

Aérodrome d'Aix-Les Milles

Projet d'arrêté de limitation des conditions d'utilisation des tours de piste

Ensemble des commentaires recueillis lors de la consultation du public organisée du 17 décembre 2025 au 11 janvier 2026.

17/12/2025 - 18:29

Insuffisant !

Il est écrit que 'L'aérodrome d'Aix-Les Milles, situé dans une zone urbaine attractive, est le siège de nombreuses activités d'aviation légère et sportive.' C'est exact et c'est bien le problème. Ces nombreuses activités génèrent des nuisances sonores en augmentation constante ces dernières années, y compris les week-ends, au préjudice des populations survolées. Il est écrit également que 'Les tours de piste des aéronefs sont la principale source de nuisances pour les proches riverains.' C'est inexact car d'autres activités (aviation dite d'affaires et activités d'hélicoptères, parachutisme...) sont également sources de nuisances importantes et, tout comme les tours de piste, n'affectent pas seulement les 'proches riverains'. Outre les Millois, de nombreux habitants de Luynes, de Cabriès, du quartier St Hilaire, d'Eguilles, de Puyricard et d'autres quartiers sont affectés par ces nuisances sonores et s'en plaignent. Pour ces raisons, ce projet d'arrêté qui ne concerne que la limitation des tours de pistes apparaît très insuffisant au regard des attentes légitimes des populations affectées par les activités exercées depuis l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

17/12/2025 - 18:46

Insuffisant

Il est écrit que 'l'aérodrome d'Aix-LesMilles, situé dans une zone urbaine attractive, est le siège de nombreuses activités d'aviation légère et sportive'. C'est bien le problème ! Il est écrit également que 'Les tours de piste des aéronefs sont la principale source de nuisances pour les proches riverains.' C'est inexact car d'autres activités del'aérodromed'Aix-les-Milles (aviation dite d'affaires, hélicoptères...) sont également des sources de nuisances importantes et, tout comme les tours de piste, n'affectent pas seulement les 'proches riverains' de l'aérodrome. Outre de nombreux Millois, un grand nombre d'habitants de Luynes, de Cabriès, du quartier St Hilaire, d'Eguilles, de Puyricard et d'autres quartiers encore sont affectés par ces nuisances sonores en augmentation et s'en plaignent. Pour ces raisons, le projet d'arrêté est très insuffisant au regard des attentes légitimes des populations affectées par les nuisances générées par les activités exercées depuis l'aérodrome d'Aix-les-Milles.

18/12/2025 - 10:36

Bonjour, EDEIS suit le consensus exprimé lors de la dernière CCE du 14/10/2025 et figurant dans son compte rendu à savoir : • Les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 20 heures, sauf pour les avions A+ et A autorisés entre 8 heures et 21 heures. • Pendant toute la saison été IATA, les samedis, dimanches et jours fériés, ne sont autorisés à réaliser des tours de piste que : - les avions électriques - les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B Cordialement,

19/12/2025 - 10:59

Pour l'aviation

Bonjour. La plupart des aérodromes étaient présents avant l'installation des riverains qui se plaignent. Ils étaient donc très probablement informés des risques. D'autre part, l'aviation de tourisme est importante et certains jeunes pilotes sont des professionnels de demain, que nous serons bien contents de retrouver aux commandes des avions qui assurent nos déplacements pros ou encore des Canadiens ou hélicoptère de sauvetage. Pourquoi ne pas plutôt s'assurer que les règles de survol soient bien respectées. Car c'est bien là l'un des problèmes. Je précise que je suis pilote militaire et que j'ai dans ma carrière fait du sauvetage en mer.

19/12/2025 - 12:00

Bien insuffisant

Les touts de piste sont une nuisance certaine mais ne concernent que les riverains proches de l'aérodrome, or, les avions de tourisme ne respectent en aucune manière les consignes de vol qui leur assigne des altitudes minimales et des couloirs de vol pour le survol des territoires voisins. Les nuisances engendrées sont devenues trop fréquentes avec le développement de l'aérodrome et le non respect des altitudes et des couloirs met en DANGER les habitants des habitants de la métropole.

20/12/2025 - 09:16

Pour un encadrement encore plus stricte

Madame, Monsieur, En tant que citoyenne de la commune d'Eguilles, je subis les nuisances sonores répétées des avions qui décollent de l'aérodrome des Milles, pour le plaisir d'une minorité. Dans certaines périodes, il s'agit d'une nuisance continue toute la journée et surtout le week-end. Je ne peux donc que soutenir favorablement ce projet de réduction. Je suis même favorable à un arrêté plus contraignant. Il faudrait également obliger une certaine hauteur minimale car certains avions volent très bas. Ces petits avions de sport et loisir sont extrêmement bruyants. Enfin, avec les considérations écologiques actuelles, il me semble de la responsabilité des pouvoirs publics de contribuer à réduire considérablement l'aviation carbonée de loisir. Cordialement,

20/12/2025 - 15:39

Tour de piste Les Milles

En qualité de riverain, je demande à ce que les limitations de vols soient maximales. Tant pour la relative tranquillité des riverains que pour la préservation de notre environnement. Je demande également à ce qu'il ne soit pas créé de couloir additionnel à ceux déjà existants, pour les décollages et atterrissages. Avec mes remerciements.

22/12/2025 - 11:30

avis favorable à ce projet de decret

Bonjour, Nous habitons sur la route de Loqui est notre maison (bastide de 1731) est un point de repère stratégique sur le tour de piste. Nous sommes donc pleinement concerné par cette consultation et sommes très favorable à la mise en place effective de ce décret. En effet, les nuisances sonores liées au tour de piste de l'aérodrome des milles sont de plus en plus importantes. le trafic a considérablement augmenté ces dernières années.

22/12/2025 - 14:43

Limiter les nuisances sonores

Oui il faut limiter autant que possible les nuisances sonores dans cette zone

22/12/2025 - 17:12

Extension de la période de restriction

La période de restriction des tours de piste proposée par le projet d'arrêté est beaucoup trop courte. Ces avions bruyants ne devraient pas avoir le droit de faire des tours de piste. Au minimum, leurs tours de piste devraient être interdit tous les weekends et jours fériés. La proposition des riverains de limiter ces tours de piste à la période correspondant à l'été IATA est un minimum. Il faut rappeler qu'il ne s'agit pas là d'un usage professionnel, mais, majoritairement, d'un usage de loisir. Il n'est pas normal que n'importe quel usager ait le droit de venir pétarader dans mon jardin à n'importe quelle heure du jour, simplement parce qu'il en a envie.

22/12/2025 - 17:31

Durée et période

Je ne comprends pas que la période soit uniquement sur 3 mois et demie et que les WE. Il faut tout simplement interdire les tours de piste tous les WE et jours fériés. Cet aérodrome est situé proche du village des milles et ne

doit pas faire l'objet d'un centre de formation ou de loisir. Il doit uniquement servir pour ce qui est obligatoire comme les secours.

22/12/2025 - 17:35

Extension nécessaire de la période de restriction

La période de restriction des tours de piste proposée par le projet d'arrêté est beaucoup trop courte. Ces avions bruyants ne devraient pas avoir le droit de faire des tours de piste. Au minimum, leurs tours de piste devraient être interdits tous les weekends et jours fériés. La proposition des riverains de limiter ces tours de piste à la période correspondant à l'été IATA est un minimum. Il faut rappeler qu'il ne s'agit pas là d'un usage professionnel, mais, majoritairement, d'un usage de loisir. Il n'est pas normal que n'importe quel usager ait le droit de venir pétarader dans mon jardin à n'importe quelle heure du jour, simplement parce qu'il en a envie. J'espère que nous serons entendus car il n'est pas acceptable que notre cadre de vie soit pollué par ces avions de loisir.

22/12/2025 - 17:35

Extension nécessaire de la période de restriction

La période de restriction des tours de piste proposée par le projet d'arrêté est beaucoup trop courte. Ces avions bruyants ne devraient pas avoir le droit de faire des tours de piste. Au minimum, leurs tours de piste devraient être interdits tous les weekends et jours fériés. La proposition des riverains de limiter ces tours de piste à la période correspondant à l'été IATA est un minimum. Il faut rappeler qu'il ne s'agit pas là d'un usage professionnel, mais, majoritairement, d'un usage de loisir. Il n'est pas normal que n'importe quel usager ait le droit de venir pétarader dans mon jardin à n'importe quelle heure du jour, simplement parce qu'il en a envie. J'espère que nous serons entendus car il n'est pas acceptable que notre cadre de vie soit pollué par ces avions de loisir.

22/12/2025 - 17:37

Aérodrome les milles

La période de restriction des tours de piste proposée par le projet d'arrêté est beaucoup trop courte. Ces avions bruyants ne devraient pas avoir le droit de faire des tours de piste. Au minimum, leurs tours de piste devraient être interdits tous les weekends et jours fériés. La proposition des riverains de limiter ces tours de piste à la période correspondant à l'été IATA est un minimum. Il faut rappeler qu'il ne s'agit pas là d'un usage professionnel,

mais, majoritairement, d'un usage de loisir. Il n'est pas normal que n'importe quel usager ait le droit de venir pétarader dans mon jardin à n'importe quelle heure du jour, simplement parce qu'il en a envie.'

22/12/2025 - 19:08

Restreindre les tours de piste

Étant donné l'incapacité des pouvoirs publics à faire respecter les itinéraires et les altitudes des tours de piste, il convient d'en limiter les horaires et le type d'avion pouvant en pratiquer.

22/12/2025 - 22:19

Extension période restriction

La période de restriction des tours de piste proposée par le projet d'arrêté est beaucoup trop courte. Ces avions bruyants ne devraient pas avoir le droit de faire des tours de piste. Au minimum, leurs tours de piste devraient être interdit tous les weekends et jours fériés. Nous souhaitons vivre sereinement et sans nuisance sonore, et ce encore plus les quelques jours où nous ne travaillons pas. Je ne veux pas être importunée par les loisirs d'un quidam quelconque dans ma sphère privée. Je suis chez moi et tiens à conserver ma tranquillité. Il faut rappeler qu'il ne s'agit pas là d'un usage professionnel, mais, majoritairement, d'un usage de loisir. Il n'est pas normal que n'importe quel usager ait le droit de venir pétarader dans mon jardin à n'importe quelle heure du jour, simplement parce qu'il en a envie. J'espère sincèrement que ma voix sera clairement entendue et ne pas être déçue une nouvelle fois des jeux politiques et économiques. Cordialement

23/12/2025 - 07:13

Extension de la période de restriction

La période de restriction des tours de piste proposée par le projet d'arrêté est beaucoup trop courte. Ces avions bruyants ne devraient pas avoir le droit de faire des tours de piste. Au minimum, leurs tours de piste devraient être interdit tous les weekends et jours fériés. La proposition des riverains de limiter ces tours de piste à la période correspondant à l'été IATA est un minimum. Il faut rappeler qu'il ne s'agit pas là d'un usage professionnel, mais, majoritairement, d'un usage de loisir. Il n'est pas normal que n'importe quel usager ait le droit de venir pétarader dans mon jardin à n'importe quelle heure du jour, simplement parce qu'il en a envie.'

23/12/2025 - 08:41

Pas assez restrictif pour les riverains

J'habite juste à côté de l'aérodrome et la période de restriction n'est pas adaptée, il faudrait à minima l'étendre d'avril à octobre pour être cohérent avec les habitudes de vie des riverains. Il n'est pas normal que des utilisateurs loisir dérangent les riverains avec un bruit incessant.

23/12/2025 - 09:39

limitation conditions d'utilisation des tours de piste l'aérodrome d'Aix-Les Milles

Bonjour Cette limitation est bien trop courte en durée et devrait couvrir la période d'avril à octobre (ce qu'il est convenu d'appeler dans le domaine aéronautique « l'été IATA »). Merci pour votre écoute et prise en compte.

23/12/2025 - 12:09

Je suis contre le projet de restriction des TDP à Aix

Bonjour, Je suis contre ce projet d'arrêté ! Pilote depuis 1985 (dès que j'ai reçu mon premier salaire !) et instructeur bénévole depuis 1995, je ne comprends pas cette obstination de notre ministère de tutelle à essayer de réduire notre activité de formation alors que la demande de pilote et moyens aériens est décuplée. Rappelons que la France est le pays de l'aéronautique juste derrière les états unis. C'est un des rares domaines qui équilibre positivement la balance commerciale de notre pays ! Avoir un aéroclub près de chez soi, ce sont des collégiens, lycéens et étudiants qui puisent leur vocation pour l'aviation (pilotes, mécaniciens, ingénieurs, techniciens, ...) Enfin, les Tours De Pistes sont un exercice fondamental de la formation des pilotes car c'est une synthèse enchaînée de toutes les phases de vol que l'on retrouve dans un vol complet. De plus en plus, il y a des restrictions pour les non basés, à Cannes, à Fayence, ... maintenant à Aix, c'est facile ça ne concerne pas les basés, cependant cela nuit à la formation des pilotes pour une réduction du bruit bien discutable car ces vols extérieurs correspondent à une faible proportion de l'activité de l'aérodrome ! Où est le support et l'aide de notre administration de tutelle !!! De toute façon, notre avis ne compte pas, il suffit de voir les résultats de la consultation publique à Cannes avec une très large majorité de contre !
Pilote instructeur bénévole Ingénieur généraliste dont le domaine aéronautique

23/12/2025 - 12:11

Vu que les avions A et A+ sont très peu bruyants. Vu que les avions A et A+ sont très utilisés en école. Vu que les températures en été limitent fortement l'activité en milieu de journée. Je demande à ce que la plage de tour de piste soit élargie jusqu'à 22h.

23/12/2025 - 12:22

Période de restriction trop courte

Bonjour, J'estime que la période de restriction n'est pas assez longue et ne correspond pas à la période où il est possible de profiter de nos extérieurs les beaux jours. Elle devrait s'étendre d'avril jusqu'à octobre. De plus, je ne trouve pas normal que des avions de loisir bruyants, utilisés pour le plaisir de quelques-uns, aient le droit de déranger des milliers de personnes. Ils devraient tout simplement être interdit de vol en permanence, au même titre que les véhicules terrestres trop bruyants sont interdits ! Plus largement, à quoi servent les fameux tours de piste ? À faire des tests pour les maintenances j'imagine... (je ne pense pas que les pilotes ne fassent cela que pour le plaisir de décoller et atterrir 5 minutes après ???). Dans ce cas, ne peuvent-ils pas être limiter du lundi au vendredi ? Appliquons le principe de respect d'autrui, tout simplement ! Je suis persuadé que les pilotes n'aimeraient pas que des motos ou voitures avec des échappements débridés fassent le tour de leur quartier des dizaines de fois tous les jours ! Merci pour la prise en considération de mes réflexions. Résident du chemin des saints pères

23/12/2025 - 13:14

Il faut limiter davantage les tours de piste

La proposition de limitation des tours de piste est tres insuffisante. La période prise en compte devrait s'étendre a minima d'avril à octobre et idéalement toute l'année pour les avions bruyants. Il n'y a aucune raison pour que l'activité de loisir de quelques happy few, au demeurant peu respectueux de la transition écologique, nuise aussi fortement aux habitants d'un très large périmètre. Il vaudrait mieux promouvoir le développement de l'aviation électrique, tant pour notre sérénité que pour l'avenir de notre planète. résidente du chemin des SainPères

23/12/2025 - 13:33

Opposition ferme au projet d'arrêté de restrictions

Je suis pilote, enseignant aux élèves pilotes, et également aux élèves BIA dans plusieurs établissements scolaires de la région. Je suis fermement

opposé à ce nouveau projet de restrictions qui prétend entraver de plus en plus la capacité des écoles de pilotage à former les pilotes. Ce projet d'arrêté concerne les tours de piste. Or ces manoeuvres constituent le fondement même de l'enseignement aux élèves pilotes. Le tour de piste contient l'essentiel des manoeuvres que l'on enseigne à un élève au cours d'un vol. Limiter fortement l'enseignement des tours de piste revient à créer un impact inéluctable, à terme, sur la sécurité des vols. Que le Ministre a pourtant la charge de défendre. Un tel projet est donc insensé et devrait être retiré. Par ailleurs, le fait de limiter les tours de piste aux avions basés, comme cela se fait de plus en plus en France, constitue une seconde mesure parfaitement contraire au bon sens et à la sécurité des vols : les élèves-pilotes doivent absolument s'entraîner sur divers aéroports, afin d'apprendre à gérer des approches différentes les unes des autres. Les cantonner à leur aérodrome de base, comme cela se fait de plus en plus puisque nombre d'aérodromes interdisent les tours de piste aux non basés, revient donc à les empêcher d'apprendre ces différents types d'approches. Tout cela est extrêmement dangereux pour la sécurité des vols. En continuant à promouvoir ce type de restrictions, le ministre porte la responsabilité directe d'incidents de sécurité majeurs dans le futur, voire d'accidents.

23/12/2025 - 16:33

tours de pistes

Madame , Monsieur, Les tours de pistes sont insupportables, le bruit répétitif, les odeurs de carburants et de fumées. La pollution sonore et chimique est insupportable Bien à vous

23/12/2025 - 17:17

Un petit pas

C'est loin d'être suffisant pour les riverains, mais c'est déjà un pas..vers d'autres ?

23/12/2025 - 17:18

Un petit pas

C'est loin d'être suffisant pour les riverains, mais c'est déjà un pas..vers d'autres ?

23/12/2025 - 18:12

Restriction des tours de piste sur l'aérodrome des Milles

Je suis pour la restriction des tours de piste

23/12/2025 - 19:00

Contenu de l'arrêté très insuffisant.

Les tours de piste des petits avions de tourisme sont loin d'être la seule cause de nuisance. Les hélicoptères sont de plus en plus présents dans des plages horaires très étendues. Il avait été question qu'une station service puisse être installée sur le toit de l'un des grands hôpitaux de Marseille permettant aux hélicoptères servant au secours des personnes de ne plus faire ces rotations bruyantes, couteuses en énergie et en temps de trajet. Qu'en est-il? Pourquoi ces projets sont-ils si longs à aboutir? Une autre cause de gêne intense est la rotation toutes les 20 minutes du Pilatus très bruyant des parachutistes. Réduire la plage horaire de cet avion au jeudi après-midi, vendredi (hors 12h-14h) et au samedi matin de 9h à 12h me paraîtrait être un compromis raisonnable. La liberté de pratiquer des activités aériennes telles que le vol ou le parachutisme ne saurait s'exercer au détriment de la tranquillité des habitants des villages survolés. Imaginez si ma passion était de rouler sur les routes de ces villages avec un véhicule très bruyant. C'est interdit par le code de la route. Par ailleurs on demande aux habitants de ne pas faire de bruit (tondeuse ou autre) pendant les heures de déjeuner. Pourquoi l'autorise-t-on au-dessus de nos têtes? Enfin pourquoi comme cela se fait dans d'autres pays européens, n'oblige-t-on pas le gestionnaire de l'aérodrome à facturer lourdement les tours de pistes des avions bruyants (B et au-delà)? Cela pousserait les propriétaires à faire modifier leurs avions.

23/12/2025 - 19:00

Nuisance

Nous subissons régulièrement des nuisances sonores liées au passage fréquent des avions, ce qui perturbe notre tranquillité au quotidien. À cela s'ajoute le sentiment désagréable de manquer d'intimité : lorsque nous sommes dans notre jardin privé, nous sommes clairement visibles, ce qui nuit à notre confort et à notre vie privée. Ces éléments ont un impact réel sur notre qualité de vie et mériteraient d'être pris en considération.

23/12/2025 - 19:33

Minimaliste

Compte tenu de l'intrication de multiples sources de nuisances, cet arrêté se présente comme un premier pas, mais vraiment tout petit.

23/12/2025 - 19:55

Stop aux nuisances sonores

Une législation sur les nuisances sonores est absolument indispensable car les conséquences sur le bien être et la santé de la population se font sentir . Dès les beaux jours les repas en extérieur deviennent désagréables par le bruit des avions . Une loi ou un arrêté concernant les hélicoptères et leurs vols stationnaires qui rendent fous devrait également être adoptée .

23/12/2025 - 20:27

Bruit pollution

C'est insupportable je suis riveraine depuis 2011 et jamais nous avons eu autant de nuisance sonore ! Des odeurs de kérosène ! Des tours de pistes des essais moteur ! Des jets qui décollent à des heures où on dort !!! Ce qui été largement supportable pour un petit aérodrome de passionnés est devenu invivable ! Toute cette pollution !... jf me pose des questions sur notre santé physique et psychologique !.. sans oublier notre petite campagne des milles ou les oiseaux et la faune sont également bien impacté !!! Stop aux hélicoptères en stationnement au dessus de nos maisons etc ...

23/12/2025 - 20:28

Bruit pollution

C'est insupportable je suis riveraine depuis 2011 et jamais nous avons eu autant de nuisance sonore ! Des odeurs de kérosène ! Des tours de pistes des essais moteur ! Des jets qui décollent à des heures où on dort !!! Ce qui été largement supportable pour un petit aérodrome de passionnés est devenu invivable ! Toute cette pollution !... jf me pose des questions sur notre santé physique et psychologique !.. sans oublier notre petite campagne des milles ou les oiseaux et la faune sont également bien impacté !!! Stop aux hélicoptères en stationnement au dessus de nos maisons etc ...

24/12/2025 - 09:10

Soutien à la démarche de réduction des nuisances

Bonjour, Habitant à proximité de l'aérodrome, je soutiens la démarche de réduction des nuisances sonores. C'est une avancée dans la protection de la santé, du sommeil et de la tranquillité des riverains. Mais je souhaite que la réglementation aille encore plus loin en interdisant les vols les plus bruyants, en particulier les hélicoptères et jets notamment en fin de journée

et en soirée. Ces nuisances sont incompatibles avec une zone densément peuplée. S'ajoute aux nuisances sonores, les nuisances olfactives: les odeurs de kérozène sont préoccupantes pour la santé. L'aérodrome compte tenu de la zone dans laquelle il se trouve, ne peut pas accueillir des activités si polluantes et bruyantes sans porter atteinte au cadre de vie. Aussi je souhaite à l'avenir un encadrement plus stricte.

24/12/2025 - 09:55

GARRIGUES

Nuisances sonores et visuelles insupportables . On devient fous ! On ne se sent plus chez soi surtout avec ces avions au-dessus de nos têtes souvent à très basse altitude. Dans quelle mesure cela ne peut-il pas être assimilé à de la violation de vie privée ?

24/12/2025 - 15:00

Nuisances aérodrome Aix-en-Provence

Annulation des projets de hangars (6 000 m²). • Blocage du projet d'aérogare d'affaires : jugement à venir. • Recours contre les vols de voltige de juillet 2024. • Recours gracieux auprès du ministre des transports sur les risques de conflits d'intérêts liés à l'ancienne direction. • Permis d'usine hélicoptères (6 886 m²) contesté notamment pour absence d'étude

24/12/2025 - 16:06

Limitations

Aucun vol quel que soit l'aéronef les dimanches et jours fériés. Par ailleurs pour les tours de piste , les interdire le matin avant 9 heures et le soir après 17 heures.

24/12/2025 - 17:04

PROJET ARRETE PORTANT LA LIMITATION DES CONDITIONS D'UTILISATION DES TOURS DE PISTE SUR L'AERODROME D'AIX LES MILLES.

OUI JE SOUTIENS CE PROJET QUI PERMETTRA AUX MILLOIS D'AVOIR DES CONDITIONS DE VIE QUI CORRESPONDENT A LEURS ATTENTES .

24/12/2025 - 17:09

CONSULTATION AERODROME AIX LES MILLES

Bonjour Résidant sous l'emprise autorisée des avions en provenance ou à destination de l'aérodrome des MILLES, je partage l'avis du CIQ MILLOIS -sur

les JOURS ET HORAIRES d'ATTERRISSAGE RETENUS pour les avions évoqués
-sur les compte rendus annuels de contrôles d'exploitation à fournir par les
gestionnaires

24/12/2025 - 17:21

Aérodrome ou AÉRODRAME.

Si on ne peut qu'être satisfait de toutes améliorations des conditions de vie des habitants, comme de tous êtres habitants sous les contraintes imposées par quelques uns sur beaucoup trop , distribuées sans vergogne a tous, je ne sais pourquoi on s'entête à conserver un tel site de nuisance au coeur d'une urbanisation. A cette aérodrome, qui n'a su protéger ses activités en acceptant d'être ceinturé par une urbanisation de plus en plus dense (qu'avez vous autorisé messieurs les Préfets...). Pourquoi ne pas redistribuer ces activités, après départ de l'armée, sur les 5 aerodromes moins contraints situes a proximité relative d'Aix ? 5 aerodromes à moins de 45mn par voiture , et mêmes 3 accessibles par autoroutes.

24/12/2025 - 17:22

Aérodrome ou AÉRODRAME.

Si on ne peut qu'être satisfait de toutes améliorations des conditions de vie des habitants, comme de tous êtres habitants sous les contraintes imposées par quelques uns sur beaucoup trop , distribuées sans vergogne a tous, je ne sais pourquoi on s'entête à conserver un tel site de nuisance au coeur d'une urbanisation. A cette aérodrome, qui n'a su protéger ses activités en acceptant d'être ceinturé par une urbanisation de plus en plus dense (qu'avez vous autorisé messieurs les Préfets...). Pourquoi ne pas redistribuer ces activités, après départ de l'armée, sur les 5 aerodromes moins contraints situes a proximité relative d'Aix ? 5 aerodromes à moins de 45mn par voiture , et mêmes 3 accessibles par autoroutes.

24/12/2025 - 23:41

Jour Férié

Aucun vol le 1 ier mai serait bien

25/12/2025 - 19:08

proposition insuffisante

bonjour, le projet stigmatise les avions de loisir mais les nuisances proviennent beaucoup plus des jets privés et des hélicoptères d'Airbus ou Guimbal qui ne respectent ni les horaires ni les couloirs de vol. Dans les

activités de loisir, le principal fauteur de trouble est l'avion transportant les parachutistes qui fait le week-end lorsque la météo leur est favorable, plusieurs dizaines de mouvements, ne respectant aucun horaire dominical et avec un niveau sonore très élevé . depuis le temps qu'il nous fait subir ses nuisances, ce club aurait pu être contraint à investir dans des silencieux afin de modérer ce bruit qui gâche nos week-end tout au long de l'année. donc pour moi, la proposition est nettement insuffisante pour aider le secteur à retrouver un semblant de quiétude notamment le week-end et toute l'année, pas seulement en été. nos jardins ne sont pas accessibles seulement 3 mois et demi, nous sommes en Provence , pas en Moselle !!

25/12/2025 - 19:24

Nuisance sonore

Cela paraît de bon sens de préserver un tant soit peu la tranquillité des riverains en limitant a minima les tours de piste. Par contre, les essais moteurs entendus a 5km de là ne sont pas mentionnés.

25/12/2025 - 22:26

a descente pour se poser du Pilatus qui largue les parachutistes est tout à fait anormale : pique prononcé avec les gaz ouverts ce qui provoque beaucoup de bruit pour l'atterrissage et cela toute la journée du samedi et dimanche pour optimiser au maximum île nombre de rotations et donc de largages !

