuis l'année 2002 par l'application des mesures suivantes en juillet et en août :

- diminution de l'activité militaire ;
- suspension des tours de piste des aéronefs de combat pouvant être programmés avant juillet ou après août ;
- instauration de pauses aux heures de repas ;
- tours de piste de nuit limités à deux soirs par semaine, et si possible les mardis et jeudis.

3.1.3. *Procédures de départ et d'arrivée.*

3.1.3.1. Modification et adaptation des procédures d'atterrissage et de décollage.

Dans la limite des contraintes techniques, opérationnelles et de sécurité aérienne, la base s'engage à rechercher une adaptation des procédures de décollage et d'atterrissage, notamment :

- interdiction de la postcombustion, lorsque les conditions le permettent ;
- utilisation de procédures départ standardisées ;
- utilisation de procédures de moindre bruit de réacteurs de combat.

3.1.3.2. Procédures d'approche.

De nouvelles procédures d'approche pour les vols IFR sont en vigueur depuis le 13 mars 2008 :

- altitude de début d'approche finale relevée de 2400 pieds (792 m) à 3000 pieds (990 m)² ;
- pente d'approche à 3°.

3.1.3.3. Départ et arrivée à vue.

D'une manière générale et en dehors des phases liées directement aux manœuvres de décollage ou d'atterrissage (conformément à la réglementation), les règles de survol de Lorient et des autres agglomérations sont strictement appliquées.

Seul le cas particulier du survol de l'arsenal lors de mission de concours au profit de bâtiments à quai peut nécessiter une dérogation accordée, le cas échéant, par le commandant de la base (la hauteur minimale de survol de Lorient est abaissée alors temporairement et au profit du seul aéronef concerné par la mission, de 5000 pieds (1650 m) à 1650 pieds (545 m)).

² 1000 pieds = 330 mètres.

3.1.4. *Procédures d'entraînement.*

3.1.4.1. Mesures de moindre bruit.

Les mesures de moindre bruit suivantes sont en vigueur :

- tours de piste à 500 pieds (165 m) préférentiellement au nord des pistes ;
- passage en basse altitude dans la zone d'aérodrome limité à 500 pieds (165 m) et à 350 nœuds³ (650 km/h) sur l'axe de piste ;
- break (procédure d'arrivée grande vitesse suivie d'une décélération en virage prononcé) à 1500 pieds (495 m) - 300 nœuds (555 km/h) maximum pour les avions à réaction ;
- de nuit, toutes les arrivées d'avions de chasse s'effectuent sur la longue finale (arrivée directe sans circuit de piste).

3.1.4.2. Alternance des circuits.

Dans la mesure du possible, les circuits d'entraînement de piste sont alternés droite et gauche, afin d'éviter le survol continu d'un même secteur.

3.1.4.3. Activités particulières - Appontage simulé sur piste.

L'entraînement à l'ASSP⁴ au profit des pilotes du groupe aérien embarqué impose d'exécuter un nombre donné de présentations dans un cadre très rigoureux.

Les séances d'ASSP de jour sont programmées de préférence dans les créneaux 08h00-12h00 et 14h00-18h00 quand la météorologie et la disponibilité des avions le permettent.

Les séances d'ASSP de nuit sont programmées de préférence le plus tôt possible après le début de la nuit aéronautique afin d'avancer le plus possible l'arrêt de cette activité nocturne.

3.1.4.4. Voltige.

Trois axes de voltiges sont publiés dans la documentation aéronautique :

- axe n°1 (n° 6366) : axé sur la piste 07/25 ;
- axe n°2 (n° 6367) : axé sur la N165 au Sud de Rédéné ;
- axe n°3 (n° 6368) : axé sur la D18 au Nord de Caudan.

L'utilisation de l'axe n°1 est interdite le matin des week-ends et des jours fériés.

Les axes 2 et 3 seront utilisés pendant ces périodes.

Les autres jours, les trois axes sont utilisés successivement afin de réduire l'impact de la gêne sonore.

³ 100 nœuds = 185 km/h.

⁴ ASSP : Appontage simulé sur piste. Exercice visant à acquérir puis à perfectionner la technique d'appontage des pilotes de l'aviation embarquée. Il s'exécute sous forme de séances de plusieurs tours de piste, train sorti, sous le contrôle exigeant d'un officier d'appontage et conditionne la mise en œuvre des aéronefs à partir du porte-avions en toute sécurité.