26/12/2025 - 08:59

Participation à la consultatio,

Je suis favorable au projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône)

26/12/2025 - 14:06

Madame, Monsieur, En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) est soumis à la consultation du public. C'est dans ces conditions que la Fédération Française Aéronautique tient à apporter ses premières observations comme suit : A titre liminaire, il est rappelé que la Fédération Française Aéronautique (FFA) est reconnue d'Utilité publique et d'Intérêt

général et qu'elle regroupe 600 aéroclubs associatifs représentant 50 000 licenciés fédéraux, sur 400 aérodromes français. La politique de la FFA consiste à recommander à ses membres, les aéroclubs affiliés, de s'intégrer dans la vie sociétale de leur environnement, et en particulier d'accorder une attention particulière au respect des populations riveraines des aérodromes. La FFA encourage également ses membres à pacifier les relations avec les riverains et leurs élus par l'adoption de « Chartes de Respect Mutuel » définissant les modalités pratiques du vol dans un esprit de « bon voisinage ». Les aéroclubs fédéraux ont une compétence reconnue par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) à délivrer de la formation au pilotage d'avion léger au travers de leurs structures « Organisation de formation déclarée » ou « Organisation de formation approuvée » et sont supervisés par la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile). Ils sont également qualifiés pour délivrer des licences et des qualifications de pilotes. Les règlements (UE) n°2018/1139 et n°1178/2011 encadrent leur fonctionnement. Ces missions font ainsi des aéroclubs des pépinières de vocations pour les jeunes se destinant à des carrières dans les filières économiques de l'aéronautique civil et militaire. On estime à environ 75 % la contribution des aéroclubs fédéraux à pourvoir les pilotes professionnels du transport commercial. Rappelons que le secteur aéronautique est l'un des seuls secteurs à être économiquement bénéfique pour l'Etat Français avec une balance commerciale excédentaire. Il s'agit donc d'un secteur stratégique pour la France qu'il convient de préserver et de faire prospérer. Cela étant rappelé, la Fédération Française Aéronautique a bien lu le projet d'arrêté et comprend pleinement la volonté de réduire les nuisances sonores pour les riverains, objectif légitime et nécessaire pour assurer la cohabitation durable entre l'aérodrome et son environnement. Les relations environnementales riverains/usagers peuvent s'appuyer sur l'outil français CALIPSO permettant de classer objectivement les aéronefs en fonction de leurs nuisances sonores et de leur accorder des privilèges de vols proportionnels à leurs qualités sonores définies par un indice IP. L'indice de performance sonore (IP) CALIPSO est d'ailleurs exprimé en référence au bruit maximal d'une conversation, fixé à 68 décibels (dB). Un IP 0 indique en moyenne un niveau de bruit équivalent à celui d'une conversation. Toutefois, les tours de piste constituent une activité indispensable à la formation et au maintien des compétences des pilotes, ce qui en fait un volet essentiel de la sécurité aérienne. Une réduction des plages horaires en après-midi risque de limiter significativement l'accès à cette activité, alors qu'elle doit être pratiquée régulièrement, dans différentes conditions météorologiques et surtout pendant les périodes de disponibilité des élèves et instructeurs. En été, les contraintes météo sont

telles que la chaleur oblige les avions légers des aéroclubs basés à rester au sol jusqu'à 18h30/19h. Aussi, nous recommandons la modification suivante du projet d'arrêté : « 1- Les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 19 heures. Entre le 1er juin et le 15 septembre, les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 20 heures. 2 Entre le 1er juin et le 15 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés, ne sont autorisés à réaliser des tours de piste que : - Les avions électriques ; - Les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B mentionnées à l'article 3 de l'arrêté du 17 juillet 2024 susvisé. En effet, nous recommandons également de ne pas pénaliser l'activité aérienne des aéroclubs, principale ressource financière pour équilibrer leur trésorerie, leur permettant de pouvoir renouveler leurs flottes en avions de nouvelle génération moins bruyant, ou d'équiper les avions plus anciens en dispositifs atténuateur de bruit. Il est essentiel de souligner que même une réduction limitée des plages horaires pourrait conduire à une concentration accrue des vols sur des créneaux plus courts, ce qui risquerait d'augmenter ponctuellement les nuisances sonores pour les riverains au lieu de les atténuer. Bien conscient de la nécessité de l'acceptabilité de l'activité aérienne de l'aérodrome d'Aix-Les Milles par les populations riveraines, nous souhaitons que l'arrêté de restriction s'appuie sur des mesures scientifiques et quantifiables des gênes sonores en utilisant la référence objective de CALIPSO créée en 2013 par la DGAC en concertation avec les parties prenantes. En revanche, il n'est pas acceptable de tenter de mesurer des gênes sonores « ressenties » qui, par définition, sont tout à fait subjectives. D'autre part, la FFA au travers de son « FabLab avion électrique », promeut une aviation plus vertueuse par l'utilisation de ces machines pour la formation ab-initio en tour de piste. Afin d'encourager l'aviation vertueuse, la FFA constate avec satisfaction que les avions électriques ne sont pas soumis aux dispositions contraignantes de l'arrêté. Nous sommes favorables également pour différencier les restrictions imposées aux avions les plus bruyants (classés « C » ou « D ») CALIPSO des avions ayant un indice IP égal ou supérieur à « B », « A » ou « A+ ». En conclusion, la Fédération Française Aéronautique appelle ainsi, en répondant à cette consultation, à garantir le maintien des plages horaires suffisantes, essentielles à la formation des pilotes et aux activités aéronautiques en général. Nous attirons également l'attention du rédacteur de l'arrêté sur la nécessité, pour les aéroclubs assurant de la formation aéronautique, d'équilibrer les contraintes imposées afin de préserver leur mission de service public et leurs équilibres économiques. Nous recommandons donc que l'arrêté trouve un arbitrage raisonnable entre les attentes légitimes des riverains, les missions de formation et les contraintes économiques des aéroclubs, sans pour autant arriver à une décroissance de

l'activité qui serait contraire à l'esprit de développement de notre pays et mortifère pour le secteur industriel aéronautique. Restant à votre disposition pour toute information complémentaire.

26/12/2025 - 15:51

Nuisances sonores aérodrome Aix-Les Milles

Un projet de limitation des tours de pistes n'a de sens que si des sanctions peuvent être appliquées pour les pilotes ne respectant pas la réglementation. Malgré de nombreuses réclamation déposée lors des nombreux survols en basse altitude hors des couloirs réglementaires, la situation ne change pas. Visiblement aucune action efficace n'est faite de la part d'EDEIS pour réduire cette nuisance importante. Une simple sensibilisation ne saurait suffire. Des sanctions doivent être appliquées pour les contrevenants.

26/12/2025 - 18:33

cet arrêté n'est pas suffisant pour la quiétude des riverains ces limites doivent être étendues toute l'année et l'aérodrome des milles réservé uniquement à une aviation électrique ou pour de l'aviation de loisir à élite excluant tout jet privée ou aviation commerciale.

26/12/2025 - 18:51

Aérodrome d'Aix-Les-Milles

Madame, Monsieur, Nous sommes opposés à la recrudescence des nuisances sonores qui seraient causées par les avions les samedis, dimanches et jours fériés durant l'été. D'autres moyens de transports rapides sont disponibles à proximité de cette zone : gare TGV d'Aix-en-Provence, aéroport de Marignane. La volonté de quelques personnes privilégiées ne doit pas nuire à la tranquillité sonore et la qualité de l'air de toute la population environnante. La protection de la faune est également à prendre en compte. Merci de tenir compte de ces éléments importants dans votre prise de décision. La préservation de l'environnement et la qualité des conditions de vie des citoyens locaux sont primordiales. La liberté des uns s'arrête là où commence celles des autres. Merci de votre compréhension. Cordialement

27/12/2025 - 03:30

Le CIQ Pasteur Tamaris soutient cet avis afin que l'arrêté soit pris.

27/12/2025 - 04:29

Projet Aérodrome Aix-en-Provence

Je valide le projet proposé : projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône). Effectivement trop d'avions perturbent par le bruit émis lors des survols au dessus de nos maisons. Merci pour ce projet qui limitera ces vols.

27/12/2025 - 11:07

Avis favorable avec également l'ajout des hélicoptères aux restrictions

Pouvons nous également ajouter aux restrictions les hélicoptères ?

27/12/2025 - 11:41

Le CIQ Gardanne Est se prononce pour une diminution importante de l'utilisation de cet aérodrome et soutien les demandes du CIQ Millois

Nous sommes des milliers d'habitants à Gardanne qui subissons le bruit du passage d'avions de tourisme ou privés tout au long de l'année. Nous ne devrions pas avoir à répondre à cette enquête publique puisque les avions qui prennent leur envol ou atterrissent sur cet aérodrome ne devraient pas passer au dessus de notre ville. Et pourtant nous constatons que cela se produit. Le territoire de Gardanne/Meyreuil est extrêmement impacté par le bruit occasionné par les grosses entreprises : la centrale de Provence, Altéo, la décharge de Malespine, Pat'Ild, EVD, les 11 zones d'activités industrielles et commerciales. Ces entreprises et zones sont toutes situées en milieu fortement urbanisé. Ce bruit qui est dû aux milliers de camions qui alimentent ces industries mais aussi à leur fonctionnement font souvent l'objet de mise en demeure préfectorales. Nous ne souhaitons pas que viennent s'y ajouter le bruit des avions et des hélicoptères. Nous demandons que les couloirs de l'aérodrome soient strictement respectés, que l'utilisation de cet aérodrome soit le plus possible diminué. S'il devait en être autrement l'état et les collectivités territoriales devraient à terme demander sa fermeture.

27/12/2025 - 17:24

Riverain

La plage horaire proposée (8h/ 19h) est très large. Si elle devait être maintenue, été comme hiver, il serait souhaitable de protéger la période 12h/ 14h. Par ailleurs, il apparaît utile de mieux réglementer les approches et les départs en définissant, en concertation avec les usagers, des volumes de protection environnementale permettant de prévenir les risques de déviation inopportunes des trajectoires.

27/12/2025 - 18:13

Danger

Les moments les plus critiques d'un vols sont les atterrissages et le décollage, restreindre l'entrainement des pilotes a ces phases de vols est une aberration et met en danger la vie des usagers et des pilotes locaux. Je suis opposé a ces limitations dangereuses qui mettent en danger les activités local d'aviation générales qui sont déjà en danger du fait du Gestionnaire EDEIS qui fait ce qu'il veut sans qu'aucun politique ne s'y oppose...

27/12/2025 - 18:18

Bien mais insuffisant

Cet arrêté va dans le bon sens mais pour respecter le sommeil des riverains il faudrait également proscrire les décollages et atterrissages tôt le matin et tard le soir, en particulier ceux des avions à réaction avant 9h et après 21h

27/12/2025 - 18:42

Consultation LFMA

Le développement d'une région, ici la Duranne, ne peut se faire sans que suivent les infrastructures. Le réseau routier a été très long à suivre et se garer à Aix TGV est difficile. À propos du site ferroviaire, un reportage récent a mis en exergue une gigantesque décharge sauvage à ciel ouvert. De son côté, l'aviation fait sa mutation sans bruits médiatiques. Des avions écoles électriques, d'autres avec des moteurs A+ depuis de nombreuses années, une aire dédiée pour le travail des hélicoptères, une protection acoustique pour les essais des bi moteurs en entretien, une augmentation des zones à éviter pour la tranquillité des riverains, l'été quasiment personne ne vole aux heures les plus chaudes pour des raisons de sécurité notamment refroidissement moteur... Au final, il ne faudrait pas que l'aviation bashing soit l'arbre qui cache la forêt des problèmes locaux.

27/12/2025 - 18:52

Avis défavorable au projet d'arrêté

Le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les-Milles appelle de sérieuses réserves de fond. En premier lieu, la restriction généralisée des tours de piste à la plage horaire 8h-19h, sans distinction suffisante entre les classes acoustiques, est disproportionnée. La classification CALIPSO, et en particulier les catégories A et A+, a précisément été conçue pour différencier les aéronefs les moins bruyants. Limiter ces aéronefs performants acoustiquement à 19h n'a pas de sens technique et vide la classification de sa finalité. Une extension au moins jusqu'à 22h pour les avions A et A+ serait cohérente, équilibrée et conforme à l'objectif de réduction des nuisances. Par ailleurs, le projet ne tient pas compte de la réalité opérationnelle de l'aviation légère. Les avions écoles, presque exclusivement classés A ou A+, assurent une mission essentielle de formation et de sécurité. Les tours de piste ne relèvent pas d'un loisir de confort mais d'une activité pédagogique indispensable, non délocalisable. En période estivale, les contraintes météorologiques (températures élevées, densité de l'air) conduisent, pour des raisons de sécurité, à réduire ou interrompre les vols aux heures centrales de la journée. Restreindre également la fin de journée revient à concentrer l'activité sur les plages horaires les moins favorables, ce qui est contraire aux principes élémentaires de sécurité des vols. Enfin, cet arrêté compromet gravement toute évolution future de l'aérodrome, notamment en matière de formation avancée ou de vol de nuit, et fige durablement l'activité dans une logique restrictive, sans vision à long terme. Si la prise en compte des nuisances sonores est légitime, elle doit s'appuyer sur des mesures proportionnées, différenciées et techniquement fondées. En l'état, le projet d'arrêté ne répond pas à ces exigences et ne devrait pas être signé sans une révision profonde de ses dispositions.

27/12/2025 - 9:30

Totalement contre les limitations

Nous, riverains avons achetés nos maisons bien après l'installation de l'aérodrome. Nous avons acheté au plus bas grâce à la proximité de l'aérodrome. Il ne faut pas se voiler la face et jouer les vierges effarouchées, il est plus que malvenu de se plaindre maintenant des nuisances.

27/12/2025 - 21:15

Restriction trop importante

Les restrictions sans distinction de classe calypso n'ont pas de sens. Limiter à 19h les A et A+ est excessif. Ils devraient pouvoir voler jusqu'à 22h Les avions écoles (donc à vocation autre que loisir pur) sont presque tous A et A+ et font des tours de pistes. - en été, les températures obligent à arrêter les vols entre midi et deux, repoussant à la fin de journée. Il en va de la sécurité des vols. Cela va à l'encontre du développement de la plate-forme notamment du vol de nuit avec restrictions, tous les investissements qui y sont liés et l'activité économique autour de la plate-forme.

27/12/2025 - 22:34

Défavorable aux limitations

Cet aérodrome existe depuis avant même la seconde guerre mondiale, et les avions exploités au cours des décennies passées étaient bien plus bruyants. Toutes les personnes qui se plaignent des nuisances alléguées ont acquis leur bien immobilier en connaissance de cause. On ne saurait soumettre les activités de loisir, d'apprentissage du pilotage, bref la vie économique du pays aux exigences des retraités. Je suis défavorable à ce projet de réglementation qui contribue une fois de plus à faire de notre pays, et de l'Europe en général, une maison de retraite géante.

28/12/2025 - 06:50

Pilote en formation

L'aérodrome de Aix me permet de me former au métier de pilote de ligne. Dans le bassin de vie des Bouches de Rhône c'est le seul aérodrome accessible à moins de 30 min, sans Aix les milles il faudrait aller jusqu'à Avignon pour le plus proche. Les autres aérodromes sont soit privé soit souffre déjà de restrictions très fortes que ce soit réglementaire ou structurelle.

28/12/2025 - 08:03

Trop de vols le weekend

Bonjour, ce nouvel arrêté va permettre certains appareils de voler le weekend, je trouve cela inacceptable, j'habite route de l'enfant nous avons les nuisances de la Zone toute la semaine, le weekend ça se calme mais il y a à la place les avions, il faudrait pouvoir interdire les vols le weekend pour permettre aux habitants d'avoir un vrai repos le weekend, merci

28/12/2025 - 09:11

Sécurité des vols

La sécurité des vols est l'enjeu essentiel de l'aviation légère et le moyen le plus efficace de l'augmenter est précisément les tours de piste. Limiter les TDP à 19h locale n'est donc pas compatible, comment les contributeurs du développement économique (les salariés ou chef d'entreprise de la région aixoise) pourront répondre à cette sécurité des vols s'il ne peuvent faire aucun tour de piste. Les horaires de travail de la majorité sont précisément dans les horaires autorisés, donc même en période estivale ils ne pourront maintenir leur entraînement à jour. Il ne faut donc pas limiter les tours de piste à 19h locale.

28/12/2025 - 11:08

AERODROME DES MILLES

L'activité de cet aérodrome est devenue nuisible à notre environnement - nuisance sonore et polluante dans une période où nous sommes censés penser protection de notre environnement, enjeu climatique, COP etc... l'aérodrome va à l'encontre de toute réflexion environnementale. Il existe déjà l'aéroport de Marignane - pourquoi multiplier les nuisances ? J'attends de votre Ministère des décisions raisonnables pour le bien-être de la population et de notre environnement. Merci beaucoup.

28/12/2025 - 11:10

AERODROME DES MILLES

L'activité de cet aérodrome est devenue nuisible à notre environnement - nuisance sonore et polluante dans une période où nous sommes censés penser protection de notre environnement, enjeu climatique, COP etc... l'aérodrome va à l'encontre de toute réflexion environnementale. Il existe déjà l'aéroport de Marignane - pourquoi multiplier les nuisances ? J'attends de votre Ministère des décisions raisonnables pour le bien-être de la population et de notre environnement. Merci beaucoup.

28/12/2025 - 11:15

Stop à l'extension des activités de l'aérodrome des Milles

Cet arrêté est symbolique mais insuffisant face au développement continu de l'activité aéronautique. Compte tenu des impacts environnementaux comme des nuisances vis à vis des populations je demande que soit mis un terme définitif au développement des activités de l'aérodrome des Milles.

28/12/2025 - 14:17

Pas favorable

Je suis contre cette nouvelle réglementation

28/12/2025 - 14:17

Pas favorable

Je suis contre cette nouvelle réglementation

28/12/2025 - 14:34

Pour des avions électriques

Je souhaite que soit imposé l'usage d'avions électriques avec un échancier comme pour les automobiles qui laisse un temps raisonnable pour la transition. Dans une zone très urbanisée, il faut favoriser les uns et dissuader de plus en plus fortement chaque année les autres.

28/12/2025 - 15:36

Aérodrome des milles

Je vous rappelle que cet aérodrome a été utilisé par les allemands, par une base aérienne pendant plus de 50 ans. Les habitants qui se plaignent se sont installés aux abords de l'aérodrome et après de plaignent des nuisances. C'est un aérodrome, pas un parc de loisirs

28/12/2025 - 18:06

Contre le projet

Étant moi même jeune élève pilote, et travaillant tous les jours jusqu'à 18h, les seuls moments où je peux voler sont les week-ends et les jours fériés, ou le soir entre 19h et 20h. De plus, la restriction porte sur la période estivale, seule période où il fait jour assez tard et assez beau pour voler sans encombre. Les riverains à proximité habitent là en connaissance de cause, et ne peuvent reprocher aux avions leur passage. L'apprentissage aéronautique passant obligatoirement par des tours de piste.

28/12/2025 - 18:17

Limitation des vols aérodrome des Milles

Limiter le nombre de vols et de tours de piste afin de réduire les nuisances ainsi que les vols d'essais hélicoptères

28/12/2025 - 18:17

Limitation des vols aérodrome des Milles

Limiter le nombre de vols et de tours de piste afin de réduire les nuisances ainsi que les vols d'essais hélicoptères

28/12/2025 - 19:13

projet d'arrêté... aérodrome d'Aix-les-Milles

STOP au BRUITS et POLLUTIONS de l'AIR sur les environs de cet aérodrome. Trafic trop intense d'avions et hélicoptères survolant Gardanne de jour et de nuit. STOP aux POLLUTIONS CUMULEES.

28/12/2025 - 19:13

projet d'arrêté... aérodrome d'Aix-les-Milles

STOP au BRUITS et POLLUTIONS de l'AIR sur les environs de cet aérodrome. Trafic trop intense d'avions et hélicoptères survolant Gardanne de jour et de nuit. STOP aux POLLUTIONS CUMULEES.

28/12/2025 - 20:17

Contribution du CIQ Bouc-Bel-Air Nord à la consultation sur le projet d'arrêté limitant les tours de piste

Notre association CIQ Bouc-Bel-Air Nord (loi 1901 n° W131019102) a été fondée en janvier 2025 et regroupe déjà 75 familles du Nord de la commune de Bouc-Bel-Air . La défense de la qualité de la vie est l'objet principal de notre Comité de Quartier . Notre commune est très impactée par les nuisances sonores liées à la circulation routière: que ce soit avec l'A51 qui la traverse selon l'axe Nord Sud, avec la RD8n parallèle à l'A51, mais aussi la RD6 en axe Est Ouest une 2x2 voies à l'intense trafic de poids lourds . L'activité de l'aérodrome amène une nuisance supplémentaire et cumulative. Certains de nos adhérents nous ont expliqué presque s'habituer au bruit de l'autoroute avec un 'ronnement régulier et perpétuel' mais ils restent très sensibles aux bruits des aéronefs non prévisibles et intermittents. C'est pour eux une source de 'stress' . Nous avons pris connaissance du projet de l'arrêté de restriction et nous émettons un avis favorable en faveur de ce projet d'arrêté, qui va dans le bon sens pour réduire les nuisances sonores du trafic aérien. A cet avis favorable nous joignons quelques réserves : * La période d'application envisagée (1er juin au 15 septembre) est au coeur de l'été. Dans les faits c'est une période où les habitants sont plus souvent en intérieur la journée en raison de la chaleur estivale. Ils sont ainsi dans ce cas préservés du bruit. La mesure serait plus pertinente si elle s'étendait au-delà des 2 bornes, c'est au printemps et en

automne que les habitants sont plus souvent exposés en extérieur. * Le texte manque d'ambition concernant les classes de bruit autorisées pour les tours de piste. La localisation de l'aérodrome est ce qu'elle est, avec en toute proche périphérie beaucoup d'habitations, des écoles, des terrains de sport etc ... Bref ce contexte nécessiterait de donner un signal fort aux utilisateurs de l'aérodrome en étant encore plus restrictif sur les classes autorisées. Ce serait aussi un message envoyé aux propriétaires des aéronefs 'ultra bruyants' (et il y en a un certain nombre qui survolent Bouc-Bel-Air) d'engager les adaptations nécessaires sur les échappements ou autres. Nous vous remercions de prendre en compte la contribution du CIQ Bouc-Bel-Air Nord dans le cadre de la consultation en cours. Le bureau du CIQ Bouc-Bel-Air Nord

28/12/2025 - 20:50

Bonjour, Compte tenu des circuits de tour de piste actuellement en vigueur dont l'objectif est de réduire au maximum les nuisances sonores, et la vigilance des pilotes, instructeurs et contrôleurs aériens, je ne comprends pas l'intérêt de telles restrictions. Je suis assez défavorable à un tel projet. Cordialement

28/12/2025 - 22:41

Limitation des nuisances liées aux aéronefs

Cet arrêté est symbolique mais insuffisant face au développement continu de l'activité aéronautique. Il faut des limitations plus strictes.

29/12/2025 - 10:43

La restriction des vols est nécessaire. Il existe de sérieuses nuisances sonores à cause de ces avions dont souffrent d'ores et déjà les habitants dans cette zone d'Aix en Provence

29/12/2025 - 11:35

Spéculation immobilière

L'agent immobilier m'avait soutenu que d'habitude il n'y avait pas de bruit alors que je visitais une maison pas trop chère et qu'un petit avion passait et repassait. Finalement je n'ai pas acheté là car il était évident que l'aérodrome occasionnait des nuisances sonores, et c'est pour ça que le prix de la maison était moins haut. Les écoles de pilotages avec les petits avions de tourisme fonctionnent pas mal le soir et le week-end car c'est un loisir et les gens viennent après le travail. Pour moi, ce débat relève beaucoup d'une spéculation immobilière car sans les nuisances sonores occasionnées par l'activité aéronautique, la valeur des maisons va augmenter.

29/12/2025 - 16:14

Aberration

L'interdiction ferme des tours de piste le weekend et les jours fériés entraînera irrémédiablement l'impossibilité pour la plupart des pilotes de maintenir leurs compétences convenablement. C'est une pure aberration qui se doit d'être revue et corrigée en concertation avec les aéroclubs !

29/12/2025 - 17:22

Punir l'avenir

Je suis usager de l'aérodrome d'Aix les Milles depuis près de 30 ans. La pression exercée sur nous usagers, depuis l'arrêt des activités militaires il y a 23 ans, n'a cessé d'augmenter : dégradations, menaces anonymes, menaces de fermeture, restrictions. Les usagers ont pourtant toujours été à l'écoute des riverains. Vous ne trouverez pas une seule communauté d'usagers de quelque nature que ce soit plus respectueuse de son voisinage, des règles qui lui sont applicables, de son environnement en général. Qui punit-on ? Les jeunes élèves pilotes dont la formation est impactée. Leur aptitude à s'entraîner se dégrade. Ces jeunes dont certains piloteront les avions de ligne qui vous transporteront en vacances ou en déplacement professionnel. Ceux qui transporteront vos médicaments, vos équipements, les marchandises des entreprises qui vous emploient. N'en avons-nous pas assez de scier la branche sur laquelle nous sommes tous assis? Cet aérodrome, civil et citoyen, est un trésor local. Nous devrions le protéger, pas l'anéantir. Sans vouloir manquer de respect aux associations de riverains, je m'interroge par exemple sur les mesures que ces groupes exigent sur le contrôle des véhicules polluants ou bruyants dans leurs communes. A les entendre tous leurs maux proviennent de quelques avions légers qui passent à des kilomètres de leurs habitations la plupart du temps. Je trouve cela dommage et disproportionné.

29/12/2025 - 17:48

Aérodrome du village des Milles

Je suis pour une restriction des tours de piste sur cette aérodrome vue l'étendue d'habitations qui ce trouve autour cette aérodrome surtout les dimanches et jours fériés ainsi que le mois d'août les habitants on besoin de repos et moins de CO2 .

29/12/2025 - 23:11

Habitant de la Duranne et Pilote d'avion

Bonjour. Je suis directement concerné par cette consultation car vivant à proximité immédiate de l'aérodrome (à La Duranne, avec vue sur l'aérodrome et sur l'ensemble des avions en tour de piste, au décollage et à l'atterrissage, dans la zone bleue de la carte VAC de l'aérodrome). Je suis également titulaire d'une licence de pilote d'avion, mais je ne suis

membre d'aucun aéro-club basé à l'aérodrome d'Aix Les Milles ce qui n'impacte donc pas mon avis. Tout d'abord il faut savoir que les modifications envisagées n'apporteront absolument aucun gain de nuisance pour les riverains alors qu'elles feront peser des risques importants pour la sécurité aérienne et pour la formation des pilotes. En effet, après avoir pris des informations, l'essentiel des avions des flottes des aéro-clubs de la zone, et en tous cas toute les flottes école (qui font 95% des tours de piste), sont classés Calipso A ou A+, donc elles pourront continuer à voler sur les jours restreints. Ensuite, limiter les horaires à 19h en fin de journée fait peser d'importants risques car l'été il est extrêmement dangereux de faire des tours de piste aux heures les plus chaudes de la journée et ceux ci sont donc décalés en fin de journée aux heures moins chaudes. En limitant à 19h il faudra nécessairement faire des tours de piste aux heures les plus chaudes des jours d'été ce qui augmentera de manière exponentielle le risque d'accident et les décisions donc il est question dans cette consultation en seront entièrement responsables ! Enfin, vivant à proximité immédiate de l'aérodrome je n'ai absolument jamais à me plaindre de nuisances sonores provenant des avions en tour de piste. Nous sommes beaucoup plus impactés par les essais moteurs d'entreprises de la zone (Guimbal notamment) qui produisent des nuisances sonores infiniment plus importantes et gênantes que n'importe quel avion en tour de piste. Bref, ces décisions sont absurdes et n'apporteront aucun gain ni aucune satisfaction supplémentaire des riverains et entraîneront en revanche beaucoup de risques pour la sécurité des usagers de l'aérodrome comme des riverains alentour.

30/12/2025 - 09:36

Contribution d'une riveraine

Bonjour, Ces restrictions sont utiles et nécessaires, mais insuffisantes. Les nuisances dues au bruit sont nombreuses pour les riverains habitants sur le trajet des avions. Je vous incite donc à accentuer encore les restrictions de vols à l'année entière et on pas trois mois, comme le prévoit le projet initial. De plus, aucune restriction n'est mentionnée pour les hélicoptères, qui sont une nuisance sonore importante.

30/12/2025 - 12:05

aérodrome d'Aix les milles

bonjour laissez l'aérodrome tel qu'il est c'est largement suffisant, arrêtez le massacre . bouc bel air est sur le couloir de cet aérodrome. le passage actuel est suffisamment désagréable. merci de respecter la tranquillité des habitants tout autour de l'aérodrome. tout ca pour des jets privés. l'aéroport de Marignane leur suffit .