3.1.5. *Autres limitations.*

3.1.5.1. Essais moteurs.

Les essais moteurs au sol sont interdits, sauf raison opérationnelle, entre 22h00 et 06h30 locales.

En cas de nécessité avérée, une étude sur l'atténuation des gênes sonores sur les aires de points fixes secondaires sera diligentée.

3.1.5.2. Points fixes.

Les points fixes moteurs sont interdits après 22h00 locales, sauf impératif opérationnel soumis à une dérogation explicite du commandement.

Les merlons de l'aire à points fixes ont été relevés afin de garantir une meilleure insonorisation.

De plus, l'aire à points fixes principale et l'aire à points fixes secondaire réacteurs sont situées respectivement au nord-ouest des installations et au nord de la piste secondaire, à l'opposé des lieux de concentration de population. Une carte de l'aérodrome montrant la position exacte des aires de point fixe principales figure en annexe.

Un projet de construction d'une nouvelle aire de point fixe est prévu au Pouлло.

3.1.6. *Simulateurs.*

L'acquisition de simulateurs de vol (ATL2 et E-2C) et tactiques (ATL2 et E-2C) et l'envoi des pilotes de Falcon 50M au centre de formation Falcon du Bourget ont permis d'optimiser la formation du personnel volant, tout en diminuant le nombre d'heures de vol, en particulier celles dédiées à l'entraînement « piste ».

3.1.7. *Formation, sensibilisation.*

Du changement des comportements résulte, pour une grande part, la diminution du niveau du bruit, et de ce fait, la diminution des gênes. Aussi, la BAN Lann-Bihoué s'engage à promouvoir au sein de ses formations, de ses équipages et des services du contrôle de la navigation, une prise en compte de l'environnement, notamment par les moyens suivants :

- la question du bruit et des gênes occasionnées fait partie intégrante de la formation des pilotes, des contrôleurs aériens et des équipes au sol ;
- avant chaque mission, quelle que soit sa nature, il est fait un rappel des règles générales visant à minimiser l'impact sonore des mouvements aériens.

3.1.8. *Informations.*

Lorsqu'elle en a connaissance avec un préavis suffisant, la BAN Lann-Bihoué adresse aux municipalités et aux associations signataires de la charte un courrier les informant des activités susceptibles d'engendrer des gênes prolongées ; c'est le cas des activités exceptionnelles (détachements d'avions de chasse, exercices majeurs, campagnes d'ASSP, etc.). Les municipalités et les associations doivent ensuite prendre les mesures permettant d'informer leurs administrés ou leurs adhérents pour contribuer à toucher le plus grand nombre.

Lorsque cela est possible, la diffusion par voie de presse est privilégiée pour avertir rapidement la population.

3.1.9. *Prise en compte des doléances.*

Les doléances sont reçues par courrier, par téléphone (02.97.12.90.25) ou par fax (02.97.12.91.26). Elles sont consignées au sein d'un document officiel selon les directives émises par l'état-major de la marine.

Les doléances sont donc scindées en trois groupes :

- les simples demandes d'explications concernant une activité aérienne perturbatrice, les appels anonymes, les appels identifiés d'un tiers tenant des propos véhéments ou incorrects qui ne peuvent être exploités de par leur incohérence et/ou leur manque de précision ;
- les appels de personnes identifiées manifestant leur mécontentement sur les gênes sonores qu'elles subissent en raison de mouvements aériens identifiables et souhaitant que des mesures soient prises pour améliorer la situation ;
- les appels de personnes qui pour des raisons identiques aux précédentes et malgré les réponses apportées par les autorités locales, indiquent qu'elles comptent porter plainte.

Dans le premier cas, les appels sont simplement comptabilisés car ils ne nécessitent pas d'étude complémentaire en raison soit d'un classement sans suite, soit des éléments inexploitablement fournis par le requérant. Toutefois, dans le cadre de la CCE, les simples demandes d'explication relatives à l'activité aérienne de la plate-forme seront différenciées des autres appels. Dans les deux autres cas, les éléments sont consignés dans une base de données.