30/12/2025 - 21:08

Mesure des mesures

- Les mesures doivent aussi préciser une limite de nombre de rotations et non pas seulement l'amplitude horaire. Par ailleurs, il serait souhaitable de mettre en place des mesures concernant les autres sources de pollution sonore (et notamment les essais moteurs). - Qui contrôle ces mesures ? - Les résultats des mesures peuvent-ils être mis à disposition des riverains impactés (ex site internet) ?, voire être contestés par ces derniers ? - Quelles sont les pénalités applicables en cas de non respect des mesures ?

31/12/2025 - 10:28

Au secours

Depuis 2018 les nuisances sonores n'ont fait qu'augmenter. Nous constatons des survols de notre maison de plus en plus fréquents et parfois à basse altitude, sans restriction d'horaires..Parfois à 21h30 l'été il y a des avions qui tournent au dessus de nous. Il serait bien de limiter les mouvement en nombre et en heures. Surtout dans la période estivale où nous vivons plus à l'extérieur. Il serait bien également de pouvoir signaler les infractions. Dépassement d'horaire, ou vol trop bas. Une personne en mobylette qui tourne sans arrêt autour de notre maison on peut lui parler mais un pilote qui fait la même chose au dessus de notre maison on ne peut rien exprimer. Aix en Provence est une belle ville très prisée par les touristes, préservons là! Il faut qu'un moyen soit mis en place pour permettre aux riverains de signaler les abus.

31/12/2025 - 16:19

Le Comité d'Intérêt de Quartier du Pont de Béraud à Aix en Provence accueille favorablement le projet d'arrêté de restriction portant sur les conditions d'utilisation des tours de piste afin de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome d'Aix les Milles. Il donne un avis favorable, même si il doit encore être amélioré afin de faire coïncider la période estivale avec le calendrier IATA, c'est-à-dire du dernier dimanche de mars au dernier samedi d'octobre pour une meilleure compréhension ,et aussi limiter les tours de piste, les samedis, dimanches et jours fériés durant cette période, aux seuls avions électriques ou classés A et A+, reconnus pour leur faible impact sonore. Ce projet nous semble constructif et honnête quant à la qualité de la vie des nombreux résidents..

31/12/2025 - 19:00

Soutien avec réserve de ce projet

Le CIQ Nord Est d'Aix en Provence soutient cet arrêté qui constitue une réelle avancée et répond aux préoccupations des aixois. Il propose néanmoins : - Une meilleure prise en compte de la saisonnalité au sens de la définition de l'été IATA (début le dernier dimanche de mars et fin le dernier samedi d'octobre) - une extension de la plage horaire autorisant

la réalisation des tours de piste, jusqu'à 21h mais seulement pour les avions classés Calypso A et A+ et avions électriques (à défaut jusqu'à 20h pour tous les appareils). - l'ajout d'un article indiquant qu'un bilan chiffré de la surveillance sera présenté annuellement par la DSAC-SE et communiqué aux membres de la CCE.

01/01/2026 - 09:22

Modifications à prévoir

Il faudrait distinguer les types d'avion selon leur classe calypso. Limiter les avions écoles, en particulier de classe À et À+ est une débilite (désolé), et ouvrir leur créneau jusqu'à 22h paraît être logique. Il en est de même pour ces memes types d'avion école pour les tours de piste nécessaires à la formation de beaucoup d'élèves mais aussi pour les entrainements des licenciés !

01/01/2026 - 18:50

Diminuer les tours de piste toute l'année

Madame, Monsieur, Je souhaite attirer votre attention sur la nécessité de limiter les tours de piste les samedis, dimanches et jours fériés, tout au long de l'année, pour deux raisons principales : 1.Nuisances sonores constantes : Le niveau sonore reste identique, qu'il s'agisse du mois de janvier ou de juillet. 2.Les catégories A+ et A regroupent des appareils particulièrement bruyants et polluants. Enfin, il est important de rappeler que les avions légers basés, sont souvent pilotés par des amateurs qui enfreignent régulièrement les règles en vigueur (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile – Sud-Est), notamment en matière de survols et de hauteurs de vol non autorisés au-dessus de Puyricard. Cela pose également des problèmes de sécurité. Je vous remercie pour votre attention et reste à votre disposition pour toute précision. Cordialement

01/01/2026 - 19:10

Suggestion de pilote LFMA

Le terrain LFMA existe depuis 1945 et les riverains savent parfaitement quand ils s'installent près d'une aérodrome. Les pilotes pour des raisons évidentes de sécurité, doivent s'entrainer. Les tours de piste sont peu nombreux entre 8h00 et 9h00 et entre 19h00 et 20h00. Nous suggérons de repousser jusqu'à 20h00 la limitation, ce qui ne gênerait pas les riverains de fait. Nous suggérons également d'appliquer la limitation aux entrainements au vol de nuit sur la même plage horaire. Les restrictions sont une décision compréhensible et facile. Cependant, il serait utile que la DGAC incite fortement l'exploitant EDEIS, les aéroclubs et les usagers de la plateforme en général à utiliser les avions modernes très peu bruyants désormais (moteur ROTAX), qui fonctionnent avec le SP98 (ou essence auto), meilleur pour la santé. Ainsi, la cohabitation avec les riverains serait fluide comme elle l'est actuellement avec les ULM.

02/01/2026 - 12:10

Nuisances sonores et pollution

Effectivement il faut limiter les vols, on n'en peut plus des nuisances sonores, mais il faut aussi limiter les nuisances des hélicoptères et les essais de moteur de l'entreprise Gaimbal, ainsi que les vols intempestifs des jets privés, beaucoup de choses à revoir sur cet aérodrome qui nous polluent la vie....

02/01/2026 - 13:46

Excès et nuisances

L'activité de l'aérodrome d'Aix les Milles est génératrice de nuisances bien par delà 'les proches riverains', car des habitants de la Duranne, Gardanne, Simiane-Collongue, Mimet, le Jas de Bouffan, Puyricard, Eguilles, et tant d'autres endroits, se plaignent, et à juste titre, du survol incessant en journée, et souvent à une altitude trop basse pour être dans le respect de la réglementation, des petits avions de LOISIR. L'activité hélicoptère est elle aussi une vraie source de souffrance avec ses vibrations basses qu'aucun vitrage ne saurait arrêter, parfois pendant des heures en journée, et même en nocturne (comme pour des tests moteur ? pour les avions, aussi en nocturne, parfois jusqu'à deux heures du matin). De plus, l'absence de communication de la part du gestionnaire du site EDEIS (dont on sait la survie à coup de subventions) est pour ainsi dire du domaine du scandale, et rend très nerveux les riverains les plus proches et impactés. Ils doivent changer leur façon de faire, et ce au plus vite, car il finira par y avoir des actes désespérés, je le crains, par celles et ceux qui voient leur santé, physiologique comme mentale, polluée et se dégradant par la suractivité qui ne voit que ses intérêts économiques et ceux du territoire Aixois (qui ? les gens aisés, encore une fois) Il n'est évidemment pas question de remettre en cause l'activité de l'aérodrome, et des entreprises qui y sont liées, mais sans un respect plus poussé des dizaines de milliers de personnes habitant le territoire, au profit de quelques centaines d'employés et de clients fortunés, il est évident que nous irons à la confrontation et à la casse.

03/01/2026 - 10:16

Nuisance sonore

Cette arrêté serait un vrai pas en avant en ce qui concerne les nuisances sonores consécutives aux avions. Il serait intéressant également de ne pas augmenter le trafic sur cet aérodrome. Merci

03/01/2026 - 10:16

Nuisance sonore

Cette arrêté serait un vrai pas en avant en ce qui concerne les nuisances sonores consécutives aux avions. Il serait intéressant également de ne pas augmenter le trafic sur cet aérodrome. Merci

03/01/2026 19:01

Avis sur projet arrêté de restriction des tours de piste aérodrome Les Milles

Je réside tout au Nord de la commune de Bouc Bel Air depuis 2003 . En 22 ans les survols de petits avions se sont accentués . Le problème est qu'ils sont à altitude assez basse et font souvent un vacarme infernal . Donc oui pour les restrictions à la belle saison mais pourquoi ne pas étendre ces restrictions toute l'année . A l'heure ou le contrôle technique des motocyclettes est en place intégrant le contrôle du bruit, pourquoi s'obliger à supporter encore des avions qui pétaradent en échappement libre . C'est un problème de santé publique, le bruit étant un facteur d'altération de la santé mentale, même si en étant fugace et invisible il se remarque moins qu'autre chose . En synthèse conservons Les Milles pour les vols de sécurité (gendarmerie, pompiers, hopitaux), les vols 'sans bruits' électriques par exemple et envoyons les engins qui pétaradent hors des zones urbanisées . C'est une question de bon sens .

03/01/2026 - 19:03

NUISANCES DE L'AERODROME D'AIX LES MILLES

LES NUISANCES LIEES A L'AERODROME D'AIX LES MILLES PERTURBENT CONSIDERABLEMENT L'ENVIRONNEMENT DE CELUI-CI. EN EFFET LE NOMBRE DE MOUVEMENTS A AUGMENTE DE FACON IMPORTANTE DE JOUR ET QUELQUEFOIS DE NUIT. LE BRUIT GENERE PAR LES PASSAGES D'AVIONS ET D'HELICOPTERES TANT AU DECOLLAGE QU'A L'ATTERRISSAGE EST IMPORTANT SURTOUT LORSQU'IL EST EFFECTUE A TRES BASSE ALTITUDE ET HORS DES TRAJECTOIRES AUTORISEES. LA PROXIMITE DE NOMBREUSES ZONES D'HABITATION DEVRIT RESTREINDRE VOIRE SUPPRIMER CES PASSAGES. SANS MENTIONNER LES RISQUES PHYSIQUES (IL Y A EU DES CRASHS A PROXIMITE DU TERRAIN). LA RESTRICTION VOIRE LA SUPPRESSION EST SOUHAITABLE.

04/01/2026 - 09:11

Favorable à un arrêté de limitation des tours de piste

Bonjour, J'adhère totalement à la mise en place d'un arrêté limitant l'utilisation des tours de piste et j'ajouterai que ces tours de piste ne devrait être autorisés uniquement dans le cas d'avions équipés de moteurs électriques .

04/01/2026 - 09:12

Favorable à un arrêté de limitation des tours de piste

Bonjour, J'adhère totalement à la mise en place d'un arrêté limitant l'utilisation des tours de piste et j'ajouterais que ces tours de piste ne devraient être autorisés uniquement dans le cas d'avions équipés de moteurs électriques .

04/01/2026 - 12:48

Aérodrome d'Aix les Milles, vers un arrêté de restriction portant sur les conditions d'utilisation des tours de piste afin de limiter les nuisances sonores... Réunis en sous-préfecture dès le 18 septembre dernier, les membres de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) avaient préparé la réunion du 14 octobre autour de la réduction des nuisances sonores liées à l'activité de l'aérodrome d'Aix-en-Provence. Un projet d'arrêté de restriction est maintenant sur la table, fruit d'années de concertation entre riverains, autorités et usagers de la plateforme. Depuis plusieurs mois, les riverains multiplient les échanges avec les différentes parties prenantes de l'aérodrome dans l'espoir d'une amélioration de leur cadre de vie. Ces discussions ont abouti à un projet d'arrêté que les associations locales et les municipalités concernées accueillent favorablement, bien qu'elles souhaitent encore y apporter quelques ajustements. Un compromis salué mais perfectible Certes ce projet d'arrêté ne reflète pas entièrement nos souhaits, mais il constitue un pas important et nécessaire vers la réduction des nuisances sonores sur le secteur des Milles et plus largement le Pays d'Aix. Ce projet reprenait une grande partie des éléments issus du groupe de travail. Il est perçu comme un outil essentiel, que nous appelons tous à mettre en œuvre rapidement. Néanmoins, nous souhaitons que deux ajustements soient apportés cet arrêté : • Aligner la période estivale sur le calendrier IATA, c'est-à-dire du dernier dimanche de mars au dernier samedi d'octobre, comme évoqué au sein du Groupe de Travail. • Restreindre les tours de piste (TdP), les samedis, dimanches et jours fériés durant cette période, uniquement aux avions électriques ou classés A et A+, reconnus pour leur faible impact sonore. Nous rappelons également que la régulation concernant les avions non basés est d'ores et déjà en application depuis mars 2024, via la Consigne Particulière de la DSAC-SE, conforme aux recommandations du Groupe de Travail. Un avis favorable porté par un large collectif Les associations de riverains, le CIQ millois comme la Fédération Des CIQ du Pays d'Aix ainsi que les mairies d'Aix-en-Provence et d'Éguilles ont tous exprimé un avis favorable sur ce projet, nous le souhaitons constructif et porteur d'améliorations concrètes pour la qualité de vie des habitants. Les signataires de l'avis positif : • Association Eguillenne Cadre de Vie (AECV) • Association des Riverains du 2155 du Chemin de la Souque • Association des Riverains du Chemin des Saints Pères • Collectif Danger Aix Avenir (CD2A) • Comité d'Intérêt de Quartier Millois (CIQ Millois) • Fédération des Comités d'Intérêt de Quartier du Pays d'Aix • France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE 13) • Mairie d'Éguilles • Mairie d'Aix-en-Provence Accord unanime Lors de La CCE du 14 octobre, un avis favorable et consensuel (Riverains, Usagers, Autorités et Exploitants) a été donné avec les réserves de saisonnalité et d'amplitude horaires souhaitées et attendues par les riverains et usagers Les mesures proposées dans cette

consultation sont les suivantes : • Autoriser les tours de piste seulement entre 8h et 19h, heure locale (toute l'année) ; • Entre le 1er juin et le 15 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés n'autoriser à réaliser des tours de pistes que pour : • les avions électriques ; • les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B selon la classification CALIPSO. Le CIQ Millois comme les membres de la CCE réunis le 14 octobre 2025, porte un avis favorable avec les réserves suivantes : • Meilleure prise en compte de la saisonnalité au sens de la définition de l'été IATA (début le dernier dimanche de mars et fin le dernier samedi d'octobre) • Extension de la plage horaire autorisant la réalisation des tours de piste, jusqu'à 21h mais seulement pour les avions classés Calypso A et A+ et avions électriques (à défaut jusqu'à 20h pour tous les appareils). • Ajout d'un article indiquant qu'un bilan chiffré de la surveillance sera présenté annuellement par la DSAC-SE et communiqué aux membres de la CCE. Cet arrêté de restriction est l'outil tant attendu pour réguler cet aérodrome et plus particulièrement réduire les nuisances sonores. Certes il n'est pas parfait, certes il ne reflète pas toutes nos souhaits ou espérances, cela étant le CIQ millois comme les membres de la CCE pourront dans un futur proche l'amender de façon constructive en fonction des résultats mesurés. Contribution portée par le Conseil d'Administration du Comité d'Intérêt de Quartier (CIQ Millois)

05/01/2026 - 11:05

Projet d'arrêté sur les tours de piste à Aix-Les Milles : des restrictions à ajuster pour rester cohérentes et sûres

Je comprends l'objectif de réduction des nuisances sonores, mais le projet d'arrêté manque de proportionnalité et de cohérence technique. Appliquer une limitation horaire uniforme sans réelle distinction entre les classes CALIPSO n'a pas de sens : les aéronefs classés A et A+, nettement moins bruyants, devraient pouvoir évoluer au-delà de 19h, au moins jusqu'à 22h, sans impact significatif pour les riverains. Par ailleurs, la majorité des avions-écoles sont classés A ou A+. Leur activité ne relève pas du loisir pur mais de la formation, indispensable au maintien des compétences et de la sécurité aérienne, et repose largement sur les tours de piste. En période estivale, les fortes températures contraignent déjà l'activité entre midi et deux pour des raisons de sécurité des vols, reportant naturellement les opérations en fin de journée. Restreindre davantage ces créneaux va à l'encontre de cet impératif de sécurité. Enfin, ces limitations rigides compromettent toute perspective future de développement du vol de nuit, pourtant encadré et formateur, et pénalisent durablement l'activité aéronautique locale sans bénéfice acoustique démontré.

05/01/2026 - 11:10

Points juridiques sur le Projet d'arrêté

Le projet d'arrêté pose plusieurs difficultés juridiques notables. Il introduit des restrictions générales sans démonstration objective de proportionnalité ni d'adéquation entre la nuisance sonore réellement produite et les limitations imposées, en particulier pour les avions classés A et A+ selon CALIPSO, reconnus pour leurs performances acoustiques. L'absence de différenciation fine entre types d'activités (formation, maintien de compétence, sécurité) et vols de loisir est contraire au principe d'égalité devant la réglementation et ne tient pas compte de l'intérêt général attaché à la formation aéronautique. En outre, la limitation stricte des plages horaires, sans étude d'impact acoustique publiée ni justification circonstanciée, apparaît contestable au regard des exigences de motivation des actes administratifs et du principe de proportionnalité des mesures de police administrative. Enfin, ces restrictions portent une atteinte excessive à la liberté d'exercice d'une activité réglementée, sans équilibre raisonnable entre protection des riverains et continuité des activités aéronautiques, ce qui fragilise juridiquement le dispositif envisagé.

05/01/2026 - 11:11

Points de sécurité aérienne

Du point de vue de la sécurité des vols, les limitations proposées sont inadaptées et potentiellement contre-productives. En période estivale, les fortes températures et les performances dégradées des avions imposent déjà une réduction des vols en milieu de journée, conduisant naturellement les pilotes à privilégier les créneaux de fin d'après-midi et de début de soirée. Restreindre artificiellement ces plages horaires réduit les possibilités d'entraînement, de maintien de compétence et de formation initiale, alors même que les tours de piste constituent un exercice fondamental pour la sécurité aérienne. La majorité des avions utilisés pour l'instruction sont classés A ou A+ et présentent une empreinte sonore limitée. Empêcher leur utilisation en fin de journée ne réduit pas significativement les nuisances mais dégrade directement le niveau de sécurité en limitant l'accès à l'entraînement dans des conditions réalistes. Enfin, ces mesures compromettent toute évolution vers le vol de nuit ou le vol en conditions dégradées, pourtant essentiels à la formation des pilotes, et vont à l'encontre d'une culture de sécurité fondée sur l'expérience, la pratique régulière et la liberté opérationnelle encadrée.

05/01/2026 - 14:13

Commentaire sur l'arrêté de restriction portant sur les conditions d'utilisation des tours de piste afin de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome des Milles...

Commentaire sur l'arrêté de restriction portant sur les conditions d'utilisation des tours de piste afin de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome des Milles... En tant qu'habitant aux Milles, chemin des Tuilières (à l'aplomb nord de la piste de l'aérodrome) je souhaite apporter un commentaire à ce projet d'arrêté. Ce projet d'arrêté de restriction

est enfin sur la table, fruit d'années de concertation entre riverains, autorités (la Sous-Préfecture et la Direction Sud de l'Aviation Civile) et usagers de la plateforme. Nous avons depuis plusieurs mois multiplié les échanges avec les différentes parties prenantes de l'aérodrome dans l'espoir d'une amélioration de notre cadre de vie. Ces discussions ont abouti à un projet d'arrêté que les associations locales et les municipalités concernées ont accueilli favorablement avec quelques ajustements souhaités. Certes ce projet d'arrêté ne reflète pas entièrement nos souhaits, mais il constitue un pas important et nécessaire vers la réduction des nuisances sonores sur le secteur des Milles et plus largement sur le Pays d'Aix. C'est un outil essentiel, que j'appelle personnellement à mettre en œuvre rapidement. Néanmoins, je souhaiterais que les trois remarques suivantes puissent être analysées voire retenues : • Une meilleure prise en compte de la saisonnalité au sens de la définition de l'été IATA (début le dernier dimanche de mars et fin le dernier samedi d'octobre) • Une extension de la plage horaire autorisant la réalisation des tours de piste, jusqu'à 21h mais seulement pour les avions classés Calypso A et A+ et avions électriques (à défaut jusqu'à 20h pour tous les appareils). • L'ajout d'un article indiquant qu'un bilan chiffré de la surveillance sera présenté annuellement par la DSAC-SE et communiqué aux membres de la CCE. Par ailleurs il me semble aussi très important de souligner que la régulation concernant les avions non basés est d'ores et déjà en application depuis mars 2024 et doit perdurer au-delà de l'application future de cet arrêté, via la Consigne Particulière de la DSAC-SE, Ceci restant conforme aux recommandations du Groupe de Travail ayant travaillé au consensus sur ce projet. Comme d'autres associations ou Villes, j'apporte un avis favorable à ce projet que je souhaite constructif et porteur d'améliorations concrètes pour la qualité de vie des habitants.

06/01/2026 - 06:26

Avis de l'association ARC FLEUVE VIVANT Aérodrome des Milles : Critique de l'arrêté de restriction proposé à la consultation et plaidoyer pour une régulation substantielle L'aérodrome d'Aix-en-Provence dit aérodrome « des Milles », situé dans une zone urbaine attractive au sud d'Aix, a longtemps fonctionné comme une plateforme dédiée aux activités d'aviation légère et sportive. Depuis la signature d'un contrat de délégation de service public avec la société Edeis en 2018 pour 45 ans, cet aérodrome a connu une mutation progressive vers une plateforme d'aviation d'affaires, de drones militaires et d'activités aéronautiques industrielles [1]. Dans ce contexte, le gouvernement a lancé une consultation publique (du 17 décembre 2025 au 11 janvier 2026) sur un projet d'arrêté de restriction concernant les conditions d'utilisation des tours de piste [2]. Bien que présenté comme une avancée par certains acteurs locaux, ce texte reste profondément insuffisant face à l'ampleur réelle des nuisances, à la diversification de l'activité aérienne, et aux risques pour l'environnement et la santé publique des riverains. *** Cet avis est ici porté par l'association Arc Fleuve Vivant, pour laquelle l'aérodrome des Milles pose un problème particulièrement aigu puisque le fleuve Arc coule en

bordure immédiate du site, dans une zone déjà soumise à de fortes pressions anthropiques, et qui a fait subir au fleuve une mutation de son lit. L'insuffisance des restrictions proposées n'est donc pas seulement lue à travers le prisme des nuisances sonores pour les habitants, mais aussi comme une menace directe pour les milieux naturels riverains, les continuités écologiques et les espèces qui dépendent du corridor de l'Arc dont on connaît notoirement la fragilité. Arc Fleuve Vivant a pour objet la défense de la biodiversité, de la ressource en eau, de sa qualité et de sa pérennité en Pays d'Aix ; à ce titre, l'association conteste un modèle de développement aéronautique et industriel qui accroît le bruit, la pollution de l'air et le risque de pollution des eaux, tout en accentuant l'artificialisation des sols et la fragmentation des habitats. Elle défend une approche cohérente avec la Charte de l'environnement et les avis de l'autorité environnementale, fondée sur la sobriété des usages, la préservation des ressources en eau et la protection des espaces naturels, là où le projet d'arrêté actuel ne constitue qu'une mesure symbolique, incapable de répondre à ces enjeux de long terme. Dans une métropole déjà très engorgée et très polluée comme le territoire Aix-Marseille, la protection des populations doit en outre devenir un critère essentiel d'appréciation de tout projet touchant au trafic aérien et à ses nuisances, et plus largement de tout projet. L'ajout de nuisances sonores fortes et répétées, de polluants atmosphériques et de risques supplémentaires pour la qualité de l'air et de l'eau autour de l'aérodrome des Milles entre directement en contradiction avec les impératifs de santé publique, dans un contexte où les habitants subissent déjà le cumul des expositions (axes routiers saturés, zones d'activités, plateformes aériennes). Pour Arc Fleuve Vivant, qui défend la biodiversité, l'eau et plus largement la nature en Pays d'Aix, la santé des riverains et des populations les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de pathologies respiratoires ou cardiovasculaires) doit être traitée comme une priorité absolue et non comme une variable d'ajustement dans la négociation entre intérêts économiques et exigences environnementales. Dans cette optique, un simple aménagement des tours de piste ne saurait suffire : c'est l'ensemble du modèle de développement de la plateforme, incluant l'aviation d'affaires, les hélicoptères et les projets industriels, qui doit être revu à l'aune de la réduction des expositions cumulées au bruit et à la pollution.

I. Un projet d'arrêté trop limité et partiel

Définition étroite du problème Le projet d'arrêté se concentre exclusivement sur les tours de piste des avions légers, présentés dans la note de présentation comme « la principale source de nuisances pour les proches riverains » [3]. Cette approche occulte délibérément l'impact croissant et documenté de l'aviation d'affaires, des hélicoptères, du parachutisme, des essais au sol et des activités aéronautiques industrielles dont le développement sur ce site est largement envisagé dans les années qui viennent. Les témoignages issus des assemblées générales du Collectif Danger Aix Avenir et les articles de presse locale révèlent une réalité bien différente : des habitants de Bouc-Bel-Air, Cabriès, Éguilles et d'autres communes attestent d'une augmentation plus que sensible des nuisances sonores dues précisément aux hélicoptères et à l'aviation d'affaires, activités qui ne sont

pas régulées par le projet d'arrêté [4]. Mesures réduites et inefficaces Les restrictions proposées — autorisation des tours de piste seulement entre 8h et 19h toute l'année, et davantage restreints l'été (juin-septembre, weekends et jours fériés) pour certaines catégories d'avions — ne modifient que marginalement la situation réelle [2][3]. Cette approche présente plusieurs défauts :

- Elle ne crée aucune interdiction pour la soirée et la nuit, alors que des nuisances sonores significatives sont documentées en dehors des heures proposées.
- Elle n'affecte pas les activités hors tours de piste (décollages, atterrissages, survols, hélicoptères).
- Elle maintient le statu quo pour la majorité de l'année (hormis trois mois et demi en été).

II. Limitations géographiques et temporelles

Périmètre incomplet Le dispositif ne concerne que la zone comprise entre la prison de Luynes et l'autoroute A8 au sud [5]. Cette délimitation laisse de côté des communes et quartiers pourtant largement survolés et exposés aux nuisances à Aix et en pays aixois, concernant finalement un bassin de vie de 80 000 habitants :

- Luynes, Éguilles, Ventabren, Puyricard, Célony
- Cabriès, Saint-Hilaire, et autres secteurs du Pays d'Aix

Les habitants de ces zones périphériques témoignent d'une exposition régulière aux survols et d'une dégradation croissante de leur environnement sonore, confirmée par des comptages officiels révélant des infractions massives aux règles de survol (400 infractions enregistrées en un seul mois à titre d'exemple) [4].

Calendrier insuffisant L'application limitée à la période du 1er juin au 15 septembre est radicalement inadaptée, alors que les survols gênants et les nuisances sonores sont présents toute l'année [5]. Même les demandes minimales des associations et riverains et d'élus locaux — extension à la période avril-octobre, soit le printemps et l'automne — n'ont pas été retenues dans la version actuellement soumise à consultation [4]. Cette réduction des ambitions reflète une logique de compromis où les intérêts économiques prévalent sur la qualité de vie des riverains. Nous ne pouvons l'accepter, au nom du principe de précaution et de préservation de la santé humaine. A ce stade, insistons sur l'avis du CIQ Millois, qui « préconise notamment d'aligner la période estivale de fin mars à fin octobre 'comme évoqué au sein du groupe de travail' auquel le CIQ a été très actif, et de restreindre les tours de piste les week-end et jours fériés durant cette période aux seuls avions électriques ou classés (Calispo)' III.

Absence de traitement des nuisances réelles

Diversification de l'activité et nouveaux usages problématiques L'aérodrome, autrefois et pendant longtemps lieu de formation et de loisirs encadrables et limitables, connaît une transformation majeure vers une plateforme multi-usages à fort potentiel d'expansion :

Aviation d'affaires et hélicoptères : Ces activités, historiquement marginales, se développent sans régulation spécifique. Les hélicoptères ne sont soumis à aucun encadrement horaire ou quantitatif, malgré les écoles, clubs, et entreprises du secteur qui génèrent des flux croissants [4].