3.2. **Par le préfet.**

La réduction de la gêne sonore liée à une activité aéronautique déterminée comprend les mesures de prévention consistant à éviter la réalisation de nouveaux habitats dans les zones les plus exposées au bruit. L'outil essentiel de la prévention est le plan d'exposition au bruit (PEB), instauré par la loi du 11 juillet 1985 (articles L.147 à L.147.5 du code de l'urbanisme), document d'urbanisme qui s'impose à tous les autres.

Le PEB de Lann-Bihoué aujourd'hui en vigueur, a été institué par un arrêté préfectoral de 2003. C'est une servitude d'urbanisme, essentielle pour limiter le nombre des riverains susceptibles d'être exposés aux gênes.

La commission consultative de l'environnement, sous l'autorité du préfet ou de son représentant, sera associée plus en amont lors du renouvellement du plan. Elle sera notamment informée du projet de renouvellement et des orientations générales, lorsque celles-ci seront arrêtées par les services compétents, préalablement à la saisine prévue par les textes en vigueur. Elle pourra faire valoir ses observations sur les informations que l'avant-projet recèle, notamment s'agissant des hypothèses de trafic retenues par la base. Afin d'éclairer sa réflexion, il sera fourni à la commission une version simplifiée du projet, présentant notamment son résultat graphique selon les diverses hypothèses retenues.

3.3. **Par l'aéroport.**

Le gestionnaire de l'aéroport assure la mise en application pour les aéronefs civils des mesures définies dans la charte.

3.4. Par les municipalités.

La prise en compte du plan d'exposition au bruit (PEB) intervient lors de la révision du plan d'urbanisme des communes concernées. Les municipalités doivent porter à la connaissance du public toutes les zones de bruit identifiées lors du calcul du PEB. Ces dernières doivent intégrer les restrictions fixées par la loi dans leurs documents réglementaires d'urbanisme. Il est rappelé que l'Etat est associé à la révision des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes et doit porter à leur connaissance les contraintes supra communales qu'elles doivent respecter.

4. SUIVI DES MESURES.

Le respect des mesures et des orientations prises par la BAN Lann-Bihoué ainsi que des attendus du PEB par les élus constituent une condition essentielle de la qualité de vie des riverains. Chaque acteur de l'environnement sonore de la base sera donc mis à contribution pour fournir les informations et analyses nécessaires à un suivi efficace. Les acteurs locaux seront tenus informés des bilans concernant la mise en oeuvre des mesures préconisées par la charte.

4.1. La BAN Lann-Bihoué.

Elle s'engage à communiquer, une fois par an ou à la demande de la commission consultative de l'environnement, les informations générales relatives :

- à l'évolution du nombre de mouvements (par type d'aéronefs et par appartenance), de jour et de nuit, par rapport aux années antérieures et par rapport aux objectifs de la charte ;
- au nombre de séances de simulation ;
- aux trajectoires empruntées ;
- au contrôle qu'elle exerce sur le respect des engagements de la charte et à ses différentes modalités ;
- aux attentes, propositions et éventuelles préoccupations des riverains ainsi qu'à la manière dont elles ont été traitées ;
- aux statistiques relatives aux doléances des riverains (paragraphe 3.1.9.).

Les informations précitées pouvant présenter parfois un caractère très technique, le commandant de la base s'assurera que leur présentation sera compréhensible par l'ensemble des personnes concernées, au besoin sous forme de tableaux ou de graphiques. Un dossier récapitulatif sera adressé aux élus concernés, au préfet et aux membres de la CCE.

Afin de renforcer le débat et la concertation, les informations feront l'objet d'au moins une réunion annuelle organisée par le commandant de la base, ou seront diffusées à l'occasion d'une réunion de la CCE. Cette réunion sera l'occasion de faire état de l'évolution de la situation, le cas échéant, des difficultés rencontrées pour la mise en oeuvre de certaines mesures et de recueillir les attentes et propositions des riverains et des élus.

4.2. L'aéroport de Lann-Bihoué.

L'exploitant de l'aéroport de Lann-Bihoué présente les données relatives au trafic civil à l'occasion des CCE :

- évolution prévisible du trafic commercial ;
- types d'avions utilisés par les compagnies aériennes ;
- situation de ces avions par rapport aux normes de bruit ;
- activité commerciale générée par le trafic aérien et projets.