Projets militaires et industriels : Le site accueille ou va accueillir :

- Un programme de développement de drones de Défense porté par Airbus, sur 900 m² avec 80 ingénieurs [4]
- Une zone d'environ 20 hectares destinée à la filière électro-aéronautique et à des activités relevant de la Défense, dans le cadre du programme France 2030[4]
- Des extensions de hangars et d'aires d'essai (notamment

pour l'expansion de Guimbal Hélicoptères) Ces projets, élaborés dans une relative opacité, renforcent significativement les nuisances sonores et les risques de pollution atmosphérique locale. Et placent les populations dans une précarité d'information inconfortable et flottante à même de relativiser voir de remettre en cause la notion de quiétude à long terme à laquelle chacun a droit. Impact sur la santé et l'environnement Les témoignages d'habitants révèlent des impacts directs sur la santé : • Une jeune femme atteinte d'un cancer a quitté la ville de Venelles, déjà exposée au trafic routier de l'A8, pour s'installer à Puyricard, où elle a découvert une exposition intense aux survols aériens bas [4]. Son engagement a conduit l'Aviation civile à lancer un comptage aérien, révélant l'ampleur de l'infractions aux règles de survol. • Les riverains dénoncent une dégradation croissante de la qualité de l'air et un environnement sonore devenu intolérable, générant stress, troubles du sommeil et inquiétudes sanitaires justifiées [4]. Le bruit est défini comme le problème de santé publique majeur pour les années à venir par l'OMS ; de ce fait, il serait important de corréliser cette enquête publique à celle menée par la Métropole il y a seulement quelques mois sur le bruit urbain, à laquelle Arc Fleuve Vivant avait contribué.

IV. Insuffisances majeures au regard des standards environnementaux

Absence de mesures fondamentales Le projet d'arrêté ne reprend pas les dispositions élémentaires, pourtant conformes à la Charte de l'environnement et aux bonnes pratiques internationales [5] :

- Plafonnement des mouvements : Aucune limite quantitative annuelle du nombre de décollages/atterrissages. Cette absence signifie que l'expansion de l'activité peut continuer sans frein réglementaire.
- Interdiction de vols nocturnes : Pas d'interdiction des vols entre 22h et 6h, horaires critiques pour le repos de la population et la vie faune/flore.
- Régulation vespérale : Pas de mesures spécifiques pour les vols entre coucher du soleil et 22h, période sensible de transition.
- Hélicoptères, parachutisme, aviation d'affaires : Complètement exclus du champ du projet, alors que ces activités génèrent des nuisances comparables ou supérieures aux tours de piste [5].
- Essais au sol et activités aéronautiques : Non régulées, malgré leur impact acoustique.

Absence de clause de revoyure Le projet ne prévoit pas de clause de réexamen court terme avec objectifs chiffrés mesurables. Or, la situation de l'aérodrome est hautement évolutive :

- Les projets industriels en cours (drones Airbus, électro-aéronautique) modifieront substantiellement le trafic et les impacts.
- Les engagements actuels des opérateurs pourraient ne pas être tenus.
- Les technologies évoluent (nouveaux types d'aéronefs, systèmes de réduction de bruit), créant de nouvelles opportunités de régulation.

Une clause de revoyure, avec réévaluation tous les 2 ans et ajustements si les réductions de nuisances ne sont pas constatées, serait indispensable pour garantir que le dispositif reste pertinent et efficace [5].

V. Enjeux de gouvernance et insuffisance de la concertation

Processus décisionnel peu démocratique Bien que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) réunie le 14 octobre 2025 ait exprimé un avis favorable avec réserves, plusieurs éléments soulèvent des questions sur la transparence et le pouvoir réel des habitants :

- Les associations de riverains ont dû céder sur plusieurs points : réduction de la période d'application de la restriction (de douze mois proposé

initialement à trois mois), élargissement de la fenêtre horaire (jusqu'à 21h pour certaines catégories) au risque de compromettre l'interdiction après coucher du soleil [4]. • Les négociations se poursuivent en sous-préfecture, suggérant que les arbitrages ne sont pas acquis et que les positions économiques continuent de prévaloir sur les enjeux sanitaires. • Les documents de consultation officielle restent opaques sur l'état d'avancement réel des projets industriels (drones, électro-aéronautique) et sur les études d'impact global que seul un contrôle démocratique fort pourrait imposer [4].

Absence de transparence sur le modèle économique L'aérodrome fonctionne depuis 2018 sous délégation privée (Edeis), un modèle qui pose plusieurs questions :

Subventions massives et inefficacité : L'opérateur privé a perçu environ 1,8 million d'euros de subventions depuis 2018[4], tandis que les riverains subissent les nuisances sans que les revenus générés (landing fees, services, activités commerciales) ne réduisent le fardeau public ou ne permettent une meilleure régulation. Conflits d'intérêts : Un délégataire privé a intérêt à maximiser le trafic et les revenus, non à le limiter. La question de qui décide vraiment (État régulateur ou opérateur intéressé à la croissance ?) reste pleine et entière. Manque d'études d'impact globales : En plus de l'entreprise Guimbal (qui devait fournir une étude d'impact pour son expansion), aucune étude d'impact globale n'a été menée avant l'entrée en vigueur du contrat de délégation, alors que la mutation de l'aérodrome était prévisible.

VI. Contexte national : un problème systémique Ce qui se joue à Aix-Les Milles s'inscrit dans un mouvement national de contestation croissante des nuisances aéroportuaires et des modèles de développement qui les accompagnent. Des situations similaires se font jour autour de Marseille-Provence, d'autres aéroports régionaux, et mêmes de grands hubs, où les riverains remettent en cause :

Le bruit et la pollution : Tous les aérodromes et aéroports génèrent des nuisances sonores et atmosphériques pour les populations voisines, tandis que la demande de transport aérien (particulièrement privé et d'affaires) augmente [1][4].

Le modèle économique : L'extension des activités aéroportuaires repose souvent sur des aides publiques massives (subventions, exonérations, investissements en infrastructures), tandis que les bénéfices économiques se concentrent sur quelques acteurs privés (compagnies aériennes, opérateurs, entreprises), et que les coûts externes (santé, environnement, qualité de vie) restent intégralement supportés par les riverains et la collectivité, ce qui est autant injuste que coûteux [4].

La gouvernance opaque : Les décisions stratégiques d'extension, d'accueil de nouvelles activités (aviation d'affaires, cargo, drones), et de nouvelles implantations industrielles échappent largement au contrôle démocratique et à l'influence réelle des habitants affectés comme de leur droit à être informés. Les processus de concertation, formellement présents, restent largement cosmétiques face à des logiques technocratiques de « développement » et de « croissance ».

VII. Conclusion : vers une régulation substantielle et démocratique L'arrêté de restriction proposé pour l'aérodrome des Milles, malgré les efforts des associations riverains et des élus sensibilisés, demeure purement symbolique et largement insuffisant face aux enjeux réels. Pour être crédible et efficace, une régulation

de l'aérodrome doit : 1. Élargir le champ réglementaire à toutes les activités aéronautiques génératrices de nuisances : hélicoptères, aviation d'affaires, parachutisme, essais au sol, activités industrielles aéronautiques. 2. Imposer des limites quantitatives : plafonnement annuel des mouvements, interdiction stricte des vols entre 22h et 6h, régulation spécifique après coucher du soleil. 3. Élargir le périmètre et le calendrier : application annuelle (ou minimalement avril-octobre) à toutes les communes affectées par les survols, pas seulement la zone immédiate entre Luynes et l'A8. 4. Prévoir des mécanismes de revoyure : réévaluation tous les 2 ans avec objectifs chiffrés de réduction des nuisances, ajustements contraignants si les engagements ne sont pas tenus. 5. Renforcer la gouvernance démocratique : pouvoir décisionnel réel des riverains, transparence totale sur les projets d'expansion, audits indépendants des études d'impact, et mise en place de mécanismes de contrôle citoyens sur les activités aéroportuaires. 6. Questionner le modèle économique : régulation stricte des subventions publiques, exigence que les revenus de l'aérodrome servent à compenser les dommages environnementaux, et éventuellement un retour de la gestion publique directe plutôt que la délégation à un opérateur privé intéressé par la maximisation du trafic. Tant que ces conditions ne seront pas remplies, l'aérodrome des Milles restera un foyer de conflit environnemental, emblématique d'une question plus large : celle de savoir qui décide réellement du devenir des territoires locaux — les habitants ou les intérêts économiques privés soutenus par des fonds publics ?

Références [1] Collectif Danger Aix Avenir. Assemblée générale du 12 décembre 2025. Aix-en-Provence. [2] Direction générale de l'Aviation civile. Présentation du projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles. 15 décembre 2025. Consultation publique en ligne, <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr> [3] Avis de la Commission Consultative de l'Environnement. Aérodrome d'Aix-Les Milles. 14 octobre 2025 et suivi du 18 décembre 2025. [4] Barletta, C. « Nuisances sonores aérodrome : les avancées obtenues sont menacées, selon les riverains ». La Provence, 21 décembre 2025. Accès en ligne. [5] Collectif associatif et riverains. Contributions en consultation publique. Synthèse des demandes et critiques adressées au projet d'arrêté. 2025-2026.

06/01/2026 - 07:09

Riverains de l'Arc, et habitants de proximité.

À l'évidence, vu le nombre aberrant de survols journaliers, et les nuisances qui en découlent déjà, une extension d'un aérodrome -déjà sursaturé-ne peut être que néfaste à l'environnement. Cet aérodrome, dont la vocation première est le loisir, vu la proximité de l'aéroport de Marignane et du développement des compagnies low cost nationales, ne peut prétendre non plus que son extension relève de l'intérêt public. Ce projet n'est donc absolument pas souhaitable, à l'heure où l'on devrait favoriser (selon le ministère

de la transition écologique) les transports moins polluants et respectueux des sites naturels.

06/01/2026 - 07:10

Riverains

À l'évidence, vu le nombre aberrant de survols journaliers, et les nuisances qui en découlent déjà, une extension d'un aérodrome -déjà sursaturé- ne peut être que néfaste à l'environnement. Cet aérodrome, dont la vocation première est le loisir, vu la proximité de l'aéroport de Marignane et du développement des compagnies low cost nationales, ne peut prétendre non plus que son extension relève de l'intérêt public. Ce projet n'est donc absolument pas souhaitable, à l'heure où l'on devrait favoriser (selon le ministère de la transition écologique) les transports moins polluants et respectueux des sites naturels.

06/01/2026 - 09:07

AERODROME DES MILLES

Il faut des restrictions horaires plus larges et des restrictions d'activités. La gestion privée a nettement dégradé le lieu et conduit à des nuisances sonores dont la métropole est tout à fait informée. L'autorité publique doit protéger ses citoyens et réguler les intérêts privés lorsqu'ils vont à l'encontre du bien public.

06/01/2026 - 10:18

Consultation publique projet arrêté tours de piste aérodrome les milles

Étant en permanence victimes d'importantes nuisances sonores occasionnées par les avions et hélicoptères provenant de l'aérodrome des Milles ou s'y rendant qui ne respectent ni les zones d'exclusions de survols ni les plafonds de survol imposés créant au-delà des nuisances sonores pollution et menaces pour notre sécurité mes voisins et moi entendons protester contre cette situation et toutes nouvelles conséquences d'extension au profit de l'aérodrome des Milles. Nous sommes surpris au demeurant de constater que le projet d'arrêté ne fasse aucunement référence aux hélicoptères et drones qu'au demeurant en son 4* de l'article 1 il soit simplement indiqué heures locales alors qu'un document intitulé annexe définit les jours et heures comment ce fait il que ce document annexe ne soit pas expressément visé dans l'arrêté ou mieux que ces dates et heures ne soient pas expressément définies dans le 4* de l'article 1 du projet d'arrêté. Pourquoi ne pas mentionner expressément à l'article 2 alinéa 2 les aéronefs auxquels ne s'appliqueront pas les aéronefs plutôt que de faire référence à un article du code des transports dont les riverains n'ont pas connaissance?... souhaitant que soit répondu et entendues nos observations et que la situation de survols sans cesse aggravée soient enfin pris en compte ...

06/01/2026 - 10:21

Contribution Consultation publique projet arrêté tours de piste aérodrome les milles

Étant en permanence victimes d'importantes nuisances sonores occasionnées par les avions et hélicoptères provenant de l'aérodrome des Milles ou s'y rendant qui ne respectent ni les zones d'exclusions de survols ni les plafonds de survol imposés créant au delà des nuisances sonores pollution et menaces pour notre sécurité mes voisins et moi entendons protester contre cette situation et toutes nouvelles conséquences d'extension au profit de l'aérodrome des Milles . Nous sommes surpris au demeurant de constater que le projet d'arrêté ne fasse aucunement référence aux hélicoptères et drones qu'au demeurant en son 4* de l'article 1 il soit simplement indiqué heures locales alors qu'un document intitulé annexe définit les jours et heures comment ce fait il que ce document annexe ne soit pas expressément visé dans l'arrêté ou mieux que ces dates et heures ne soient pas expressément définies dans le 4* de l'article 1 du projet d'arrêté . Pourquoi ne pas mentionner expressément à l'article 2 alinéa 2 les aéronefs auxquels ne s'appliqueront pas les aéronefs plutôt que de faire référence à un article du code des transports dont les riverains n'ont pas connaissance ?... souhaitant que soit répondu et entendues nos observations et que la situation de survols sans cesse aggravée soient enfin pris en compte ...

06/01/2026 - 10:27

Participation consultation

Nous sommes furieux car impossible enregistrer notre participation !!

06/01/2026 - 10:54

Aérodrome des Milles : Critique de l'arrêté de restriction proposé à la consultation

En tant que membre de de l'association ARC FLEUVE VIVANT Aérodrome des Milles : Critique de l'arrêté de restriction proposé à la consultation et plaidoyer pour une régulation substantielle L'aérodrome d'Aix-en-Provence dit aérodrome « des Milles », situé dans une zone urbaine attractive au sud d'Aix, a longtemps fonctionné comme une plateforme dédiée aux activités d'aviation légère et sportive. Depuis la signature d'un contrat de délégation de service public avec la société Edeis en 2018 pour 45 ans, cet aérodrome a connu une mutation progressive vers une plateforme d'aviation d'affaires, de drones militaires et d'activités aéronautiques industrielles [1]. Dans ce contexte, le gouvernement a lancé une consultation publique (du 17 décembre 2025 au 11 janvier 2026) sur un projet d'arrêté de restriction concernant les conditions d'utilisation des tours de piste [2]. Bien que présenté comme une avancée par certains acteurs locaux, ce texte reste profondément insuffisant face à l'ampleur réelle des nuisances, à la diversification de l'activité aérienne, et aux risques pour l'environnement et la santé publique des riverains. *** Cet avis est ici porté par l'association Arc Fleuve Vivant, pour

laquelle l'aérodrome des Milles pose un problème particulièrement aigu puisque le fleuve Arc coule en bordure immédiate du site, dans une zone déjà soumise à de fortes pressions anthropiques, et qui a fait subir au fleuve une mutation de son lit. L'insuffisance des restrictions proposées n'est donc pas seulement lue à travers le prisme des nuisances sonores pour les habitants, mais aussi comme une menace directe pour les milieux naturels riverains, les continuités écologiques et les espèces qui dépendent du corridor de l'Arc dont on connaît notoirement la fragilité. Arc Fleuve Vivant a pour objet la défense de la biodiversité, de la ressource en eau, de sa qualité et de sa pérennité en Pays d'Aix ; à ce titre, l'association conteste un modèle de développement aéronautique et industriel qui accroît le bruit, la pollution de l'air et le risque de pollution des eaux, tout en accentuant l'artificialisation des sols et la fragmentation des habitats. Elle défend une approche cohérente avec la Charte de l'environnement et les avis de l'autorité environnementale, fondée sur la sobriété des usages, la préservation des ressources en eau et la protection des espaces naturels, là où le projet d'arrêté actuel ne constitue qu'une mesure symbolique, incapable de répondre à ces enjeux de long terme. Dans une métropole déjà très engorgée et très polluée comme le territoire Aix-Marseille, la protection des populations doit en outre devenir un critère essentiel d'appréciation de tout projet touchant au trafic aérien et à ses nuisances, et plus largement de tout projet. L'ajout de nuisances sonores fortes et répétées, de polluants atmosphériques et de risques 2 / 7 supplémentaires pour la qualité de l'air et de l'eau autour de l'aérodrome des Milles est directement en contradiction avec les impératifs de santé publique, dans un contexte où les habitants subissent déjà le cumul des expositions (axes routiers saturés, zones d'activités, plateformes aériennes). Pour Arc Fleuve Vivant, qui défend la biodiversité, l'eau et plus largement la nature en Pays d'Aix, la santé des riverains et des populations les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de pathologies respiratoires ou cardiovasculaires) doit être traitée comme une priorité absolue et non comme une variable d'ajustement dans la négociation entre intérêts économiques et exigences environnementales. Dans cette optique, un simple aménagement des tours de piste ne saurait suffire : c'est l'ensemble du modèle de développement de la plateforme, incluant l'aviation d'affaires, les hélicoptères et les projets industriels, qui doit être revu à l'aune de la réduction des expositions cumulées au bruit et à la pollution.

I. Un projet d'arrêté trop limité et partiel

Définition étroite du problème Le projet d'arrêté se concentre exclusivement sur les tours de piste des avions légers, présentés dans la note de présentation comme « la principale source de nuisances pour les proches riverains » [3]. Cette approche occulte délibérément l'impact croissant et documenté de l'aviation d'affaires, des hélicoptères, du parachutisme, des essais au sol et des activités aéronautiques industrielles dont le développement sur ce site est largement envisagé dans les années qui viennent. Les témoignages issus des assemblées générales du Collectif Danger Aix Avenir et les articles de presse locale révèlent une réalité bien différente : des habitants de Bouc-Bel-Air, Cabriès, Éguilles et d'autres communes attestent d'une augmentation plus que sensible des nuisances

sonores dues précisément aux hélicoptères et à l'aviation d'affaires, activités qui ne sont pas régulées par le projet d'arrêté [4]. Mesures réduites et inefficaces Les restrictions proposées — autorisation des tours de piste seulement entre 8h et 19h toute l'année, et davantage restreints l'été (juin-septembre, weekends et jours fériés) pour certaines catégories d'avions — ne modifient que marginalement la situation réelle [2][3]. Cette approche présente plusieurs défauts : · Elle ne crée aucune interdiction pour la soirée et la nuit, alors que des nuisances sonores significatives sont documentées en dehors des heures proposées. · Elle n'affecte pas les activités hors tours de piste (décollages, atterrissages, survols, hélicoptères). · Elle maintient le statu quo pour la majorité de l'année (hormis trois mois et demi en été). 3 / 7 II. Limitations géographiques et temporelles Périmètre incomplet Le dispositif ne concerne que la zone comprise entre la prison de Luynes et l'autoroute A8 au sud [5]. Cette délimitation laisse de côté des communes et quartiers pourtant largement survolés et exposés aux nuisances à Aix et en pays aixois, concernant finalement un bassin de vie de 80 000 habitants : · Luynes, Éguilles, Ventabren, Puyricard, Célony · Cabriès, Saint-Hilaire, et autres secteurs du Pays d'Aix Les habitants de ces zones périphériques témoignent d'une exposition régulière aux survols et d'une dégradation croissante de leur environnement sonore, confirmée par des comptages officiels révélant des infractions massives aux règles de survol (400 infractions enregistrées en un seul mois à titre d'exemple) [4]. Calendrier insuffisant L'application limitée à la période du 1er juin au 15 septembre est radicalement inadaptée, alors que les survols gênants et les nuisances sonores sont présents toute l'année [5]. Même les demandes minimales des associations et riverains et d'élus locaux — extension à la période avril–octobre, soit le printemps et l'automne — n'ont pas été retenues dans la version actuellement soumise à consultation [4]. Cette réduction des ambitions reflète une logique de compromis où les intérêts économiques prévalent sur la qualité de vie des riverains. Nous ne pouvons l'accepter, au nom du principe de précaution et de préservation de la santé humaine. A ce stade, insistons sur l'avis du CIQ Millois, qui « préconise notamment d'aligner la période estivale de fin mars à fin octobre 'comme évoqué au sein du groupe de travail' auquel le CIQ a été très actif, et de restreindre les tours de piste les week-end et jours fériés durant cette période aux seuls avions électriques ou classés (Calispo)' III. Absence de traitement des nuisances réelles Diversification de l'activité et nouveaux usages problématiques L'aérodrome, autrefois et pendant longtemps lieu de formation et de loisirs encadrables et limitables, connaît une transformation majeure vers une plateforme multi-usages à fort potentiel d'expansion : Aviation d'affaires et hélicoptères : Ces activités, historiquement marginales, se développent sans régulation spécifique. Les hélicoptères ne sont soumis à aucun encadrement horaire ou quantitatif, malgré les écoles, clubs, et entreprises du secteur qui génèrent des flux croissants [4]. Projets militaires et industriels : Le site accueille ou va accueillir : · Un programme de développement de drones de Défense porté par Airbus, sur 900 m² avec 80 ingénieurs [4] 4 / 7 · Une zone d'environ 20 hectares destinée à la filière électro-aéronautique et à des activités relevant de la Défense, dans le cadre du

programme France 2030[4] · Des extensions de hangars et d'aires d'essai (notamment pour l'expansion de Guimbal Hélicoptères) Ces projets, élaborés dans une relative opacité, renforcent significativement les nuisances sonores et les risques de pollution atmosphérique locale. Et placent les populations dans une précarité d'information inconfortable et flottante à même de relativiser voir de remettre en cause la notion de quiétude à long terme à laquelle chacun a droit. Impact sur la santé et l'environnement Les témoignages d'habitants révèlent des impacts directs sur la santé : · Une jeune femme atteinte d'un cancer a quitté la ville de Venelles, déjà exposée au trafic routier de l'A8, pour s'installer à Puyricard, où elle a découvert une exposition intense aux survols aériens bas [4]. Son engagement a conduit l'Aviation civile à lancer un comptage aérien, révélant l'ampleur de l'infractions aux règles de survol. · Les riverains dénoncent une dégradation croissante de la qualité de l'air et un environnement sonore devenu intolérable, générant stress, troubles du sommeil et inquiétudes sanitaires justifiées [4]. Le bruit est défini comme le problème de santé publique majeur pour les années à venir par l'OMS ; de ce fait, il serait important de corréliser cette enquête publique à celle menée par la Métropole il y a seulement quelques mois sur le bruit urbain, à laquelle Arc Fleuve Vivant avait contribué. IV. Insuffisances majeures au regard des standards environnementaux Absence de mesures fondamentales Le projet d'arrêté ne reprend pas les dispositions élémentaires, pourtant conformes à la Charte de l'environnement et aux bonnes pratiques internationales [5] : Plafonnement des mouvements : Aucune limite quantitative annuelle du nombre de décollages/atterrissages. Cette absence signifie que l'expansion de l'activité peut continuer sans frein réglementaire. Interdiction de vols nocturnes : Pas d'interdiction des vols entre 22h et 6h, horaires critiques pour le repos de la population et la vie faune/flore. Régulation vespérale : Pas de mesures spécifiques pour les vols entre coucher du soleil et 22h, période sensible de transition. Hélicoptères, parachutisme, aviation d'affaires : Complètement exclus du champ du projet, alors que ces activités génèrent des nuisances comparables ou supérieures aux vols de piste [5]. Essais au sol et activités aéronautiques : Non régulées, malgré leur impact acoustique. 5 / 7 Absence de clause de revoyure Le projet ne prévoit pas de clause de réexamen court terme avec objectifs chiffrés mesurables. Or, la situation de l'aérodrome est hautement évolutive : · Les projets industriels en cours (drones Airbus, électro-aéronautique) modifieront substantiellement le trafic et les impacts. · Les engagements actuels des opérateurs pourraient ne pas être tenus. · Les technologies évoluent (nouveaux types d'aéronefs, systèmes de réduction de bruit), créant de nouvelles opportunités de régulation. Une clause de revoyure, avec réévaluation tous les 2 ans et ajustements si les réductions de nuisances ne sont pas constatées, serait indispensable pour garantir que le dispositif reste pertinent et efficace [5]. V. Enjeux de gouvernance et insuffisance de la concertation Processus décisionnel peu démocratique Bien que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) réunie le 14 octobre 2025 ait exprimé un avis favorable avec réserves, plusieurs éléments soulèvent des questions sur la transparence et le pouvoir réel des habitants : · Les associations de riverains ont dû céder sur plusieurs

points : réduction de la période d'application de la restriction (de douze mois proposé initialement à trois mois), élargissement de la fenêtre horaire (jusqu'à 21h pour certaines catégories) au risque de compromettre l'interdiction après coucher du soleil [4]. · Les négociations se poursuivent en sous-préfecture, suggérant que les arbitrages ne sont pas acquis et que les positions économiques continuent de prévaloir sur les enjeux sanitaires. · Les documents de consultation officielle restent opaques sur l'état d'avancement réel des projets industriels (drones, électro-aéronautique) et sur les études d'impact global que seul un contrôle démocratique fort pourrait imposer [4].

Absence de transparence sur le modèle économique L'aérodrome fonctionne depuis 2018 sous délégation privée (Edeis), un modèle qui pose plusieurs questions : Subventions massives et inefficacité : L'opérateur privé a perçu environ 1,8 million d'euros de subventions depuis 2018[4], tandis que les riverains subissent les nuisances sans que les revenus générés (landing fees, services, activités commerciales) ne réduisent le fardeau public ou ne permettent une meilleure régulation. Conflits d'intérêts : Un délégataire privé a intérêt à maximiser le trafic et les revenus, non à le limiter. La question de qui décide vraiment (État régulateur ou opérateur intéressé à la croissance ?) reste pleine et entière. Manque d'études d'impact globales : En plus de l'entreprise Guimbal (qui devait fournir une étude d'impact pour son expansion), aucune étude d'impact globale n'a été menée avant l'entrée en vigueur du contrat de délégation, alors que la mutation de l'aérodrome était prévisible. 6 / 7 VI. Contexte national : un problème systémique Ce qui se joue à Aix-Les Milles s'inscrit dans un mouvement national de contestation croissante des nuisances aéroportuaires et des modèles de développement qui les accompagnent. Des situations similaires se font jour autour de Marseille-Provence, d'autres aéroports régionaux, et mêmes de grands hubs, où les riverains remettent en cause : Le bruit et la pollution : Tous les aérodromes et aéroports génèrent des nuisances sonores et atmosphériques pour les populations voisines, tandis que la demande de transport aérien (particulièrement privé et d'affaires) augmente [1][4]. Le modèle économique : L'extension des activités aéroportuaires repose souvent sur des aides publiques massives (subventions, exonérations, investissements en infrastructures), tandis que les bénéfices économiques se concentrent sur quelques acteurs privés (compagnies aériennes, opérateurs, entreprises), et que les coûts externes (santé, environnement, qualité de vie) restent intégralement supportés par les riverains et la collectivité, ce qui est autant injuste que coûteux [4]. La gouvernance opaque : Les décisions stratégiques d'extension, d'accueil de nouvelles activités (aviation d'affaires, cargo, drones), et de nouvelles implantations industrielles échappent largement au contrôle démocratique et à l'influence réelle des habitants affectés comme de leur droit à être informés. Les processus de concertation, formellement présents, restent largement cosmétiques face à des logiques technocratiques de « développement » et de « croissance ». VII. Conclusion : vers une régulation substantielle et démocratique L'arrêté de restriction proposé pour l'aérodrome des Milles, malgré les efforts des associations riverains et des élus sensibilisés, demeure purement symbolique et

largement insuffisant face aux enjeux réels. Pour être crédible et efficace, une régulation de l'aérodrome doit :

1. Élargir le champ réglementaire à toutes les activités aéronautiques génératrices de nuisances : hélicoptères, aviation d'affaires, parachutisme, essais au sol, activités industrielles aéronautiques.
2. Imposer des limites quantitatives : plafonnement annuel des mouvements, interdiction stricte des vols entre 22h et 6h, régulation spécifique après coucher du soleil.
3. Élargir le périmètre et le calendrier : application annuelle (ou minimalement avril-octobre) à toutes les communes affectées par les survols, pas seulement la zone immédiate entre Luynes et l'A8.
4. Prévoir des mécanismes de revoyure : réévaluation tous les 2 ans avec objectifs chiffrés de réduction des nuisances, ajustements contraignants si les engagements ne sont pas tenus.
5. Renforcer la gouvernance démocratique : pouvoir décisionnel réel des riverains, transparence totale sur les projets d'expansion, audits indépendants des études d'impact, et mise en place de mécanismes de contrôle citoyens sur les activités aéroportuaires.
6. Questionner le modèle économique : régulation stricte des subventions publiques, exigence que les revenus de l'aérodrome servent à compenser les dommages environnementaux, et éventuellement un retour de la gestion publique directe plutôt que la délégation à un opérateur privé intéressé par la maximisation du trafic. Tant que ces conditions ne seront pas remplies, l'aérodrome des Milles restera un foyer de conflit environnemental, emblématique d'une question plus large : celle de savoir qui décide réellement du devenir des territoires locaux — les habitants ou les intérêts économiques privés soutenus par des fonds publics ?

Références [1] Collectif Danger Aix Avenir. Assemblée générale du 12 décembre 2025. Aix-en-Provence. [2] Direction générale de l'Aviation civile. Présentation du projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles. 15 décembre 2025. Consultation publique en ligne, <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr> [3] Avis de la Commission Consultative de l'Environnement. Aérodrome d'Aix-Les Milles. 14 octobre 2025 et suivi du 18 décembre 2025. [4] Barletta, C. « Nuisances sonores aérodrome : les avancées obtenues sont menacées, selon les riverains ». La Provence, 21 décembre 2025. Accès en ligne. [5] Collectif associatif et riverains. Contributions en consultation publique. Synthèse des demandes et critiques adressées au projet d'arrêté. 2025-2026.

06/01/2026 - 10:59

Aérodrome des Milles : Critique de l'arrêté de restriction proposé à la consultation et plaidoyer pour une régulation substantielle

L'aérodrome d'Aix-en-Provence dit aérodrome « des Milles », situé dans une zone urbaine attractive au sud d'Aix, a longtemps fonctionné comme une plateforme dédiée aux activités d'aviation légère et sportive. Depuis la signature d'un contrat de délégation de service public avec la société Edeis en 2018 pour 45 ans, cet aérodrome a connu une mutation progressive vers une plateforme d'aviation d'affaires, de drones militaires et

d'activités aéronautiques industrielles [1]. Dans ce contexte, le gouvernement a lancé une consultation publique (du 17 décembre 2025 au 11 janvier 2026) sur un projet d'arrêté de restriction concernant les conditions d'utilisation des tours de piste [2]. Bien que présenté comme une avancée par certains acteurs locaux, ce texte reste profondément insuffisant face à l'ampleur réelle des nuisances, à la diversification de l'activité aérienne, et aux risques pour l'environnement et la santé publique des riverains.

*** Cet avis est ici porté par l'association Arc Fleuve Vivant, pour laquelle l'aérodrome des Milles pose un problème particulièrement aigu puisque le fleuve Arc coule en bordure immédiate du site, dans une zone déjà soumise à de fortes pressions anthropiques, et qui a fait subir au fleuve une mutation de son lit. L'insuffisance des restrictions proposées n'est donc pas seulement lue à travers le prisme des nuisances sonores pour les habitants, mais aussi comme une menace directe pour les milieux naturels riverains, les continuités écologiques et les espèces qui dépendent du corridor de l'Arc dont on connaît notoirement la fragilité. Arc Fleuve Vivant a pour objet la défense de la biodiversité, de la ressource en eau, de sa qualité et de sa pérennité en Pays d'Aix ; à ce titre, l'association conteste un modèle de développement aéronautique et industriel qui accroît le bruit, la pollution de l'air et le risque de pollution des eaux, tout en accentuant l'artificialisation des sols et la fragmentation des habitats. Elle défend une approche cohérente avec la Charte de l'environnement et les avis de l'autorité environnementale, fondée sur la sobriété des usages, la préservation des ressources en eau et la protection des espaces naturels, là où le projet d'arrêté actuel ne constitue qu'une mesure symbolique, incapable de répondre à ces enjeux de long terme. Dans une métropole déjà très engorgée et très polluée comme le territoire Aix-Marseille, la protection des populations doit en outre devenir un critère essentiel d'appréciation de tout projet touchant au trafic aérien et à ses nuisances, et plus largement de tout projet. L'ajout de nuisances sonores fortes et répétées, de polluants atmosphériques et de risques supplémentaires pour la qualité de l'air et de l'eau autour de l'aérodrome des Milles entre directement en contradiction avec les impératifs de santé publique, dans un contexte où les habitants subissent déjà le cumul des expositions (axes routiers saturés, zones d'activités, plateformes aériennes). Pour Arc Fleuve Vivant, qui défend la biodiversité, l'eau et plus largement la nature en Pays d'Aix, la santé des riverains et des populations les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de pathologies respiratoires ou cardiovasculaires) doit être traitée comme une priorité absolue et non comme une variable d'ajustement dans la négociation entre intérêts économiques et exigences environnementales. Dans cette optique, un simple aménagement des tours de piste ne saurait suffire : c'est l'ensemble du modèle de développement de la plateforme, incluant l'aviation d'affaires, les hélicoptères et les projets industriels, qui doit être revu à l'aune de la réduction des expositions cumulées au bruit et à la pollution.

I. Un projet d'arrêté trop limité et partiel Définition étroite du problème Le projet d'arrêté se concentre exclusivement sur les tours de piste des avions légers, présentés dans la note de présentation comme « la principale source de

nuisances pour les proches riverains » [3]. Cette approche occulte délibérément l'impact croissant et documenté de l'aviation d'affaires, des hélicoptères, du parachutisme, des essais au sol et des activités aéronautiques industrielles dont le développement sur ce site est largement envisagé dans les années qui viennent. Les témoignages issus des assemblées générales du Collectif Danger Aix Avenir et les articles de presse locale révèlent une réalité bien différente : des habitants de Bouc-Bel-Air, Cabriès, Éguilles et d'autres communes attestent d'une augmentation plus que sensible des nuisances sonores dues précisément aux hélicoptères et à l'aviation d'affaires, activités qui ne sont pas régulées par le projet d'arrêté [4].

Mesures réduites et inefficaces Les restrictions proposées — autorisation des tours de piste seulement entre 8h et 19h toute l'année, et davantage restreints l'été (juin-septembre, weekends et jours fériés) pour certaines catégories d'avions — ne modifient que marginalement la situation réelle [2][3]. Cette approche présente plusieurs défauts :

- Elle ne crée aucune interdiction pour la soirée et la nuit, alors que des nuisances sonores significatives sont documentées en dehors des heures proposées.
- Elle n'affecte pas les activités hors tours de piste (décollages, atterrissages, survols, hélicoptères).
- Elle maintient le statu quo pour la majorité de l'année (hormis trois mois et demi en été).

II. Limitations géographiques et temporelles

Périmètre incomplet Le dispositif ne concerne que la zone comprise entre la prison de Luynes et l'autoroute A8 au sud [5]. Cette délimitation laisse de côté des communes et quartiers pourtant largement survolés et exposés aux nuisances à Aix et en pays aixois, concernant finalement un bassin de vie de 80 000 habitants :

- Luynes, Éguilles, Ventabren, Puyricard, Célony
- Cabriès, Saint-Hilaire, et autres secteurs du Pays d'Aix

Les habitants de ces zones périphériques témoignent d'une exposition régulière aux survols et d'une dégradation croissante de leur environnement sonore, confirmée par des comptages officiels révélant des infractions massives aux règles de survol (400 infractions enregistrées en un seul mois à titre d'exemple) [4].

Calendrier insuffisant L'application limitée à la période du 1er juin au 15 septembre est radicalement inadaptée, alors que les survols gênants et les nuisances sonores sont présents toute l'année [5]. Même les demandes minimales des associations et riverains et d'élus locaux — extension à la période avril–octobre, soit le printemps et l'automne — n'ont pas été retenues dans la version actuellement soumise à consultation [4]. Cette réduction des ambitions reflète une logique de compromis où les intérêts économiques prévalent sur la qualité de vie des riverains. Nous ne pouvons l'accepter, au nom du principe de précaution et de préservation de la santé humaine. A ce stade, insistons sur l'avis du CIQ Millois, qui « préconise notamment d'aligner la période estivale de fin mars à fin octobre 'comme évoqué au sein du groupe de travail' auquel le CIQ a été très actif, et de restreindre les tours de piste les week-end et jours fériés durant cette période aux seuls avions électriques ou classés (Calispo) »

III. Absence de traitement des nuisances réelles

Diversification de l'activité et nouveaux usages problématiques L'aérodrome, autrefois et pendant longtemps lieu de formation et de loisirs encadrables et limitables, connaît une transformation majeure vers une plateforme multi-usages à fort potentiel d'expansion :

Aviation d'affaires et hélicoptères : Ces activités, historiquement marginales, se développent sans régulation spécifique. Les hélicoptères ne sont soumis à aucun encadrement horaire ou quantitatif, malgré les écoles, clubs, et entreprises du secteur qui génèrent des flux croissants [4]. Projets militaires et industriels : Le site accueille ou va accueillir : • Un programme de développement de drones de Défense porté par Airbus, sur 900 m² avec 80 ingénieurs [4] • Une zone d'environ 20 hectares destinée à la filière électro-aéronautique et à des activités relevant de la Défense, dans le cadre du programme France 2030[4] • Des extensions de hangars et d'aires d'essai (notamment pour l'expansion de Guimbal Hélicoptères) Ces projets, élaborés dans une relative opacité, renforcent significativement les nuisances sonores et les risques de pollution atmosphérique locale. Et placent les populations dans une précarité d'information inconfortable et flottante à même de relativiser voir de remettre en cause la notion de quiétude à long terme à laquelle chacun a droit. Impact sur la santé et l'environnement Les témoignages d'habitants révèlent des impacts directs sur la santé : • Une jeune femme atteinte d'un cancer a quitté la ville de Venelles, déjà exposée au trafic routier de l'A8, pour s'installer à Puyricard, où elle a découvert une exposition intense aux survols aériens bas [4]. Son engagement a conduit l'Aviation civile à lancer un comptage aérien, révélant l'ampleur de l'infractions aux règles de survol. • Les riverains dénoncent une dégradation croissante de la qualité de l'air et un environnement sonore devenu intolérable, générant stress, troubles du sommeil et inquiétudes sanitaires justifiées [4]. Le bruit est défini comme le problème de santé publique majeur pour les années à venir par l'OMS ; de ce fait, il serait important de corréliser cette enquête publique à celle menée par la Métropole il y a seulement quelques mois sur le bruit urbain, à laquelle Arc Fleuve Vivant avait contribué. IV. Insuffisances majeures au regard des standards environnementaux Absence de mesures fondamentales Le projet d'arrêté ne reprend pas les dispositions élémentaires, pourtant conformes à la Charte de l'environnement et aux bonnes pratiques internationales [5] : Plafonnement des mouvements : Aucune limite quantitative annuelle du nombre de décollages/atterrissages. Cette absence signifie que l'expansion de l'activité peut continuer sans frein réglementaire. Interdiction de vols nocturnes : Pas d'interdiction des vols entre 22h et 6h, horaires critiques pour le repos de la population et la vie faune/flore. Régulation vespérale : Pas de mesures spécifiques pour les vols entre coucher du soleil et 22h, période sensible de transition. Hélicoptères, parachutisme, aviation d'affaires : Complètement exclus du champ du projet, alors que ces activités génèrent des nuisances comparables ou supérieures aux tours de piste [5]. Essais au sol et activités aéronautiques : Non régulées, malgré leur impact acoustique. Absence de clause de revoyure Le projet ne prévoit pas de clause de réexamen court terme avec objectifs chiffrés mesurables. Or, la situation de l'aérodrome est hautement évolutive : • Les projets industriels en cours (drones Airbus, électro-aéronautique) modifieront substantiellement le trafic et les impacts. • Les engagements actuels des opérateurs pourraient ne pas être tenus. • Les technologies évoluent (nouveaux types d'aéronefs, systèmes de réduction de bruit), créant de nouvelles opportunités de

régulation. Une clause de revoyure, avec réévaluation tous les 2 ans et ajustements si les réductions de nuisances ne sont pas constatées, serait indispensable pour garantir que le dispositif reste pertinent et efficace [5].

V. Enjeux de gouvernance et insuffisance de la concertation

Processus décisionnel peu démocratique

Bien que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) réunie le 14 octobre 2025 ait exprimé un avis favorable avec réserves, plusieurs éléments soulèvent des questions sur la transparence et le pouvoir réel des habitants :

- Les associations de riverains ont dû céder sur plusieurs points : réduction de la période d'application de la restriction (de douze mois proposé initialement à trois mois), élargissement de la fenêtre horaire (jusqu'à 21h pour certaines catégories) au risque de compromettre l'interdiction après coucher du soleil [4].
- Les négociations se poursuivent en sous-préfecture, suggérant que les arbitrages ne sont pas acquis et que les positions économiques continuent de prévaloir sur les enjeux sanitaires.
- Les documents de consultation officielle restent opaques sur l'état d'avancement réel des projets industriels (drones, électro-aéronautique) et sur les études d'impact global que seul un contrôle démocratique fort pourrait imposer [4].

Absence de transparence sur le modèle économique

L'aérodrome fonctionne depuis 2018 sous délégation privée (Edeis), un modèle qui pose plusieurs questions :

- Subventions massives et inefficacité : L'opérateur privé a perçu environ 1,8 million d'euros de subventions depuis 2018[4], tandis que les riverains subissent les nuisances sans que les revenus générés (landing fees, services, activités commerciales) ne réduisent le fardeau public ou ne permettent une meilleure régulation.
- Conflits d'intérêts : Un délégataire privé a intérêt à maximiser le trafic et les revenus, non à le limiter. La question de qui décide vraiment (État régulateur ou opérateur intéressé à la croissance ?) reste pleine et entière.
- Manque d'études d'impact globales : En plus de l'entreprise Guimbal (qui devait fournir une étude d'impact pour son expansion), aucune étude d'impact globale n'a été menée avant l'entrée en vigueur du contrat de délégation, alors que la mutation de l'aérodrome était prévisible.

VI. Contexte national : un problème systémique

Ce qui se joue à Aix-Les Milles s'inscrit dans un mouvement national de contestation croissante des nuisances aéroportuaires et des modèles de développement qui les accompagnent. Des situations similaires se font jour autour de Marseille-Provence, d'autres aéroports régionaux, et mêmes de grands hubs, où les riverains remettent en cause :

- Le bruit et la pollution : Tous les aérodromes et aéroports génèrent des nuisances sonores et atmosphériques pour les populations voisines, tandis que la demande de transport aérien (particulièrement privé et d'affaires) augmente [1][4].
- Le modèle économique : L'extension des activités aéroportuaires repose souvent sur des aides publiques massives (subventions, exonérations, investissements en infrastructures), tandis que les bénéfices économiques se concentrent sur quelques acteurs privés (compagnies aériennes, opérateurs, entreprises), et que les coûts externes (santé, environnement, qualité de vie) restent intégralement supportés par les riverains et la collectivité, ce qui est autant injuste que coûteux [4].
- La gouvernance opaque : Les décisions stratégiques d'extension, d'accueil de nouvelles activités

(aviation d'affaires, cargo, drones), et de nouvelles implantations industrielles échappent largement au contrôle démocratique et à l'influence réelle des habitants affectés comme de leur droit à être informés. Les processus de concertation, formellement présents, restent largement cosmétiques face à des logiques technocratiques de « développement » et de « croissance ». VII. Conclusion : vers une régulation substantielle et démocratique

L'arrêté de restriction proposé pour l'aérodrome des Milles, malgré les efforts des associations riverains et des élus sensibilisés, demeure purement symbolique et largement insuffisant face aux enjeux réels. Pour être crédible et efficace, une régulation de l'aérodrome doit :

1. Élargir le champ réglementaire à toutes les activités aéronautiques génératrices de nuisances : hélicoptères, aviation d'affaires, parachutisme, essais au sol, activités industrielles aéronautiques.
2. Imposer des limites quantitatives : plafonnement annuel des mouvements, interdiction stricte des vols entre 22h et 6h, régulation spécifique après coucher du soleil.
3. Élargir le périmètre et le calendrier : application annuelle (ou minimalement avril-octobre) à toutes les communes affectées par les survols, pas seulement la zone immédiate entre Luynes et l'A8.
4. Prévoir des mécanismes de revoyure : réévaluation tous les 2 ans avec objectifs chiffrés de réduction des nuisances, ajustements contraignants si les engagements ne sont pas tenus.
5. Renforcer la gouvernance démocratique : pouvoir décisionnel réel des riverains, transparence totale sur les projets d'expansion, audits indépendants des études d'impact, et mise en place de mécanismes de contrôle citoyens sur les activités aéroportuaires.
6. Questionner le modèle économique : régulation stricte des subventions publiques, exigence que les revenus de l'aérodrome servent à compenser les dommages environnementaux, et éventuellement un retour de la gestion publique directe plutôt que la délégation à un opérateur privé intéressé par la maximisation du trafic. Tant que ces conditions ne seront pas remplies, l'aérodrome des Milles restera un foyer de conflit environnemental, emblématique d'une question plus large : celle de savoir qui décide réellement du devenir des territoires locaux — les habitants ou les intérêts économiques privés soutenus par des fonds publics ?

Références [1] Collectif Danger Aix Avenir. Assemblée générale du 12 décembre 2025. Aix-en-Provence. [2] Direction générale de l'Aviation civile. Présentation du projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles. 15 décembre 2025. Consultation publique en ligne. [3] Avis de la Commission Consultative de l'Environnement. Aérodrome d'Aix-Les Milles. 14 octobre 2025 et suivi du 18 décembre 2025. [4] Barletta, C. « Nuisances sonores aérodrome : les avancées obtenues sont menacées, selon les riverains ». La Provence, 21 décembre 2025. Accès en ligne. [5] Collectif associatif et riverains. Contributions en consultation publique. Synthèse des demandes et critiques adressées au projet d'arrêté. 2025-2026.

06/01/2026 - 11:34

Augmentation de la restriction de l'aérodrome

Suite à votre consultation, il paraît important au vu de l'implantation de l'aérodrome des Milles de prendre en considération l'aéroport de Vitrolles. Qui permet de faire atterrir également des avions Il faut augmenter les restrictions sur les vols privés, type jet qui font énormément de bruit, les hélicoptères font des nuisances également très importantes qui me convient d'encadrer. La vraie nuisance, ce qui entraîne ses restrictions, essentiellement liées au bruit. Il serait judicieux d'imposer des normes beaucoup plus favorables aux habitants plutôt qu'au qui ont les moyens de voyager individuellement dans des avions. L'encadrement du bruit et la clé de la bonne entente. Drone, hélicoptère, avion, nous amène trop de bruit et nécessite clairement un encadrement fort, afin de limiter : la nuisance du bruit, la pollution peut également doit également être pris en compte Imposer des émissions de bruit, tel qu'une voiture pourrait être une bonne solution, ou prendre exemple également sur la voiture en imposant des émissions de CO2 faible

06/01/2026 - 14:11

Arrêté de restriction très insuffisant

Cet aérodrome est situé en zone très urbanisée et déjà l'objet de nombreuses nuisances notamment sonores. Depuis quelques temps, le survol de nos habitations va croissant, avec parfois plusieurs survols en même temps, par des aéronefs parfois très bruyants, notamment les hélicoptères, parfois très bas. Il faudrait : - Plafonner le nombre de mouvements - Les interdire la nuit dès 20h en été et les limiter au maximum tous les week-ends et jours fériés de l'année - Encadrer tous les mouvements notamment au regard du bruit - Effectuer des contrôles, concernant les hauteurs de vol notamment Les populations environnantes ne supporteront pas une nouvelle augmentation du trafic

06/01/2026 - 17:12

Aérodrome d'Aix les Milles

Habitant chemin du Serre à Aix Les Milles depuis plus de 25 ans, les nuisances sonores, dues au trafic aérien, deviennent insupportables. Pour le bonheur de peu, on sacrifie le bien être de beaucoup. Sans contrôle, et surtout sans aucune sanction, on nous rit au nez quand on porte plainte car un avion passe si bas, qu'on arrive à lire son immatriculation. Faut-il un grave accident pour que l'on réagisse! Les couloirs de vol ne sont pas respectés pour gagner du temps je suppose. Limitons au moins le bruit, il existe des solutions pour les aéronefs, il faudrait les rendre obligatoires. Il a été démontré que des espèces animales protégées étaient en danger, la mairie d'Aix en est consciente, et s'oppose à certains développements, mais l'Etat, à 700km décide autrement. Comment peut-on confier la gestion d'un aérodrome et subventionner une société telle que Edeis,

qui a plusieurs plaintes judiciaires dans différents départements. Merci de prendre en considération mes arguments

06/01/2026 - 17:25

Nuisances sonores

Sur Gardanne noir constellation de plus en plus de survol de petits avions et hélicoptères provoquant des nuisances sonores de plus en plus répétitives

06/01/2026 - 17:48

Demande de prise en compte des réserves formulées par la CCE du 14.10.2025

A savoir: 1 - meilleure prise en compte de la saisonnalité au sens de la définition de l'été IATA (début le dernier dimanche de mars et fin le dernier samedi d'octobre) 2 - Extension de la plage horaire autorisant la réalisation des tours de piste jusqu'à 21h mais seulement pour les avions classés Calypso A et A+ et avions électriques (à défaut jusqu'à 20h pour tous les appareils) 3 - ajout d'un article indiquant qu'un bilan chiffré de la surveillance sera présenté annuellement par la DSAC-SE et communiqué aux membres de la CCE

06/01/2026 - 18:02

La zone d'Aix-les Milles n'est pas une zone urbaine;

La zone où se situe l'aérodrome était une zone presque uniquement agricole jusqu'à la fin du XXème siècle. Les terres agricoles y sont parmi les plus riches de France. La zone d'activités des Milles y a débuté vers la fin des années 1970 alors que l'aérodrome dédié à l'aviation légère de l'armée de terre voyait son activité baisser au profit d'activités de type aéro-club. Peu à peu, les activités agricoles ont été grignotées par les activités de la zone économique, les nouvelles voiries et quelques activités de service public comme le centre de formation d'apprentis. La partie agricole existe encore et malgré les empiètements urbains, la biodiversité est forte: pigeons ramiers, sangliers et chevreuils, mustélidés divers , genette, loups et renards et quantité d'oiseaux champêtres ou forestiers car il y a de nombreux petits bois et une forêt-galerie le long du fleuve Arc. Pour toute cette biodiversité, l'aéroport est beaucoup moins un problème que l'urbanisation sauvage permise par la municipalité depuis l'arrivée de la famille Joissains à l'Hôtel de Ville. Les habitants actuels, quand ils ont construit depuis les années 1980 ont spéculé sur la fermeture de l'aéroport après le départ de l'armée de terre mais ceci n'a JAMAIS été dit par les autorités conscientes de la nécessité d'une plate-forme autre que Marignane. Cela reste vrai et, pour la ville d'Aix dans son ensemble un petit aérodrome vaut mieux qu'un amas de villas qui ressemblent plus à des gourbis et causent plus de nuisances: trafic, utilisation massive des ressources en eau, éloignement des équipements publics etc...

06/01/2026 - 18:40

Je suis POUR les mesures proposées

Bonjour Je confirme que je suis POUR les mesures proposées dans le cadre de la limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles. Habitant les Milles, nous subissons les nuisances de cet aérodrome et je suis persuadée que cette proposition de limitation 'légère' est acceptable pour les pilotes d'avion. En espérant que cette demande soit entendue. Cordialement..

06/01/2026 - 19:40

Bruits aérodrome Aix les Milles

Bonsoir, Je m'associe pleinement à la critique de l'arrêté de restriction proposé à la consultation et plaider pour une régulation substantielle émise par l'association ARC FLEUVE VIVANT. Ce texte reste profondément insuffisant face à l'ampleur réelle des nuisances, à la diversification de l'activité aérienne, et aux risques pour l'environnement et la santé publique des riverains.

06/01/2026 - 20:04

Aérodrome des milles arrêté de restriction

Aérodrome des Milles : Critique de l'arrêté de restriction proposé à la consultation et plaider pour une régulation substantielle L'aérodrome d'Aix-en-Provence dit aérodrome « des Milles », situé dans une zone urbaine attractive au sud d'Aix, a longtemps fonctionné comme une plateforme dédiée aux activités d'aviation légère et sportive. Depuis la signature d'un contrat de délégation de service public avec la société Edeis en 2018 pour 45 ans, cet aérodrome a connu une mutation progressive vers une plateforme d'aviation d'affaires, de drones militaires et d'activités aéronautiques industrielles [1]. Dans ce contexte, le gouvernement a lancé une consultation publique (du 17 décembre 2025 au 11 janvier 2026) sur un projet d'arrêté de restriction concernant les conditions d'utilisation des tours de piste [2]. Bien que présenté comme une avancée par certains acteurs locaux, ce texte reste profondément insuffisant face à l'ampleur réelle des nuisances, à la diversification de l'activité aérienne, et aux risques pour l'environnement et la santé publique des riverains. *** Cet avis est ici porté par l'association Arc Fleuve Vivant, pour laquelle l'aérodrome des Milles pose un problème particulièrement aigu puisque le fleuve Arc coule en bordure immédiate du site, dans une zone déjà soumise à de fortes pressions anthropiques, et qui a fait subir au fleuve une mutation de son lit. L'insuffisance des restrictions proposées n'est donc pas seulement lue à travers le prisme des nuisances sonores pour les habitants, mais aussi comme une menace directe pour les milieux naturels riverains, les continuités écologiques et les espèces qui dépendent du corridor de l'Arc dont on connaît notamment la fragilité. Arc Fleuve Vivant a pour objet la défense de la biodiversité, de la ressource en eau, de sa qualité et de sa

pérennité en Pays d'Aix ; à ce titre, l'association conteste un modèle de développement aéronautique et industriel qui accroît le bruit, la pollution de l'air et le risque de pollution des eaux, tout en accentuant l'artificialisation des sols et la fragmentation des habitats. Elle défend une approche cohérente avec la Charte de l'environnement et les avis de l'autorité environnementale, fondée sur la sobriété des usages, la préservation des ressources en eau et la protection des espaces naturels, là où le projet d'arrêté actuel ne constitue qu'une mesure symbolique, incapable de répondre à ces enjeux de long terme. Dans une métropole déjà très engorgée et très polluée comme le territoire Aix-Marseille, la protection des populations doit en outre devenir un critère essentiel d'appréciation de tout projet touchant au trafic aérien et à ses nuisances, et plus largement de tout projet. L'ajout de nuisances sonores fortes et répétées, de polluants atmosphériques et de risques supplémentaires pour la qualité de l'air et de l'eau autour de l'aérodrome des Milles entre directement en contradiction avec les impératifs de santé publique, dans un contexte où les habitants subissent déjà le cumul des expositions (axes routiers saturés, zones d'activités, plateformes aériennes). Pour Arc Fleuve Vivant, qui défend la biodiversité, l'eau et plus largement la nature en Pays d'Aix, la santé des riverains et des populations les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de pathologies respiratoires ou cardiovasculaires) doit être traitée comme une priorité absolue et non comme une variable d'ajustement dans la négociation entre intérêts économiques et exigences environnementales. Dans cette optique, un simple aménagement des tours de piste ne saurait suffire : c'est l'ensemble du modèle de développement de la plateforme, incluant l'aviation d'affaires, les hélicoptères et les projets industriels, qui doit être revu à l'aune de la réduction des expositions cumulées au bruit et à la pollution.

I. Un projet d'arrêté trop limité et partiel

Définition étroite du problème Le projet d'arrêté se concentre exclusivement sur les tours de piste des avions légers, présentés dans la note de présentation comme « la principale source de nuisances pour les proches riverains » [3]. Cette approche occulte délibérément l'impact croissant et documenté de l'aviation d'affaires, des hélicoptères, du parachutisme, des essais au sol et des activités aéronautiques industrielles dont le développement sur ce site est largement envisagé dans les années qui viennent. Les témoignages issus des assemblées générales du Collectif Danger Aix Avenir et les articles de presse locale révèlent une réalité bien différente : des habitants de Bouc-Bel-Air, Cabriès, Éguilles et d'autres communes attestent d'une augmentation plus que sensible des nuisances sonores dues précisément aux hélicoptères et à l'aviation d'affaires, activités qui ne sont pas régulées par le projet d'arrêté [4].