4.3. Les élus.

A chaque réunion de la commission, l'ensemble des communes riveraines de la BAN et concernées par l'emprise au sol du PEB, présentera un état des lieux complet sur l'ensemble des évolutions des permis de construire et des demandes de travaux de rénovation, auxquels ils auront accordé des avis favorables. Ils présenteront des données chiffrées sur le nombre d'habitations sujettes aux restrictions du PEB. A l'occasion des demandes liées au droit des sols, les communes s'engagent à communiquer, pour les nouvelles constructions, des recommandations quant à des normes anti-bruit plus contraignantes que celles imposées par la réglementation.

A l'occasion de l'élaboration de leur PLU, les communes s'engagent à prendre en compte les contraintes liées au fonctionnement de l'aérodrome, notamment en limitant les constructions de nouvelles habitations résidentielles dans les zones les plus exposées au bruit hors P.E.B.

5. LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT.

La composition de la commission consultative de l'environnement de la base d'aéronautique navale de Lann-Bihoué est fixée par arrêté préfectoral. Cette commission, présidée par le Préfet du Morbihan ou son représentant, est composée de trois collèges représentant les collectivités territoriales, les professions aéronautiques et les associations de riverains et de protection de l'environnement.

5.1. Mission de la commission.

Partenaire essentiel de la concertation, la CCE est, au nom des élus et des riverains de la base, l'interlocuteur privilégié du commandant, directeur de l'aérodrome. Elle a un rôle consultatif et assure les missions suivantes :

- suivi des mesures prises par la base en matière de réduction des gênes sonores et de procéder aux auditions nécessaires ;
- suivi des décisions prises par les élus dans le cadre de l'application du PEB dans les communes riveraines et d'en faire périodiquement le bilan ;
- information des riverains et les usagers sur l'évolution des activités de l'aérodrome et volume et en nature ;
- proposition des modifications ou des compléments à apporter à la charte en fonction de la réalisation de ces diverses mesures, de l'évolution des technologies et des règlements et des attentes des riverains et des usagers.

5.2. Organisation des travaux de la commission.

La commission se réunit de droit au moins une fois par an, sur convocation du préfet ou de son représentant. Les avis de la commission, de même que le bilan annuel, doivent être motivés et sont rendus publics par le biais du compte-rendu de la réunion. Le compte rendu de réunion de la commission doit être diffusé sous sa forme définitive, au plus tard 2 mois après ladite réunion.

Les décisions prises et entérinées en commission font l'objet d'un avenant.

Une refonte complète de la charte peut être envisagée sur demande majoritaire de la commission.

5.3. Lieu de réunion.

Le choix du lieu de réunion de la commission est du ressort du préfet ou de son représentant. Si la réunion se tient dans l'enceinte de la BAN, la BAN Lann-Bihoué s'engage à faciliter l'accès des membres à l'intérieur de l'enceinte militaire et à fournir le local et les moyens audiovisuels nécessaires.

Fait à ... LORIENT, le 11 MAI 2011

Pour le ministre de la défense,
le capitaine de vaisseau Laurent Hava
commandant de l'aéronautique navale de Lann-Bihoué,



Madame Thérèse Thiery
maire de la commune de Lanester,



Monsieur Norbert Métairie
maire de la commune de Lorient, *AVIATION*
aujourd'hui

p/o 

Monsieur Marc Cozilis
maire de la commune de Quéven,



Mme Manuela Cavalcante
présidente de l'association "Tarz Heol",



M. Jean-Pierre Le Danff
président de l'association "Univem",




Mme Stéphanie Robin
président de l'association « Environnement 56 »

Monsieur Denis Labbé
sous-Préfet de Lorient,



Monsieur Jean-François Le Tallec
Président de la chambre de commerce et
d'industrie du Morbihan



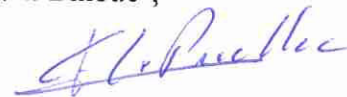
Monsieur François Aubertin
maire de la commune de Guidel,
p.o. J DANIEL, Adjoint



Monsieur Loïc Le Meur
maire de la commune de Ploemeur,



M. Georges Le Priellec
président de l'Association des riverains
de Lann-Bihoué",



M. Jean-Paul Hénanff
président de l'association "Protection et
défense de Lann-Bihoué"



ANNEXE I