Mesures réduites et inefficaces Les restrictions proposées — autorisation des tours de piste seulement entre 8h et 19h toute l'année, et davantage restreints l'été (juin-septembre, weekends et jours fériés) pour certaines catégories d'avions — ne modifient que marginalement la situation réelle [2][3]. Cette approche présente plusieurs défauts :

- Elle ne crée aucune interdiction pour la soirée et la nuit, alors que des nuisances sonores significatives sont documentées en dehors des heures proposées.
- Elle n'affecte pas les activités hors tours de piste (décollages,

atterrissages, survols, hélicoptères). • Elle maintient le statu quo pour la majorité de l'année (hormis trois mois et demi en été). II. Limitations géographiques et temporelles

Périmètre incomplet Le dispositif ne concerne que la zone comprise entre la prison de Luynes et l'autoroute A8 au sud [5]. Cette délimitation laisse de côté des communes et quartiers pourtant largement survolés et exposés aux nuisances à Aix et en pays aixois, concernant finalement un bassin de vie de 80 000 habitants : • Luynes, Éguilles, Ventabren, Puyricard, Célony • Cabriès, Saint-Hilaire, et autres secteurs du Pays d'Aix Les habitants de ces zones périphériques témoignent d'une exposition régulière aux survols et d'une dégradation croissante de leur environnement sonore, confirmée par des comptages officiels révélant des infractions massives aux règles de survol (400 infractions enregistrées en un seul mois à titre d'exemple) [4].

Calendrier insuffisant L'application limitée à la période du 1er juin au 15 septembre est radicalement inadaptée, alors que les survols gênants et les nuisances sonores sont présents toute l'année [5]. Même les demandes minimales des associations et riverains et d'élus locaux — extension à la période avril–octobre, soit le printemps et l'automne — n'ont pas été retenues dans la version actuellement soumise à consultation [4]. Cette réduction des ambitions reflète une logique de compromis où les intérêts économiques prévalent sur la qualité de vie des riverains. Nous ne pouvons l'accepter, au nom du principe de précaution et de préservation de la santé humaine. A ce stade, insistons sur l'avis du CIQ Millois, qui « préconise notamment d'aligner la période estivale de fin mars à fin octobre 'comme évoqué au sein du groupe de travail' auquel le CIQ a été très actif, et de restreindre les tours de piste les week-end et jours fériés durant cette période aux seuls avions électriques ou classés (Calispo)'

III. Absence de traitement des nuisances réelles

Diversification de l'activité et nouveaux usages problématiques L'aérodrome, autrefois et pendant longtemps lieu de formation et de loisirs encadrables et limitables, connaît une transformation majeure vers une plateforme multi-usages à fort potentiel d'expansion : Aviation d'affaires et hélicoptères : Ces activités, historiquement marginales, se développent sans régulation spécifique. Les hélicoptères ne sont soumis à aucun encadrement horaire ou quantitatif, malgré les écoles, clubs, et entreprises du secteur qui génèrent des flux croissants [4]. Projets militaires et industriels : Le site accueille ou va accueillir : • Un programme de développement de drones de Défense porté par Airbus, sur 900 m² avec 80 ingénieurs [4] • Une zone d'environ 20 hectares destinée à la filière électro-aéronautique et à des activités relevant de la Défense, dans le cadre du programme France 2030[4] • Des extensions de hangars et d'aires d'essai (notamment pour l'expansion de Guimbal Hélicoptères) Ces projets, élaborés dans une relative opacité, renforcent significativement les nuisances sonores et les risques de pollution atmosphérique locale. Et placent les populations dans une précarité d'information inconfortable et flottante à même de relativiser voir de remettre en cause la notion de quiétude à long terme à laquelle chacun a droit. Impact sur la santé et l'environnement Les témoignages d'habitants révèlent des impacts directs sur la santé : • Une jeune femme atteinte d'un cancer a quitté la ville de Venelles, déjà exposée au trafic routier de

l'A8, pour s'installer à Puyricard, où elle a découvert une exposition intense aux survols aériens bas [4]. Son engagement a conduit l'Aviation civile à lancer un comptage aérien, révélant l'ampleur de l'infractions aux règles de survol. • Les riverains dénoncent une dégradation croissante de la qualité de l'air et un environnement sonore devenu intolérable, générant stress, troubles du sommeil et inquiétudes sanitaires justifiées [4]. Le bruit est défini comme le problème de santé publique majeur pour les années à venir par l'OMS ; de ce fait, il serait important de corréliser cette enquête publique à celle menée par la Métropole il y a seulement quelques mois sur le bruit urbain, à laquelle Arc Fleuve Vivant avait contribué.

IV. Insuffisances majeures au regard des standards environnementaux

Absence de mesures fondamentales

Le projet d'arrêté ne reprend pas les dispositions élémentaires, pourtant conformes à la Charte de l'environnement et aux bonnes pratiques internationales [5] :

- Plafonnement des mouvements : Aucune limite quantitative annuelle du nombre de décollages/atterrissages. Cette absence signifie que l'expansion de l'activité peut continuer sans frein réglementaire.
- Interdiction de vols nocturnes : Pas d'interdiction des vols entre 22h et 6h, horaires critiques pour le repos de la population et la vie faune/flore.
- Régulation vespérale : Pas de mesures spécifiques pour les vols entre coucher du soleil et 22h, période sensible de transition.
- Hélicoptères, parachutisme, aviation d'affaires : Complètement exclus du champ du projet, alors que ces activités génèrent des nuisances comparables ou supérieures aux tours de piste [5].
- Essais au sol et activités aéronautiques : Non régulées, malgré leur impact acoustique.

Absence de clause de revoyure

Le projet ne prévoit pas de clause de réexamen court terme avec objectifs chiffrés mesurables. Or, la situation de l'aérodrome est hautement évolutive :

- Les projets industriels en cours (drones Airbus, électro-aéronautique) modifieront substantiellement le trafic et les impacts.
- Les engagements actuels des opérateurs pourraient ne pas être tenus.
- Les technologies évoluent (nouveaux types d'aéronefs, systèmes de réduction de bruit), créant de nouvelles opportunités de régulation.

Une clause de revoyure, avec réévaluation tous les 2 ans et ajustements si les réductions de nuisances ne sont pas constatées, serait indispensable pour garantir que le dispositif reste pertinent et efficace [5].

V. Enjeux de gouvernance et insuffisance de la concertation

Processus décisionnel peu démocratique

Bien que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) réunie le 14 octobre 2025 ait exprimé un avis favorable avec réserves, plusieurs éléments soulèvent des questions sur la transparence et le pouvoir réel des habitants :

- Les associations de riverains ont dû céder sur plusieurs points : réduction de la période d'application de la restriction (de douze mois proposé initialement à trois mois), élargissement de la fenêtre horaire (jusqu'à 21h pour certaines catégories) au risque de compromettre l'interdiction après coucher du soleil [4].
- Les négociations se poursuivent en sous-préfecture, suggérant que les arbitrages ne sont pas acquis et que les positions économiques continuent de prévaloir sur les enjeux sanitaires.
- Les documents de consultation officielle restent opaques sur l'état d'avancement réel des projets industriels (drones, électro-aéronautique) et sur les études d'impact global que seul un contrôle démocratique fort pourrait imposer [4].

Absence de transparence sur le modèle économique L'aérodrome fonctionne depuis 2018 sous délégation privée (Edeis), un modèle qui pose plusieurs questions : Subventions massives et inefficacité : L'opérateur privé a perçu environ 1,8 million d'euros de subventions depuis 2018[4], tandis que les riverains subissent les nuisances sans que les revenus générés (landing fees, services, activités commerciales) ne réduisent le fardeau public ou ne permettent une meilleure régulation. Conflits d'intérêts : Un délégataire privé a intérêt à maximiser le trafic et les revenus, non à le limiter. La question de qui décide vraiment (État régulateur ou opérateur intéressé à la croissance ?) reste pleine et entière. Manque d'études d'impact globales : En plus de l'entreprise Guimbal (qui devait fournir une étude d'impact pour son expansion), aucune étude d'impact globale n'a été menée avant l'entrée en vigueur du contrat de délégation, alors que la mutation de l'aérodrome était prévisible. VI. Contexte national : un problème systémique Ce qui se joue à Aix-Les Milles s'inscrit dans un mouvement national de contestation croissante des nuisances aéroportuaires et des modèles de développement qui les accompagnent. Des situations similaires se font jour autour de Marseille-Provence, d'autres aéroports régionaux, et mêmes de grands hubs, où les riverains remettent en cause : Le bruit et la pollution : Tous les aérodromes et aéroports génèrent des nuisances sonores et atmosphériques pour les populations voisines, tandis que la demande de transport aérien (particulièrement privé et d'affaires) augmente [1][4]. Le modèle économique : L'extension des activités aéroportuaires repose souvent sur des aides publiques massives (subventions, exonérations, investissements en infrastructures), tandis que les bénéfices économiques se concentrent sur quelques acteurs privés (compagnies aériennes, opérateurs, entreprises), et que les coûts externes (santé, environnement, qualité de vie) restent intégralement supportés par les riverains et la collectivité, ce qui est autant injuste que coûteux [4]. La gouvernance opaque : Les décisions stratégiques d'extension, d'accueil de nouvelles activités (aviation d'affaires, cargo, drones), et de nouvelles implantations industrielles échappent largement au contrôle démocratique et à l'influence réelle des habitants affectés comme de leur droit à être informés. Les processus de concertation, formellement présents, restent largement cosmétiques face à des logiques technocratiques de « développement » et de « croissance ». VII. Conclusion : vers une régulation substantielle et démocratique L'arrêté de restriction proposé pour l'aérodrome des Milles, malgré les efforts des associations riverains et des élus sensibilisés, demeure purement symbolique et largement insuffisant face aux enjeux réels. Pour être crédible et efficace, une régulation de l'aérodrome doit : 1. Élargir le champ réglementaire à toutes les activités aéronautiques génératrices de nuisances : hélicoptères, aviation d'affaires, parachutisme, essais au sol, activités industrielles aéronautiques. 2. Imposer des limites quantitatives : plafonnement annuel des mouvements, interdiction stricte des vols entre 22h et 6h, régulation spécifique après coucher du soleil. 3. Élargir le périmètre et le calendrier : application annuelle (ou minimalement avril-octobre) à toutes les communes affectées par les survols, pas seulement la zone immédiate entre Luynes et

l'A8. 4. Prévoir des mécanismes de revoyure : réévaluation tous les 2 ans avec objectifs chiffrés de réduction des nuisances, ajustements contraignants si les engagements ne sont pas tenus. 5. Renforcer la gouvernance démocratique : pouvoir décisionnel réel des riverains, transparence totale sur les projets d'expansion, audits indépendants des études d'impact, et mise en place de mécanismes de contrôle citoyens sur les activités aéroportuaires. 6. Questionner le modèle économique : régulation stricte des subventions publiques, exigence que les revenus de l'aérodrome servent à compenser les dommages environnementaux, et éventuellement un retour de la gestion publique directe plutôt que la délégation à un opérateur privé intéressé par la maximisation du trafic. Tant que ces conditions ne seront pas remplies, l'aérodrome des Milles restera un foyer de conflit environnemental, emblématique d'une question plus large : celle de savoir qui décide réellement du devenir des territoires locaux — les habitants ou les intérêts économiques privés soutenus par des fonds publics ?

Références [1] Collectif Danger Aix Avenir. Assemblée générale du 12 décembre 2025. Aix-en-Provence. [2] Direction générale de l'Aviation civile. Présentation du projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles. 15 décembre 2025. Consultation publique en ligne. [3] Avis de la Commission Consultative de l'Environnement. Aérodrome d'Aix-Les Milles. 14 octobre 2025 et suivi du 18 décembre 2025. [4] Barletta, C. « Nuisances sonores aérodrome : les avancées obtenues sont menacées, selon les riverains ». La Provence, 21 décembre 2025. Accès en ligne. [5] Collectif associatif et riverains. Contributions en consultation publique. Synthèse des demandes et critiques adressées au projet d'arrêté. 2025-2026. Avec Arc Fleuve Vivant CD2A - Collectif Danger Aix Avenir François Cabet Collectif Climat Pays d'Aix-en-Provence FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur FNE Bouches du Rhône Cyril Di Méo Stéphane Coppey CIQ Millois Antoine Le Masson Collectif Non à la bétonisation de la Constance Pacte Transition Aix Pacte pour la Transition - Aix en Provence @followers

06/01/2026 - 20:58

Riverain, salarié et pilote

Résident à proximité de l'aérodrome, salarié d'une entreprise aéronautique et pilote privé, je suis à la fois concerné par les nuisances aériennes et, d'une certaine manière, l'un de leurs auteurs. Cette double position me conduit à une conviction simple : le problème est aujourd'hui pris à l'envers. Le débat oppose trop souvent riverains, industriels et pilotes, alors que ces trois acteurs partagent le même territoire et devraient travailler conjointement. Les opposer systématiquement empêche toute avancée constructive. Concernant les nuisances sonores, il est nécessaire d'encadrer les nuisances réelles et mesurables. Des essais moteurs d'un Beechcraft entre 8h et 9h constituent une nuisance avérée, même s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique. À l'inverse, le survol d'un avion classé CALIPSO A ou A+ est, dans les faits, pratiquement inaudible pour les riverains. Pourquoi, dès lors, imposer des restrictions indistinctes à

ceux qui font l'effort d'aller dans le sens de l'intérêt commun ? Pourquoi ne pas restreindre prioritairement les aéronefs les plus bruyants, tout en accordant davantage de liberté à ceux dont l'impact sonore est négligeable — par exemple par des plages horaires élargies, y compris la nuit en période hivernale ? Il est nécessaire de sortir d'une logique uniquement punitive pour adopter une approche équilibrée : le bâton d'un côté, la carotte de l'autre. Sur le plan écologique enfin, de nombreux avions légers peuvent fonctionner au MOGAS, un carburant sans plomb, plus économique et moins polluant que la 100LL. Pour favoriser cette transition, il serait pertinent d'imposer aux exploitants d'aérodromes la mise à disposition du MOGAS, en complément des carburants aéronautiques traditionnels. Une telle mesure permettrait de concilier les attentes écologiques des riverains avec les efforts déjà engagés par les pilotes, eux-mêmes souvent riverains et directement concernés par ces enjeux. Il est urgent de remettre du bon sens au cœur du débat et de construire des solutions pragmatiques, concertées et équitables, dans l'intérêt commun.

06/01/2026 - 21:27

Aérodrome Aix les milles

Faire appliquer strictement la réglementation aérienne (plafond, direction, zone à éviter ...) et dans le cas où celle-ci n'est pas respectée appliquer systématiquement les sanctions prévues.

06/01/2026 - 22:29

Insuffisant et incomplet

Aérodrome des Milles : Critique de l'arrêté de restriction proposé à la consultation et plaidoyer pour une régulation substantielle L'aérodrome d'Aix-en-Provence dit aérodrome « des Milles », situé dans une zone urbaine attractive au sud d'Aix, a longtemps fonctionné comme une plateforme dédiée aux activités d'aviation légère et sportive. Depuis la signature d'un contrat de délégation de service public avec la société Edeis en 2018 pour 45 ans, cet aérodrome a connu une mutation progressive vers une plateforme d'aviation d'affaires, de drones militaires et d'activités aéronautiques industrielles [1]. Dans ce contexte, le gouvernement a lancé une consultation publique (du 17 décembre 2025 au 11 janvier 2026) sur un projet d'arrêté de restriction concernant les conditions d'utilisation des tours de piste [2]. Bien que présenté comme une avancée par certains acteurs locaux, ce texte reste profondément insuffisant face à l'ampleur réelle des nuisances, à la diversification de l'activité aérienne, et aux risques pour l'environnement et la santé publique des riverains. *** Cet avis est ici porté par l'association Arc Fleuve Vivant, pour laquelle l'aérodrome des Milles pose un problème particulièrement aigu puisque le fleuve Arc coule en bordure immédiate du site, dans une zone déjà soumise à de fortes pressions anthropiques, et qui a fait subir au fleuve une mutation de son lit. L'insuffisance des restrictions proposées n'est donc pas seulement lue à travers le

prisme des nuisances sonores pour les habitants, mais aussi comme une menace directe pour les milieux naturels riverains, les continuités écologiques et les espèces qui dépendent du corridor de l'Arc dont on connaît notoirement la fragilité. Arc Fleuve Vivant a pour objet la défense de la biodiversité, de la ressource en eau, de sa qualité et de sa pérennité en Pays d'Aix ; à ce titre, l'association conteste un modèle de développement aéronautique et industriel qui accroît le bruit, la pollution de l'air et le risque de pollution des eaux, tout en accentuant l'artificialisation des sols et la fragmentation des habitats. Elle défend une approche cohérente avec la Charte de l'environnement et les avis de l'autorité environnementale, fondée sur la sobriété des usages, la préservation des ressources en eau et la protection des espaces naturels, là où le projet d'arrêté actuel ne constitue qu'une mesure symbolique, incapable de répondre à ces enjeux de long terme. Dans une métropole déjà très engorgée et très polluée comme le territoire Aix-Marseille, la protection des populations doit en outre devenir un critère essentiel d'appréciation de tout projet touchant au trafic aérien et à ses nuisances, et plus largement de tout projet. L'ajout de nuisances sonores fortes et répétées, de polluants atmosphériques et de risques supplémentaires pour la qualité de l'air et de l'eau autour de l'aérodrome des Milles entre directement en contradiction avec les impératifs de santé publique, dans un contexte où les habitants subissent déjà le cumul des expositions (axes routiers saturés, zones d'activités, plateformes aériennes). Pour Arc Fleuve Vivant, qui défend la biodiversité, l'eau et plus largement la nature en Pays d'Aix, la santé des riverains et des populations les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de pathologies respiratoires ou cardiovasculaires) doit être traitée comme une priorité absolue et non comme une variable d'ajustement dans la négociation entre intérêts économiques et exigences environnementales. Dans cette optique, un simple aménagement des tours de piste ne saurait suffire : c'est l'ensemble du modèle de développement de la plateforme, incluant l'aviation d'affaires, les hélicoptères et les projets industriels, qui doit être revu à l'aune de la réduction des expositions cumulées au bruit et à la pollution.

I. Un projet d'arrêté trop limité et partiel

Définition étroite du problème Le projet d'arrêté se concentre exclusivement sur les tours de piste des avions légers, présentés dans la note de présentation comme « la principale source de nuisances pour les proches riverains » [3]. Cette approche occulte délibérément l'impact croissant et documenté de l'aviation d'affaires, des hélicoptères, du parachutisme, des essais au sol et des activités aéronautiques industrielles dont le développement sur ce site est largement envisagé dans les années qui viennent. Les témoignages issus des assemblées générales du Collectif Danger Aix Avenir et les articles de presse locale révèlent une réalité bien différente : des habitants de Bouc-Bel-Air, Cabriès, Éguilles et d'autres communes attestent d'une augmentation plus que sensible des nuisances sonores dues précisément aux hélicoptères et à l'aviation d'affaires, activités qui ne sont pas régulées par le projet d'arrêté [4]. Mesures réduites et inefficaces Les restrictions proposées — autorisation des tours de piste seulement entre 8h et 19h toute l'année, et davantage restreints l'été (juin-septembre, weekends et jours fériés) pour certaines

catégories d'avions — ne modifient que marginalement la situation réelle [2][3]. Cette approche présente plusieurs défauts : • Elle ne crée aucune interdiction pour la soirée et la nuit, alors que des nuisances sonores significatives sont documentées en dehors des heures proposées. • Elle n'affecte pas les activités hors tours de piste (décollages, atterrissages, survols, hélicoptères). • Elle maintient le statu quo pour la majorité de l'année (hormis trois mois et demi en été).

II. Limitations géographiques et temporelles

Périmètre incomplet

Le dispositif ne concerne que la zone comprise entre la prison de Luynes et l'autoroute A8 au sud [5]. Cette délimitation laisse de côté des communes et quartiers pourtant largement survolés et exposés aux nuisances à Aix et en pays aixois, concernant finalement un bassin de vie de 80 000 habitants : • Luynes, Éguilles, Ventabren, Puyricard, Célony • Cabriès, Saint-Hilaire, et autres secteurs du Pays d'Aix Les habitants de ces zones périphériques témoignent d'une exposition régulière aux survols et d'une dégradation croissante de leur environnement sonore, confirmée par des comptages officiels révélant des infractions massives aux règles de survol (400 infractions enregistrées en un seul mois à titre d'exemple) [4].

Calendrier insuffisant

L'application limitée à la période du 1er juin au 15 septembre est radicalement inadaptée, alors que les survols gênants et les nuisances sonores sont présents toute l'année [5]. Même les demandes minimales des associations et riverains et d'élus locaux — extension à la période avril–octobre, soit le printemps et l'automne — n'ont pas été retenues dans la version actuellement soumise à consultation [4]. Cette réduction des ambitions reflète une logique de compromis où les intérêts économiques prévalent sur la qualité de vie des riverains. Nous ne pouvons l'accepter, au nom du principe de précaution et de préservation de la santé humaine. A ce stade, insistons sur l'avis du CIQ Millois, qui « préconise notamment d'aligner la période estivale de fin mars à fin octobre 'comme évoqué au sein du groupe de travail' auquel le CIQ a été très actif, et de restreindre les tours de piste les week-end et jours fériés durant cette période aux seuls avions électriques ou classés (Calispo)'

III. Absence de traitement des nuisances réelles

Diversification de l'activité et nouveaux usages problématiques

L'aérodrome, autrefois et pendant longtemps lieu de formation et de loisirs encadrables et limitables, connaît une transformation majeure vers une plateforme multi-usages à fort potentiel d'expansion :

- Aviation d'affaires et hélicoptères : Ces activités, historiquement marginales, se développent sans régulation spécifique. Les hélicoptères ne sont soumis à aucun encadrement horaire ou quantitatif, malgré les écoles, clubs, et entreprises du secteur qui génèrent des flux croissants [4].
- Projets militaires et industriels : Le site accueille ou va accueillir :
 - Un programme de développement de drones de Défense porté par Airbus, sur 900 m² avec 80 ingénieurs [4]
 - Une zone d'environ 20 hectares destinée à la filière électro-aéronautique et à des activités relevant de la Défense, dans le cadre du programme France 2030[4]
 - Des extensions de hangars et d'aires d'essai (notamment pour l'expansion de Guimbal Hélicoptères) Ces projets, élaborés dans une relative opacité, renforcent significativement les nuisances sonores et les risques de pollution atmosphérique locale. Et placent les populations dans une précarité d'information

inconfortable et flottante à même de relativiser voir de remettre en cause la notion de quiétude à long terme à laquelle chacun a droit. Impact sur la santé et l'environnement

Les témoignages d'habitants révèlent des impacts directs sur la santé : • Une jeune femme atteinte d'un cancer a quitté la ville de Venelles, déjà exposée au trafic routier de l'A8, pour s'installer à Puyricard, où elle a découvert une exposition intense aux survols aériens bas [4]. Son engagement a conduit l'Aviation civile à lancer un comptage aérien, révélant l'ampleur de l'infraction aux règles de survol. • Les riverains dénoncent une dégradation croissante de la qualité de l'air et un environnement sonore devenu intolérable, générant stress, troubles du sommeil et inquiétudes sanitaires justifiées [4]. Le bruit est défini comme le problème de santé publique majeur pour les années à venir par l'OMS ; de ce fait, il serait important de corréliser cette enquête publique à celle menée par la Métropole il y a seulement quelques mois sur le bruit urbain, à laquelle Arc Fleuve Vivant avait contribué.

IV. Insuffisances majeures au regard des standards environnementaux

Absence de mesures fondamentales Le projet d'arrêté ne reprend pas les dispositions élémentaires, pourtant conformes à la Charte de l'environnement et aux bonnes pratiques internationales [5] :

- Plafonnement des mouvements : Aucune limite quantitative annuelle du nombre de décollages/atterrissages. Cette absence signifie que l'expansion de l'activité peut continuer sans frein réglementaire.
- Interdiction de vols nocturnes : Pas d'interdiction des vols entre 22h et 6h, horaires critiques pour le repos de la population et la vie faune/flore.
- Régulation vespérale : Pas de mesures spécifiques pour les vols entre coucher du soleil et 22h, période sensible de transition.
- Hélicoptères, parachutisme, aviation d'affaires : Complètement exclus du champ du projet, alors que ces activités génèrent des nuisances comparables ou supérieures aux tours de piste [5].
- Essais au sol et activités aéronautiques : Non régulées, malgré leur impact acoustique.

Absence de clause de revoyure Le projet ne prévoit pas de clause de réexamen court terme avec objectifs chiffrés mesurables. Or, la situation de l'aérodrome est hautement évolutive :

- Les projets industriels en cours (drones Airbus, électro-aéronautique) modifieront substantiellement le trafic et les impacts.
- Les engagements actuels des opérateurs pourraient ne pas être tenus.
- Les technologies évoluent (nouveaux types d'aéronefs, systèmes de réduction de bruit), créant de nouvelles opportunités de régulation. Une clause de revoyure, avec réévaluation tous les 2 ans et ajustements si les réductions de nuisances ne sont pas constatées, serait indispensable pour garantir que le dispositif reste pertinent et efficace [5].

V. Enjeux de gouvernance et insuffisance de la concertation

Processus décisionnel peu démocratique Bien que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) réunie le 14 octobre 2025 ait exprimé un avis favorable avec réserves, plusieurs éléments soulèvent des questions sur la transparence et le pouvoir réel des habitants :

- Les associations de riverains ont dû céder sur plusieurs points : réduction de la période d'application de la restriction (de douze mois proposé initialement à trois mois), élargissement de la fenêtre horaire (jusqu'à 21h pour certaines catégories) au risque de compromettre l'interdiction après coucher du soleil [4].
- Les négociations se poursuivent en sous-préfecture, suggérant que les arbitrages ne sont pas

acquis et que les positions économiques continuent de prévaloir sur les enjeux sanitaires. • Les documents de consultation officielle restent opaques sur l'état d'avancement réel des projets industriels (drones, électro-aéronautique) et sur les études d'impact global que seul un contrôle démocratique fort pourrait imposer [4].

Absence de transparence sur le modèle économique L'aérodrome fonctionne depuis 2018 sous délégation privée (Edeis), un modèle qui pose plusieurs questions :

Subventions massives et inefficacité : L'opérateur privé a perçu environ 1,8 million d'euros de subventions depuis 2018[4], tandis que les riverains subissent les nuisances sans que les revenus générés (landing fees, services, activités commerciales) ne réduisent le fardeau public ou ne permettent une meilleure régulation. Conflits d'intérêts : Un délégataire privé a intérêt à maximiser le trafic et les revenus, non à le limiter. La question de qui décide vraiment (État régulateur ou opérateur intéressé à la croissance ?) reste pleine et entière. Manque d'études d'impact globales : En plus de l'entreprise Guimbal (qui devait fournir une étude d'impact pour son expansion), aucune étude d'impact globale n'a été menée avant l'entrée en vigueur du contrat de délégation, alors que la mutation de l'aérodrome était prévisible.

VI. Contexte national : un problème systémique Ce qui se joue à Aix-Les Milles s'inscrit dans un mouvement national de contestation croissante des nuisances aéroportuaires et des modèles de développement qui les accompagnent. Des situations similaires se font jour autour de Marseille-Provence, d'autres aéroports régionaux, et mêmes de grands hubs, où les riverains remettent en cause :

Le bruit et la pollution : Tous les aérodromes et aéroports génèrent des nuisances sonores et atmosphériques pour les populations voisines, tandis que la demande de transport aérien (particulièrement privé et d'affaires) augmente [1][4].

Le modèle économique : L'extension des activités aéroportuaires repose souvent sur des aides publiques massives (subventions, exonérations, investissements en infrastructures), tandis que les bénéfices économiques se concentrent sur quelques acteurs privés (compagnies aériennes, opérateurs, entreprises), et que les coûts externes (santé, environnement, qualité de vie) restent intégralement supportés par les riverains et la collectivité, ce qui est autant injuste que coûteux [4].

La gouvernance opaque : Les décisions stratégiques d'extension, d'accueil de nouvelles activités (aviation d'affaires, cargo, drones), et de nouvelles implantations industrielles échappent largement au contrôle démocratique et à l'influence réelle des habitants affectés comme de leur droit à être informés. Les processus de concertation, formellement présents, restent largement cosmétiques face à des logiques technocratiques de « développement » et de « croissance ».

VII. Conclusion : vers une régulation substantielle et démocratique

L'arrêté de restriction proposé pour l'aérodrome des Milles, malgré les efforts des associations riverains et des élus sensibilisés, demeure purement symbolique et largement insuffisant face aux enjeux réels. Pour être crédible et efficace, une régulation de l'aérodrome doit :

1. Élargir le champ réglementaire à toutes les activités aéronautiques génératrices de nuisances : hélicoptères, aviation d'affaires, parachutisme, essais au sol, activités industrielles aéronautiques.
2. Imposer des limites

quantitatives : plafonnement annuel des mouvements, interdiction stricte des vols entre 22h et 6h, régulation spécifique après coucher du soleil. 3. Élargir le périmètre et le calendrier : application annuelle (ou minimalement avril-octobre) à toutes les communes affectées par les survols, pas seulement la zone immédiate entre Luynes et l'A8. 4. Prévoir des mécanismes de revoyure : réévaluation tous les 2 ans avec objectifs chiffrés de réduction des nuisances, ajustements contraignants si les engagements ne sont pas tenus. 5. Renforcer la gouvernance démocratique : pouvoir décisionnel réel des riverains, transparence totale sur les projets d'expansion, audits indépendants des études d'impact, et mise en place de mécanismes de contrôle citoyens sur les activités aéroportuaires. 6. Questionner le modèle économique : régulation stricte des subventions publiques, exigence que les revenus de l'aérodrome servent à compenser les dommages environnementaux, et éventuellement un retour de la gestion publique directe plutôt que la délégation à un opérateur privé intéressé par la maximisation du trafic. Tant que ces conditions ne seront pas remplies, l'aérodrome des Milles restera un foyer de conflit environnemental, emblématique d'une question plus large : celle de savoir qui décide réellement du devenir des territoires locaux — les habitants ou les intérêts économiques privés soutenus par des fonds publics ?

Références [1] Collectif Danger Aix Avenir. Assemblée générale du 12 décembre 2025. Aix-en-Provence. [2] Direction générale de l'Aviation civile. Présentation du projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles. 15 décembre 2025. Consultation publique en ligne. [3] Avis de la Commission Consultative de l'Environnement. Aérodrome d'Aix-Les Milles. 14 octobre 2025 et suivi du 18 décembre 2025. [4] Barletta, C. « Nuisances sonores aérodrome : les avancées obtenues sont menacées, selon les riverains ». La Provence, 21 décembre 2025. Accès en ligne. [5] Collectif associatif et riverains. Contributions en consultation publique. Synthèse des demandes et critiques adressées au projet d'arrêté. 2025-2026.

06/01/2026 - 23:21

Favorable

Avis favorable à la restriction. Trop de nuisances

06/01/2026 - 23:23

Oui à la restriction

Je suis favorable à la restriction même si c'est insuffisant. Il faut arrêter l'expansion, nous sommes en zone urbaine, trop d'impact sur la population

07/01/2026 - 09:47

tours de piste de l'aérodrome d'Aix Les Mille

Si le projet portant à la limitation des conditions d'utilisation des tours de piste a le mérite d'exister, ses recommandations sont bien trop insuffisantes. Depuis la fin de 2021, le survol à basse altitude de vastes zones densément habitées de l'agglomération aixoise par des aéronefs a considérablement augmenté. Bien trop souvent, il s'agit d'aéronefs anciens, très bruyants qui ne respectent pas les recommandations des zones à éviter et qui ne font l'objet d'aucune mise en garde faute d'engagement suffisant de la Tour de Contrôle et de l'exploitant. Je souhaite que le Ministère des Transports et les autorités préfectorales proposent un plan ambitieux pour contraindre les propriétaires et usagers des aéronefs les plus bruyants (25 à 30% du parc basé à Aix les Mille ou en provenance d'autres bases) à retirer leurs aéronefs ou à les remplacer par des nouveaux aéronefs , notamment à propulsion électrique. Ce sera également une façon de promouvoir des solutions innovantes, décarbonées françaises ou européennes. En attendant, les limitations doivent être très sensiblement accrues pour garantir la tranquillité des riverains.

07/01/2026 - 09:59

Je suis contre.

07/01/2026 - 10:49

Demande de formation des pilotes

Avec l'augmentation du trafic je constate que davantage de pilotes ne respectent plus les 'couloirs de vol traditionnels' qui, jusqu'il y a 2 ans étaient globalement utilisés préservant un peu la population des nuisances. Au décollage des Milles les avions viraient au niveau de l'autoroute et vers l'Est ils suivaient le couloir TGV. A titre d'exemple le Quartier des Grès Hauts dans la plaine d'Eguilles devient un giratoire, à faible altitude et tous azimuts (sud/nord pour un survol du village). Amateurisme, non respect, absence de formation ?

07/01/2026 - 14:06

NON à ces limitations, OUI au développement de l'aérodrome des Milles

PAS de limitations pour l'aérodrome des Milles à Aix-en-Provence. Cet aérodrome, anciennement hélicoptère militaire et piste de secours pour de. Nombreux avions civils ou militaires, existait déjà avant la naissance de 99,9% de ceux qui souhaitent y apporter des limitations... Ridicule. Sans parler du fait que tous ceux qui ont habité où habite proche de l'aérodrome savaient pertinemment en achetant leurs biens immobiliers qu'il y avait des avions qui décollaient et atterrissaient ! Les mêmes biens immobiliers (sans aérodrome) aurait 3 ou 5 fois plus cher, peut-être 10 fois plus même !!! Certaines personnes veulent toujours le beurre, l'argent du beurre et la fermière !!! Il faut être réaliste, à l'époque de la base militaire d'hélicoptères les « nuisances » sonores étaient bien pire que celles d'aujourd'hui !!! Et cela fait longtemps que les militaires ont été remplacés par l'envol des pompiers. Il ne faut pas exagérer !!! Cet aérodrome est indispensable au

développement de la ville d'Aix-en-Provence. Il faudrait même l'agrandir et le moderniser, avec de l'argent privé et public. En plus la piste est vraiment encaissée en fond de vallon et non sur une colline, ce qui réduit déjà fortement le bruit. Et puis on est pas à Roissy ni Orly et encore moins à Marseille-Provence. Bientôt il va falloir aussi faire une consultation sur les nuisances sonores du TGV ? pour ceux qui habitent proche des voies ferroviaires ? On marche sur la tête ! Personnellement je suis POUR cet aérodrome des Milles, sans limitations quelles qu'elles soient et au contraire d'y faire des investissements pour accueillir plus d'avions et d'hélicoptères, moderniser la piste, les taxiways, la tour de contrôle et les hangars. Certaines personnes savent qu'elles profitent d'avantage financier (pas au prix normal du m2 à Aix-en-Provence) quand elle achète une maison proche de l'aérodrome et veulent après, par ce type de consultation ou de procédures administratives... habiter au Paradis et faire une énorme plus value à la revente de leurs biens... Personne ne les a obligé à acheter là-bas avec un pistolet sur la tempe ! Ou à l'insu de leur plein grès !!! Ce genre de consultation ne devrait même pas être accepté par le Ministère de l'aménagement du territoire. C'est du grand n'importe quoi. Il faut avoir un minimum de bon sens et être réaliste. Cet aérodrome est un plus important pour le développement de la ville d'Aix-en-Provence. Que cela ne devienne pas Roissy, j'en suis d'accord. Mais à la venir cela pourra éventuellement servir de base logistique de décollage de petit ou plus grand « drone » pour le transport de « colis » ou même de passager. Cet aérodrome doit être amené à s'agrandir. C'est important. Cet aérodrome est important SANS limitations de quoi que ce soit.

07/01/2026 - 16:48

insuffisant

Ce projet est insuffisant en ce qui concerne plusieurs points: Premièrement, les vols de piste pendant les weekends et jours fériés sont autorisés aux avions basés classés A+, A et B selon la classification Calipso entre le 1er juin et le 15 septembre. De par la saison longue avec du beau temps dans cette région-ci, il est judicieux d'appliquer la saison IATA à cette restriction et même d'étendre la saisonnalité du dernier dimanche de mars au dernier samedi d'octobre. Deuxièmement, la plage horaire entre 8 h et 19 h pour les vols de piste devrait se conformer à l'horaire réglementaire de l'aérodrome pour les vols d'avions et son interdiction de voler après le coucher du soleil + 30 minutes, horaire plus restrictif et combien apprécié par les riverains! Et ce, d'autant plus que l'aérodrome est désormais équipé d'un balisage de nuit. La DGAC a, en théorie, institué ce balisage pour les vols d'affaires qui sont obligés de décoller tard à cause de réunions finissant plus tard que prévu. Néanmoins, quelle certitude avons nous que les vols de piste n'utiliseront jamais le balisage de nuit? Troisièmement, quant aux vols de piste des avions non basés, ils respectent une consigne particulière publiée par l'agence gouvernementale de contrôle de la navigation aérienne leur interdisant d'en effectuer les vols les samedis et

dimanches. il est très dommage que cette restriction ne soit pas inscrite dans le projet! Les riverains de l'aérodrome espèrent vraiment le maintien pérenne de cette consigne. En résumé, je considère que l'ensemble, c'est à dire la classification Calipso, la saisonnalité, les plages horaires doit contenir plus de restrictions pour les tours de piste, d'autant plus que ces derniers ne sont pas les seules nuisances sonores et polluantes qui impactent les riverains. Il faut y ajouter les vols d'affaires, les vols et essais d'hélicoptères, les activités dominicales des parachutistes, le non-respect épisodique des hauteurs et des trajectoires...En fait, à l'instar des riverains, les habitants de Luynes, Cabriès, Eguilles, du quartier est d'Eguilles (les Figons) , de plusieurs quartiers des Milles et des nouvelles constructions de la Duranne subissent les nuisances sonores et polluantes aériennes en augmentation et s'en plaignent régulièrement.

07/01/2026 - 19:41

Projet d'Arrêté de restriction insuffisant pour les riverains

Avis défavorable car lors de la CCE d'octobre 2025, les associations en responsabilité avaient émis un avis favorable malgré les insuffisances notoires des mesures du projet de la DTA dégradant fortement le projet pourtant consensuel usagers/riverains/délégitaire/DSAC et aussi sous réserve de la prise en compte d'ajustements mineurs relatifs notamment à la durée d'application des mesures et des restrictions supplémentaires portant sur les avions les plus bruyants. Le projet intégré dans la consultation ne tient pas compte des réserves exprimées et ne correspond donc pas à celui ayant fait l'objet d'un consensus de la part des membres de la CCE. En fait, les mesures sont trop restreintes : - Limitées à une trentaine de jours par an et 10 mouvements par jour ; - Excluant de nombreux riverains dont ceux en dehors du périmètre du tour de piste. - Excluant des activités bruyantes : hélicoptères, parachutisme, vols bruyants, essais... Pourriez-vous s'il-vous-plaît améliorer ce projet en tenant vraiment compte de l'avis des riverains et des nuisances qu'ils subissent ...

07/01/2026 - 19:55

Nuisance sonores avions

Il faut réglementer les tours de pistes, mais il faut aussi réglementer les nombreux survols d'habitations et de zone naturelles habitées. Quelques avions (toujours les mêmes) qui passent et repassent au-dessus des zones urbaines et naturelles habitées et ce toute la journée, toute l'année, quelques avions qui à eux seuls polluent (air et bruit) la vie de dizaines de milliers d'habitants. Des habitants qui globalement respectent leurs voisinages en évitant le bruit de tondeuse, débroussailleuse, et autres matériels les week-end le midi et en fin de journée, mais qui subissent le bruit de quelques avions. COMMENT SE FAIT IL QUE DE NOS JOURS : -Des dizaines de milliers d'habitants doivent supporter les nuisances créées par une très infime minorité ? -Quelques avions écoles ancienne génération, très bruyants volant à basse altitude passent toutes les 3 minutes

au-dessus des mêmes zones d'habitation ? -Il puisse y avoir des avions avec de tels niveaux de décibels, alors que tout véhicule roulant (voitures, motos, camions) est soumis à des règles strictes ?

07/01/2026 - 20:07

Enquête publique sur l'aérodrome des Milles

Je constate une recrudescence des vols de plus en plus bas. Est ce parce que les pilotes ne sont pas bien informés ou mal formés . Beaucoup aussi d'hélicoptères a basse altitude C est en tout cas de plus en plus de nuisance

07/01/2026 - 20:22

Bruit et non respect des routes

Certains avions sont beaucoup trop bruyants, notamment le dimanche et d'autres (parfois les mêmes) ne respectent pas les routes. J'habite aux Milles et j'en vois parfois passer très bas au dessus de ma maison qui est pourtant loin de leur zone ou route de passage.

07/01/2026 - 23:00

Contribution arrêté ministériel Aix -

Madame, Monsieur, En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) est soumis à la consultation du public. C'est dans ces conditions le Comité Régional Aéronautique Sud N°12 (CRA12) qui regroupe et représente les intérêts économiques et moraux de 38 aéroclub de la région sud, tient à apporter ses premières observations. A titre liminaire, nous rappelons que nous sommes l'organe régional de la Fédération Française Aéronautique (FFA) reconnue d'utilité publique et d'intérêt général. Nos statuts (article 1) prévoient entre autres : « de faire connaître, de répercuter et de développer sur le plan régional les options, les actions et les directives de la F.F.A. telles que définies au 1 de l'article 1er des statuts fédéraux ». Nous sommes donc légitimes à contribuer à cette concertation publique du projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles. Notre doctrine consiste à recommander à nos membres (les aéroclubs affiliés), d'appliquer les consignes locales de l'aérodrome d'Aix-Les Milles et en particulier de s'attacher au respect des populations riveraines des aérodromes. Ceci dans une pratique constante de « Respect mutuel », avec l'objectif légitime et nécessaire d'un équilibre entre l'activité aéronautique, qui ne peut pas être remise en cause, afin de garantir la cohabitation durable entre l'aérodrome d'Aix-Les Milles et son environnement. Notre CRA 12 recommande à tous ses membres de promouvoir une aviation vertueuse basée sur l'amélioration des relations environnementales riverains/usagers en

s'appuyant sur l'outil français CALIPSO, en s'équipant, dans la mesure du possible, d'aéronefs de nouvelle génération, ou en équipant les avions de dispositifs atténuateur de bruit permettant d'améliorer la qualité sonore définies par l'indice IP de CALIPSO. Toutefois, les tours de piste constituent une activité indispensable à la formation et au maintien des compétences des pilotes, ce qui en fait un volet essentiel de la sécurité aérienne. Une réduction des plages horaires en après-midi risque de limiter significativement l'accès à cette activité, alors qu'elle doit être pratiquée régulièrement, dans différentes conditions météorologiques et surtout pendant les périodes de disponibilité des élèves et instructeurs. Cela permet en effet de réaliser des vols dans des conditions de sécurité optimales (performances de l'aéronef, gestion de la fatigue du pilote, etc.). En été, les contraintes météo sont telles que la chaleur oblige les avions légers des aéroclubs basés à rester au sol jusqu'à 18h30/19h. Aussi, nous recommandons la modification suivante du projet d'arrêté : 1- Les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. Entre le 1er juin et le 15 septembre, les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. 2- Entre le 1er juin et le 15 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés, ne sont autorisés à réaliser des tours de piste que : - Les avions électriques ; - Les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B mentionnées à l'article 3 de l'arrêté du 17 juillet 2024 susvisé. »

Nous recommandons de ne pas pénaliser l'activité aérienne des aéroclub, dont le modèle économique est basé sur le bénévolat. Sachant que la principale ressource financière repose sur leur activité de formation et d'entraînement des équipages. Leur bonne gestion économique est la garantie permettant de renouveler les flottes en avions de nouvelle génération moins bruyant, ou d'équiper les avions plus anciens en dispositifs atténuateur de bruit. Il est essentiel de souligner que même une réduction limitée des plages horaires pourrait conduire à une concentration accrue des vols sur des créneaux plus courts, ce qui risquerait d'augmenter ponctuellement les nuisances sonores pour les riverains au lieu de les atténuer. En effet, cela crée une période de nuisances sonores continues sur une période courte, ce qui est souvent plus mal vécu par les riverains qu'une activité étalée. Bien conscient de la nécessité de l'acceptabilité de l'activité aérienne de l'aérodrome d'Aix-Les Milles par les populations riveraines, nous souhaitons que l'arrêté de restriction s'appuie sur des mesures scientifiques et quantifiables des gênes sonores en utilisant la référence objective de l'outil CALIPSO créée en 2013 par la DGAC en concertation avec les parties prenantes. En revanche, il n'est pas acceptable de tenter de mesurer des gênes sonores « ressenties » qui, par définition, sont tout à fait subjectives. Note CRA 12 souhaiterait également que soit différencié les restrictions imposées à tous avions en accordant des privilèges d'activité aux avions les moins bruyants (classés « A » ou « A+ ») CALIPSO ainsi qu'aux avions ayant un indice IP égal ou supérieur à « B ». Nous rappelons également que les aéroclubs, issus de l'Aviation Populaire, sont le premier maillon de l'ensemble du secteur aéronautique. Secteur économiquement profitable. Il est donc primordial de soutenir les aéroclubs. En conclusion Nous souhaitons en réponse à cette consultation, que soit garantie le

maintien des plages horaires suffisantes, essentielles à la formation des pilotes et aux activités aéronautiques en général afin d'équilibrer les contraintes imposées permettant de préserver la mission de service public et les équilibres financier. Le CRA 12 reste ouvert à tout dialogue avec les autorités compétentes permettant de trouver un arbitrage raisonnable et équilibré entre les attentes légitimes des riverains et la mission économique de nos aéroclubs de formation aux métiers de l'aéronautique, dont notre pays a une impérative nécessité. Restant à votre disposition pour toute information complémentaire.

07/01/2026 - 23:14

Lutter contre les nuisances

Comment peut on, aujourd'hui , accepter que le loisir de quelques uns impactent autant la vie des riverains : actuellement, les règles de vol ne sont pas toujours respectées (vol à basse altitude par exemple), qu'en sera t il demain ? Permettre des vols de 8h à 19h, alors qu'ils ne sont pas essentiels, est-ce respectueux des riverains survolés, alors même que la reconnaissance du bruit aujourd'hui comme source de fatigue, de stress, voire de maladie, n'est plus à démontrer... L'argent ne devrait pas pouvoir tout acheter : les conditions devraient être revues, afin de respecter a minima les préconisations pour lutter contre le bruit, notamment en terme d'horaire (semaine, weekend, férié)...

08/01/2026 - 08:09

Bonjour Notre CIQ donne un avis favorable à cet arrêté à condition que les réserves émises par la commission consultative de l'environnement émis le 14 octobre dernier soient également prises en compte .

08/01/2026 - 08:26

Avis projet

Lors de la CCE d'octobre 2025, les associations en responsabilité avaient émis un avis favorable malgré les insuffisances notoires des mesures du projet de la DTA dégradant fortement le projet pourtant consensuel usagers/riverains/délégué/DSAC et aussi sous réserve de la prise en compte d'ajustements mineurs relatifs notamment à la durée d'application des mesures et des restrictions supplémentaires portant sur les avions les plus bruyants. Le projet intégré dans la consultation ne tient pas compte des réserves exprimées et ne correspond donc pas à celui ayant fait l'objet d'un consensus de la part des membres de la CCE. En fait, les mesures sont trop restreintes : - Limitées à une trentaine de jours par an et 10 mouvements par jour ; - Excluant de nombreux riverains dont ceux en dehors du périmètre du tour de piste. - Excluant des activités bruyantes : hélicoptères, parachutisme, vols bruyants, essais... Pourriez-vous s'il-vous-plaît

améliorer ce projet en tenant vraiment compte de l'avis des riverains et des nuisances qu'ils subissent ...

08/01/2026 - 11:41

Commentaire

Afin de rester conformes à nos engagements et à la position exprimée par CD2A lors de la CCE du 14 octobre 2025, nous conditionnons notre avis favorable au respect impératif des ajustements suivants : • extension de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (de fin mars à fin octobre) ; • restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs classés CALIPSO A et A+. Sous réserve également de la confirmation des dispositions suivantes : • application permanente des consignes particulières prévues dans la carte d'approche à vue aux aéronefs non basés ; • poursuite des groupes de travail dans le cadre de la CCE, dans une logique d'amélioration progressive et continue d'un dispositif que nous jugeons encore insuffisant.

08/01/2026 - 12:02

Tour de piste hélicoptères

Bonjour, Il faudrait interdire également les tours de pistes hélicoptères qui ont fortement dégradé la qualité de vie de tous. Merci

08/01/2026 - 12:07

Avis défavorable en l'état

Les mesures proposées par l'arrêté sont trop limitées : - limitées dans le temps, avec une trentaine de jours par an, pour une estimation d'une dizaine de mouvements concernés par jour ; - excluant de nombreux riverains des quartiers et villages alentour, notamment ceux situés en dehors du périmètre du tour de piste (dont je fais partie); - excluant certaines activités particulièrement bruyantes (hélicoptères, parachutisme, vols bruyants, essais, etc.) ; - non objectivées par une analyse quantifiée de leurs effets sur la réduction des nuisances. En l'état, l'arrêté ne répond pas sérieusement aux enjeux de santé, de qualité de vie et d'environnement et appelle à la poursuite du travail engagé afin de rechercher des solutions réellement efficaces. Les ajustements suivants me semblent nécessaires: - extension de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (de fin mars à fin octobre) ; - restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs classés CALIPSO A et A+. Cordialement,

08/01/2026 - 12:10

La vraie nuisance est liée au bruit des avions sans silencieux / jets privés

Bonjour, En tant que riveraine exposée aux nuisances de l'aérodrome des Milles, je constate que les avions équipés d'un silencieux ainsi que l'avion électrique (il n'y en a qu'un actuellement), ne me gênent pas ! Aussi, ma contribution est de demander à ce que tous les avions sans exception soient équipés d'un silencieux afin que la nuisance soit quasi nulle. Aussi, les jets privés créent des vibrations fortes et très désagréables. Le nombre de tours, les horaires etc, pour des avions beaucoup trop bruyants (dont fait partie le bleu marine et blanc, le rouge et blanc, et les jets privés!! etc.), me semble être une solution de facilité pour faire croire à une volonté de faire quelque chose, mais en aucun cas utile pour les riverains. 1 seul passage d'entre eux suffit à faire vibrer les vitres de notre logement et créer une nuisance sonore réelle... En conclusion, la solution idéale serait d'équiper les avions classiques de silencieux, et supprimer ou limiter les jets privés. Cela permettrait à tous les riverains de vivre sereinement, et aux passionnés d'aviation de continuer de profiter de leur loisir. Bonne réception, en espérant que vous preniez réellement en compte nos contributions, dans l'intérêt de tous et non de quelques 'privilegiés'. Bien à vous.

08/01/2026 - 13:27

Nuisances sonores et pollution atmosphérique liées à l'aérodrome d'Aix les Milles

· La durée d'application des mesures est beaucoup trop limitée, avec seulement une vingtaine de jours par an (week-ends et jours fériés entre le 1/6 et le 15/0, ce qui ne permet pas de répondre efficacement aux nuisances constatées durant l'année complète. · Le projet n'apporte aucune réponse aux nuisances subies par les populations des quartiers et villages situés en dehors du périmètre du tour de pistes, notamment entre les autoroutes A8 et A51. Les villages (notamment Puyricard) qui ont été intégrés à l'agglomération d'Aix en Provence subissent les nuisances quotidiennes de cet aérodrome qui se situe désormais au coeur d'une agglomération de plus de 400 000 habitants. Les pilotes d'avion de tourisme et d'hélicoptères ne respectent pas l'altitude réglementaire (3300ft au-dessus d'une agglomération ni les couloirs aériens). 400 infractions par mois ont été constatées rien que sur la commune de Puyricard en 2025! C'est inadmissible et dangereux! · Les activités les plus bruyantes — en particulier les hélicoptères, le parachutisme, les essais moteurs et l'aviation d'affaires — sont exclues du périmètre et des mesures envisagées, alors même qu'elles contribuent significativement aux nuisances sonores.

08/01/2026 - 13:35

Nuisances permanentes dues à l'irrespect des tracés de vol

Bonjour, Habitant a proximité de l'aérodrome, nous subissons régulièrement des irrégularités manifestes des plans de vol d'avions ne respectant pas leur 'tracés'. Ils ne sont pas sensés survoler notre pavillon, occasionnant alors bruits et pollution insupportables pouvant de fait affecter notre santé. Nous nous réservons le droit de porter plainte contre le Gestionnaire de l'aérodrome pour l'irrespect de ses engagements de survol, et nous nous opposons formellement à l'extension des prérogatives de l'aérodrome. A l'heure où l'environnement est devenu sujet central de nos sociétés, il est temps que les libertés et la santé des riverains soient préservés.

08/01/2026 - 14:42

Commentaire contributif sur le projet d'arrêté de restriction des tours de piste de l'aérodrome d'Aix-les-Milles

Mon avis est favorable, sous réserve : - que la période de restriction prise en compte soit de fin mars à fin octobre et non seulement pendant 30 jours - que seuls les aéronefs électriques et classés CALYPSO A et A+ puissent faire des tours de piste les week-end et jours fériés durant cette période Sous réserve également : - que les consignes particulières de la carte d'approche à vue des aéronefs non basés soient appliquées en permanence - et que, ce dispositif restant insuffisant, les groupes de travail dans le cadre de la CCE se poursuivent en vue d'une amélioration de ce dispositif Vous remerciant,

08/01/2026 - 14:46

Tour de pistes

Beaucoup trop d'avions circulent au-dessus de notre quartier, notamment durant les week-end et ce toute l'année ! La réduction uniquement pendant la période estivale n'est donc pas suffisante.

08/01/2026 - 14:59

enquête sur nuisances aerodrome des milles

tous les week ends et aussi le vendredi on a droit à l'avion qui lâche les parachutistes: pas de problème pour le décollage, par contre pour les descentes l'avion un Pilatus fait un bruit terrible car le piquet est très fort et les gaz restent ouverts à plein pour accélère la rotation des largués! c'est le seul avion qui fait autant de bruit avec des largages incessants pendant la journée c'est la plus grande nuisance uniquement parce que l'approche et l'atterrissage ne sont pas conventionnels!

08/01/2026 - 17:06

Un projet d'arrêté insuffisant, qui ne répond pas aux enjeux de santé, de qualité de vie et d'environnement!!

CD2A FNE13 Collectif Danger Aix Avenir France Nature Environnement Bouches du Rhône. Objet : Consultation publique sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles Monsieur le Ministre des transports, Monsieur le Préfet, Dans le cadre de la procédure de consultation du public relative au projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles, nous avons l'honneur de vous transmettre, la contribution commune des associations CD2A et FNE13. Nous vous remercions par avance de l'attention que vous voudrez bien porter à nos observations et restons à votre disposition pour tout complément d'information que vous jugeriez utile. Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos salutations distinguées.

1. Contexte général Le projet d'arrêté a été initié en novembre 2022, à la suite de l'aggravation continue des nuisances subies par les populations riveraines et du refus de valider une charte de l'environnement incomplète en l'absence de mesures réglementaires opposables, formalisées par la promulgation d'un arrêté ministériel de restriction d'exploitation. Cette démarche a donné lieu à près de deux années de travaux et de concertation entre les parties prenantes, aboutissant début 2025 à la transmission à la Direction des transports aériens (DTA) d'un projet consensuel. Toutefois, la DTA a substantiellement réduit la portée des mesures proposées, au point de les rendre insuffisantes pour produire des effets significatifs en matière de réduction des pollutions excessives et désormais insupportables pour les populations concernées. Le projet ainsi amendé a été présenté lors de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome (CCE) du 22 juillet 2025. À cette occasion, les associations ont exprimé leur incompréhension face à la remise en cause d'un projet consensuel, dès lors que celui-ci ne portait atteinte ni à la sécurité aérienne ni à l'ordre public. Lors de la CCE du 14 octobre 2025, les associations de riverains et d'usagers, les élus et les autorités présentes ont néanmoins pris leurs responsabilités et proposé, malgré l'insuffisance persistante des mesures, d'émettre un avis favorable sous réserve de la prise en compte des ajustements suivants : • extension de la saisonnalité de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (fin mars à fin octobre) ; • restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs classés CALIPSO A et A+ ; • application permanente des consignes particulières prévues dans la carte d'approche à vue aux aéronefs non basés ; • poursuite des groupes de travail dans le cadre de la CCE, dans une logique d'amélioration progressive et continue du dispositif. Le projet d'arrêté soumis à la consultation publique ne reprend pas ces réserves et n'est donc pas conforme à l'avis exprimé par la CCE. 2. Observations relatives à la note de présentation du projet La note de présentation confirme la multiplication des activités aéronautiques en zone urbaine et laisse entendre que les tours de piste constitueraient la principale source de nuisances. Si l'activité d'écologie représente effectivement une part importante, elle ne constitue pas la seule source d'atteinte à la santé et à la

tranquillité publique. Il conviendrait de prendre en compte les autres activités en constante progression : activité hélicoptères, parachutisme, essais sol et air liés à l'aéro-industrie, aviation d'affaires privée, ainsi que les projets de développement en cours ou envisagés (nouvelle usine hélicoptères, balisage lumineux, aérogare d'affaires). La note confirme par ailleurs la portée limitée du projet, dont l'objectif se borne à « diminuer sensiblement les nuisances sonores ». Une telle ambition ne saurait répondre à une situation de dégradation continue, observée depuis le transfert de la gouvernance de l'aérodrome en mode DSP à un opérateur privé. Il est également relevé l'absence d'étude d'impact permettant d'évaluer objectivement les effets attendus du projet, notamment en termes de nombre de mouvements concernés. Enfin, la note indique que la CCE aurait donné un avis favorable, sans mentionner les réserves exprimées. Cette présentation est susceptible d'induire en erreur le public, l'avis ayant été conditionné à la prise en compte d'ajustements précis.

3. Insuffisance des mesures proposées

3.1. Limitation géographique

Les mesures se limitent au périmètre strict du tour de piste, excluant de facto, de nombreux quartiers aixois et communes riveraines (Luynes, Saint-Hilaire, Cabriès, Bouc-Bel-Air, Éguilles, Ventabren, Puyricard, Célon, ...), pourtant fortement impactés par l'activité aéronautique.

3.2. Limitation temporelle

L'arrêté ne s'applique que du 1er juin au 15 septembre, uniquement les week-ends et jours fériés, soit une période très restreinte, alors que les nuisances sont constatées tout au long de l'année. Aucune période de silence n'est prévue les dimanches et jours fériés, contrairement à ce qui existe sur d'autres aérodromes. Il est rappelé que :

- le projet consensuel initial prévoyait des mesures annuelles, incluant le mercredi, des plafonds de tours de piste pour les avions bruyants et des pauses méridiennes ;
- l'avis favorable d'octobre 2025 était conditionné à l'extension de la saisonnalité à la période été IATA.

3.3. Périmètre d'activités restreint

Seule l'activité d'écologie en tour de piste est visée. Sont exclues de l'arrêté des activités pourtant en forte croissance :

- activité hélicoptères, avec un niveau de mouvements largement supérieur aux projections long terme du PEB ;
- activité parachutisme, dont l'amplitude horaire s'étend désormais du lever au coucher du soleil les Week-ends et jours fériés ;
- essais sol et air de l'aéro-industrie ;
- aviation d'affaires privée, soutenue par des projets d'infrastructures inadaptés à la localisation de l'aérodrome et à la proximité d'une gare TGV et d'un aéroport international.

4. Insuffisance de l'évaluation des impacts

Aucune donnée objective ne permet d'évaluer l'impact réel des mesures sur l'activité globale de l'aérodrome. Une étude d'impact apparaît indispensable pour apprécier le nombre de mouvements concernés par les mesures de restriction et les effets attendus. L'étude d'impact environnementale 2021/2022 commandée par la préfecture pour la construction d'une aérogare d'affaires et de hangars aéronautiques met déjà en évidence une augmentation significative du trafic (+25/ aviation affaires et + 20% aviation générale), rendant peu probable l'obtention d'effets positifs mesurables pour les populations.

5. Absence d'incitation au renouvellement des flottes

La faiblesse des mesures proposées ne constitue pas un levier suffisant pour encourager le renouvellement des flottes vers des aéronefs moins

polluants et mieux classés CALIPSO. 6. Articulation avec la charte de l'environnement Le CD2A avait proposé d'intégrer à l'arrêté certaines dispositions essentielles issues du projet de charte de l'environnement, notamment : • plafonnement du nombre total de mouvements, y compris pour l'aviation d'affaires ; • plafonnement de l'activité hélicoptères ; • interdiction des vols entre 22h et 6h hors vols sanitaires et sécuritaires ; • clarification des vols autorisés entre le coucher du soleil et 22h. L'actualisation de la charte demeure indispensable, notamment pour formaliser les engagements informels envisagés et annoncés par certains opérateurs (hélicoptéristes, parachutistes). 7. Autres impacts environnementaux L'arrêté de restriction ne tient compte que de la problématique de réduction des nuisances sonores. Or, la récente étude d'impact alerte également sur les effets délétères d'un développement : • aggravation de la pollution de l'air : +7,2% des dioxydes d'azote (Nox) et des particules fines ; • impact sur le changement climatique : + 350 Tonnes par An de Co2 ; • destruction de la biodiversité et d'espèces protégées (CF avis négatif de la MRAE). Il conviendrait que ces problématiques majeures et d'actualités soient effectivement prises en compte pour la préservation de la santé et de l'environnement. 8. Poursuite des travaux de la CCE et dysfonctionnements constatés CD2A et FNE13 considèrent indispensable : • la poursuite des travaux sur le suivi des mesures et l'analyse de dispositifs complémentaires ; • l'introduction d'une clause de révision périodique de l'arrêté ; • l'organisation des groupes de travail dans le respect du code de l'environnement, de la parité des collègues et de règles de fonctionnement formalisées. De nombreux dysfonctionnements ont par ailleurs entaché les travaux préparatoires (exclusions, groupes de travail non réglementaire, absence de transparence, non-respect du règlement intérieur de la CCE, déséquilibre de représentation), remettant en cause la qualité démocratique de la concertation. 9. Conclusion Pour l'ensemble des motifs exposés précédemment, CD2A et FNE13 confirment conditionner leur avis favorable au projet de décret sous la réserve expresse que la version finale, signée du préfet, prenne en compte les ajustements suivants, très majoritairement validés par les membres de la CCE réunis le 14 octobre 2025, à savoir : • extension de la saisonnalité de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (fin mars à fin octobre) ; • restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs classés CALIPSO A et A+. Avec la confirmation, par ailleurs, des dispositions suivantes : • application permanente des consignes particulières prévues dans la carte d'approche à vue aux aéronefs non basés ; • poursuite des groupes de travail dans le cadre de la CCE, dans une logique d'amélioration progressive et continue du dispositif.

08/01/2026 - 17:18

Avis favorable avec ajustements

Avis favorable au respect impératif des ajustements suivants : extension de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (de fin mars à fin octobre) ; restriction des tours

de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs classés CALIPSO A et A+.

08/01/2026 - 17:20

Avis favorable avec arrangements

Avis favorable au respect impératif des arrangements suivants : extension de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (de fin mars à fin octobre) ; restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs classés CALIPSO A et A+.

08/01/2026 - 18:05

projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles

En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) est soumis à la consultation du public. C'est dans ces conditions que notre aéroclub Aéro-Club du Soleil XIII tient à apporter ses premières observations comme suit : A titre liminaire, nous rappelons que nous exerçons la pratique du vol à moteur sur l'aérodrome de Aix-les-Milles (LFMA) et qu'à ce titre nous sommes reconnus par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DGAC) en qualité de DTO Declared Training Organisation (FR-DTO 0029) pour assurer la formation en vue de la délivrance des licences et qualifications européennes de pilote d'avion. Nous sommes donc des pépinières de vocations aux métiers de l'aéronautique pour les jeunes que nous accueillons dans nos structures bénévoles. Nous participons aussi au programme d'initiation aéronautique pour les Collégiens et Lycéens (BIA) , mis en place conjointement par l'Education Nationale et la FFA Les règlements (UE) n°2018/1139 et n°1178/2011 encadrent notre fonctionnement. Notre pratique, dans l'exercice de nos compétences sur l'aérodrome d'Aix-les-Milles, consiste à recommander à nos membres, d'appliquer les consignes locales de l'aérodrome LFMA et en particulier de s'attacher au respect des populations riveraines des aérodromes. Dans un souci constant de « Respect mutuel » notre aéroclub comprend l'objectif légitime et nécessaire pour assurer la cohabitation durable entre l'aérodrome d'Aix-Les-Milles et son environnement. Notre aéroclub, dans sa politique d'amélioration des relations environnementales riverains/usagers précise, conformément à l'outil français CALIPSO, qu'il s'oriente vers une aviation vertueuse en équipant, lorsque cela est possible, ses avions de dispositifs atténuateurs de bruit permettant d'améliorer la qualité sonore définies par l'indice IP de CALIPSO. Les tours de piste constituent une activité indispensable à la formation et au maintien des compétences des pilotes. Ceci en fait un volet essentiel de la sécurité aérienne. Une réduction des plages horaires en après-midi risque de limiter significativement l'exercice de cette activité, alors qu'elle doit être pratiquée

régulièrement, dans différentes conditions météorologiques et surtout pendant les périodes de disponibilité des élèves et instructeurs, par exemple après les horaires scolaires ou de travail. D'autre part, en été, les contraintes météo peuvent être telles que la chaleur prohibe les vols d'avions légers basés entre 11 :00 et 17 :00 locales ! Aussi, nous recommandons la modification suivante du projet d'arrêté : 1- Les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. Entre le 1er juin et le 15 septembre, les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. 2- Entre le 1er juin et le 15 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés, ne sont autorisés à réaliser des tours de piste que : - Les avions électriques ; - Les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B mentionnées à l'article 3 de l'arrêté du 17 juillet 2024 susvisé. - Pour les autres catégories, limite à un maximum de 3 tours de piste. Et nous recommandons de ne pas pénaliser l'activité aérienne de formation et de maintien de compétence de notre aéroclub, car ceci constitue sa principale ressource financière permettant l'équilibre de son budget de fonctionnement et l'éventuelle amélioration de notre flotte en l'équipant de dispositifs atténuateurs de bruit. Il est essentiel de souligner que les plages d'activité sont partagées entre avions, hélicoptères, parachutistes et qu'une réduction des plages horaires pourrait conduire à une concentration accrue des vols sur des créneaux plus courts, ce qui risquerait d'augmenter ponctuellement les nuisances sonores pour les riverains au lieu de les atténuer. En effet, cela crée une période de nuisances sonores continues sur une période courte, serait sûrement plus mal vécue par les riverains qu'une activité plus étalée. Bien conscients de la nécessité de l'acceptabilité par les populations riveraines, de l'activité aérienne de l'aérodrome d'Aix-Les Milles, nous souhaitons que l'arrêté de restriction s'appuie sur des mesures scientifiques et quantifiables des gênes sonores en utilisant la référence objective de l'outil CALIPSO créée en 2013 par la DGAC en concertation avec les parties prenantes. En revanche, il n'est pas acceptable de tenter de mesurer des gênes sonores « ressenties » qui, par définition, sont tout à fait subjectives. Note aéroclub accepterait la différenciation des restrictions imposées en fonction du classement CALIPSO « A » ou « A+ » ou de l'indice $IP \geq$ « B ». Nous rappelons également qu'il est primordial de soutenir les aéroclubs qui sont le premier maillon de l'ensemble du secteur aéronautique et souvent la première étape vers une formation professionnelle. En conclusion Nous souhaitons en réponse à cette consultation, que soit garanti le maintien des plages horaires suffisantes, essentielles à la formation des pilotes et aux activités aéronautiques en général afin d'équilibrer les contraintes imposées permettant de préserver notre mission de service public et nos équilibres financiers. Nous restons ouverts à tout dialogue permettant de trouver un arbitrage raisonnable entre les attentes légitimes des riverains, notre mission de formation et les contraintes financières associées. Restant à votre disposition pour toute information complémentaire.

08/01/2026 - 19:01

consultation du public - projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome d'Aix Les Milles (BdR)

bonsoir, Ce projet d'arrêté reste largement insuffisant face au développement continu et non maîtrisé de l'activité aéronautique de l'aérodrome d'Aix Les Milles. en effet, tel que soumis à la consultation publique, il présente des insuffisances majeures : il ne reflète pas le consensus exprimé lors de la Commission consultative de l'environnement (CCE) et ne permet pas de répondre efficacement aux enjeux de santé, de qualité de vie et d'environnement. Les principales carences identifiées À TITRE PRINCIPAL. 1. Non-conformité avec l'avis de la CCE; Le projet soumis à consultation publique ne reprend pas les réserves et ajustements ayant conditionné l'avis favorable de la CCE en octobre 2025, donnant ainsi une image erronée de la position réelle de cette instance. 2. Mesures insuffisantes au regard du projet consensuel initial Les dispositions issues de près de deux années de concertation ont été fortement réduites, les rendant inefficaces face à l'ampleur des nuisances actuelles et futures. À TITRE COMPLEMENTAIRE. 3. Périmètre géographique trop restreint L'arrêté se limite au seul tour de piste (trajectoire comprise entre l'A51 et l'A8), excluant de nombreux quartiers et communes riveraines pourtant fortement impactés par les survols : Luynes, Bouc Bel Air, Éguilles, Ventabren, Puyricard, Celony, Cabries, Saint-Hilaire, Pey Blanc, Granette , et autres secteurs du Pays d'Aix. 4. Périmètre temporel très insuffisant Les mesures ne s'appliquent que sur une courte période estivale (1er juin – 15 septembre), uniquement les week-ends et jours fériés, soit environ une trentaine de jours par an, alors que les nuisances sont constatées tout au long de l'année. 5. Exclusion des activités les plus nuisantes Le projet ne concerne que l'écolage en tour de piste et exclut des activités en forte croissance et particulièrement bruyantes telles que : hélicoptères ; parachutisme ; essais sol et air de l'aéro-industrie ; aviation d'affaires privée. 6. Absence d'évaluation d'impact crédible Aucune évaluation objective et chiffrée ne permet de mesurer l'efficacité réelle des mesures proposées, alors même que les données existantes montrent une augmentation du trafic et que des projets futurs risquent d'aggraver la situation. 7. Absence d'incitation au renouvellement des flottes Les restrictions proposées ne constituent pas un levier suffisant pour encourager l'usage d'aéronefs moins polluants et moins bruyants. 8. Vision limitée aux seules nuisances sonores Le projet ignore d'autres impacts environnementaux pourtant documentés : pollution de l'air, émissions de CO₂, atteintes à la biodiversité. 9. Dysfonctionnements dans la concertation Le processus a été marqué par plusieurs manquements (déséquilibre de représentation, manque de transparence, non-respect du code de l'environnement), remettant en cause la qualité démocratique de la concertation. en tout cela je partage la position de CD2A, à savoir que ce projet reste nettement insuffisant. Un avis favorable ne peut être envisagé qu'à la condition de la prise en compte, a minima, des ajustements formulés par la CCE : *extension de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (de fin mars à fin octobre) ; *restriction

des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs les moins bruyants classés CALIPSO A et A+. *application permanente des consignes particulières prévues dans la carte d'approche à vue aux aéronefs non basés (restriction Week-ends et jours fériés) ; *poursuite des groupes de travail dans le cadre de la CCE, dans une logique d'amélioration progressive et continue d'un dispositif actuellement encore insuffisant. merci de prendre en compte mes remarques.

08/01/2026 - 19:14

C'est un début, mais à reprendre pour correspondre aux débats de la CCE

L'arrêté soumis à la consultation publique commence à prendre en compte les problématiques associées aux nuisances des activités aéronautiques vis-à-vis des riverains. Il présente toutefois des insuffisances majeures : - il ne reflète pas le consensus exprimé lors de la Commission consultative de l'environnement (CCE) : pas de reprise des réserves exprimées par la CCE, dispositions réduites par rapport à celles notées lors des débats, etc. - il ne permet pas de répondre vraiment efficacement aux enjeux de santé, de qualité de vie et d'environnement : périmètre géographique trop restreint excluant certains riverains, périmètre temporel très insuffisant, exclusion des activités les plus nuisantes, etc. Il est donc impératif de revoir cet arrêté pour qu'il reflète vraiment les débats et consensus exprimés lors de la Commission consultative de l'environnement.

08/01/2026 - 19:15

Survol de la zone du lieudit Les Figons

Bonjour n'étant pas un spécialiste de l'aviation, je m'étonne du survol à base altitude des avions de tourisme décollant de l'aérodrome des Milles. Etant membre du CA du CIQ Granettes-Pey Blanc-Saint Mitre-Souque-La Molière, et habitant sur le bas du lieudit des FIGONS, j'ai, à plusieurs reprises, alerté sur l'augmentation importante des vols dans une trajectoire OUEST-EST (ZA La Jalassières (bas d'Eguilles) - La Calade) et ce à une altitude suffisamment basse pour quasiment lire l'immatriculation des avions. Le lieu dit LES FIGONS est situé dans une cuvette enclavée entre 2 collines qui jouent l'effet d'une caisse de résonance, augmentant le désagrément sonore. Compte tenu de la distance qui sépare l'aérodrome des Milles du lieu dit des Figons, je ne comprends pas pourquoi ils ne sont pas plus haut au moment de passer au dessus de cette zone. Sur le sens du retour (EST-OUEST), le bruit est certes plus faible à la descente, mais les avions sont, malgré la distance de l'aérodrome, déjà positionnés très très bas. Dans le projet que j'ai pu lire, il n'est jamais fait cas de l'altitude des avions de tourisme sur les zones habitées alors que j'estime que ce point a toute son importance en plus de l'accroissement du trafic. bien à vous.

08/01/2026 - 20:00

Aéroport des Milles

La restriction des tours de piste me semble une bonne chose. Cela est beaucoup trop bruyant.

08/01/2026 - 20:40

Aviation de loisirs uniquement

L'arrêté doit limiter l'utilisation de cet aérodrome à la seule aviation de loisirs. L'aviation d'affaires (mini jets) est la principale source de nuisances sonores. Elle doit rester sur l'aéroport de Marseille Provence.

08/01/2026 - 21:49

AVIS DEFAVORABLE

L'arrêté ne tient pas compte des nombreuses communes riveraines qui seront très dérangées par les passages des avions. Les termes de l'arrêté ne concerne qu'une courte période de l'été (1er juin au 15 septembre). Aucune mesure ne présente l'efficacité des mesures annoncées malgré une augmentation prévisible du trafic.

08/01/2026 - 22:06

MESURES INSUFFISANTES!

Bonjour, je suis habitant de l'impasse du grand chêne, à 200 m à vol d'oiseau (ou d'avion...) des pistes. Notre environnement extérieur et même parfois intérieur est continuellement pollué (bruit, odeurs de kérozène tenaces) par les avions mais aussi et surtout par les hélicoptères faisant des allées et venues aux fins d'exercices divers ainsi que les bi-moteurs réalisant des points fixes (moteur en pleine charge freins bloqués) pendant parfois plus de 30 mn. Il est évidemment indispensable de limiter les tours de piste mais aussi et surtout les nuisances sonores statiques. Quel est l'intérêt de faire hurler un moteur au sol pendant des durées aussi longues? Lors du confinement nous avons découvert un véritable havre de paix où nous avons pu entendre les oiseaux et la nature à la place du vacarme des aéronefs. Le retour à la navrante 'normalité' a été bien pénible... Nous condamnons ces activités polluantes, inutiles et énervantes qui agissent comme un lent poison sur notre santé. Nous refusons un quelconque développement de ces activités. Nous refusons la construction de bâtiment à usage de développement de ces activités. Nous vous demandons d'œuvrer continuellement à réduire autant que possible non seulement l'activité mais aussi et surtout les doses de nuisances sonores que nous subissons chaque jour. Nous vous demandons d'imposer à EDEIS -le gestionnaire de l'aérodrome- la mise en place d'un système ou de procédures

supprimant les odeurs de kérozène. Je vous remercie pour votre attention. Cordiales salutations.

08/01/2026 - 22:54

PROJET DE RESTRICTION DES TOURS DE PISTE INSUFFISANT

La durée de restriction du tour de piste est insuffisante, limitée à la période du 1/06 au 15/09. Elle devrait concerner TOUS les dimanches et jours fériés de l'année et tous les samedis de la saison été? Qu'en est-il des contrôles? Et des dépassements d'horaires? Des maisons survolées? L'arrêté ne concerne que le tour de piste et omet des activités générant beaucoup de nuisances, pourtant en forte croissance, concernant l'aviation d'affaires privées, les essais, l'aéro industrie, les hélicoptères..... Cet aérodrome accolé à un village, quartier d'Aix en Provence impacte de plus en plus la qualité de vie des riverains et de toute une région. Son extension est de plus en plus problématique, avec un déficit de communication et le projet proposé n'est pas à la hauteur des enjeux actuels

08/01/2026 - 22:55

PROJET DE RESTRICTION DES TOURS DE PISTE INSUFFISANT

La durée de restriction du tour de piste est insuffisante, limitée à la période du 1/06 au 15/09. Elle devrait concerner TOUS les dimanches et jours fériés de l'année et tous les samedis de la saison été? Qu'en est-il des contrôles? Et des dépassements d'horaires? Des maisons survolées? L'arrêté ne concerne que le tour de piste et omet des activités générant beaucoup de nuisances, pourtant en forte croissance, concernant l'aviation d'affaires privées, les essais, l'aéro industrie, les hélicoptères..... Cet aérodrome accolé à un village, quartier d'Aix en Provence impacte de plus en plus la qualité de vie des riverains et de toute une région. Son extension est de plus en plus problématique, avec un déficit de communication et le projet proposé n'est pas à la hauteur des enjeux actuels

08/01/2026 - 23:52

Projet insuffisant !

En l'état, ce projet reste insuffisant. Un avis favorable ne peut être envisagé qu'à la condition de la prise en compte, a minima, des ajustements formulés par la CCE, à savoir : extension de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (de fin mars à fin octobre) ; restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs les moins bruyants classés CALIPSO A et A+. Sous réserve également de la confirmation des dispositions suivantes : application permanente des consignes particulières prévues dans la carte d'approche à vue aux aéronefs non basés (restriction Week-ends et jours fériés) ; poursuite des

groupes de travail dans le cadre de la CCE, dans une logique d'amélioration progressive et continue d'un dispositif que nous jugeons encore insuffisant.

08/01/2026 - 23:53

Projet insuffisant !

En l'état, ce projet reste insuffisant. Un avis favorable ne peut être envisagé qu'à la condition de la prise en compte, a minima, des ajustements formulés par la CCE, à savoir : extension de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (de fin mars à fin octobre) ; restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs les moins bruyants classés CALIPSO A et A+. Sous réserve également de la confirmation des dispositions suivantes : application permanente des consignes particulières prévues dans la carte d'approche à vue aux aéronefs non basés (restriction Week-ends et jours fériés) ; poursuite des groupes de travail dans le cadre de la CCE, dans une logique d'amélioration progressive et continue d'un dispositif que nous jugeons encore insuffisant.

09/01/2026 - 08:06

Nous réclamons les limitations maximum des nuisances et le contrôle du respect de ces limitations

Habitant du village Des Milles depuis 1983 nous avons constaté la croissance des nuisances sonores ET visuelles générées par les usagers de l'aérodrome situé DANS ce village. Ces nuisances proviennent d'avions de toutes catégories mais plus particulièrement des Avions-Ecole qui tournent très souvent, pour l'apprentissage des 'Décollages - Atterrissages', en réalisant des tours de piste le plus rapidement possible, sans respecter les règles d'approche de l'aérodrome. Depuis le transfert de la gestion de cet aérodrome à Edeis, j'ai transmis des centaines de photos d'avions ne respectant pas l'interdiction de survol du village, en demandant au gestionnaire d'intervenir pour faire respecter cette réglementation. Rien n'y a fait. C'est pourquoi, nous demandons, qu'enfin, une réglementation plus stricte et contraignante soit mise en œuvre pour faire diminuer et organiser cette pratique des 'Tours de piste' afin de faire diminuer les nuisances sonores et visuelles. Nous demandons également, et surtout, que le non respect de cette nouvelle réglementation soit contrôlé et réellement sanctionné.

09/01/2026 - 09:18

aerodrome AIX LES MILLES

La proposition 8h 19h cela fait tout de même 11h de vol ça fait beaucoup et je voudrai vous préciser que nous habitons en bout de piste côté nord chemin de la Couronnade les avions nous passent sur la toiture à longueur de journée (sans parler que notre propriété a perdu toute sa valeur car elle est devenue invendable)

09/01/2026 - 09:25

Avis défavorable

Je souhaite exprimer un avis défavorable quant à ce projet. L'Etat et son délégataire EDEIS, avec l'avis favorable du Maire d'Aix-en-Provence, projettent en toute opacité la construction d'une nouvelle aérogare d'affaires de 6 000 M2 de hangars aéronautiques au cœur d'une métropole fortement urbanisée, Aix Marseille, 1,5 million d'habitants. Ce projet, s'il voit le jour, va directement accélérer le trafic aérien avec des conséquences négatives sur la qualité de vie, la santé, le climat, la biodiversité, la ressource EAU. Parmi les conséquences il y a aura : l'augmentation du trafic de jets en pays d'Aix : + 25%, l'augmentation du trafic total :+21%, l'aggravation de la pollution sonore QUOTIDIENNE pour 200 000 habitants, l'aggravation de la pollution de l'air et ses impacts sur la santé humaine pour toute la métropole, l'aggravation des risques d'accidents avec le développement du trafic, l'impact sur le changement climatique : + 350 tonnes / an de CO2, la destruction de la biodiversité et d'espèces protégées, oiseaux, chauves-souris etc.. Des risques d'inondation, de pollution de la rivière ARC en lien avec ces aménagements sont à prévoir en plus. De plus, ce projet est incompatible avec les engagements locaux de réduction des nuisances, de valorisation de l'aérodrome par le foncier avec des activités non génératrices de nuisances, avec le respect de la qualité de vie des populations, avec les engagements climatiques nationaux de réduction des émissions carbone : -55% d'ici 2030 et de neutralité carbone en 2050, avec les objectifs climatiques internationaux et les stratégies européennes, désormais contre l'extension de l'usage des jets privés, et avec les orientations du ministre des transports de régulation des vols en jet privé. Ce projet est incompatible avec l'avis des populations concernées opposées en général à 90 %. ils sont impopulaires et considérés comme non importants on non urgents. On parle ici de l'intérêt direct de 200 000 habitants, et des 1,5 million de métropolitains, face au confort d'une poignée d'individus irresponsables. Je vous pris de bien vouloir écouter la parole citoyenne et de dire non à ces projets plus destructeurs que bienfaiteurs. Merci

09/01/2026 - 09:29

Proposition très insuffisante ne prenant pas en compte les aspects pollution bruit et émission de gaz polluants.

Les dates restreignant les tours de pistes doivent être revues et étendues, l'aspect pollution des moterus n'est pas pris en compte. De plus les restrictions n'intègrent pas de façon suffisamment précise l'aviation d'affaires, les vols d'engins très bruyants comme les hélicoptères, décollage trop fréquent d'avions destinés au parachutisme, plateformes d'essais pour les constructeurs de matériel aéronautique...

09/01/2026 - 09:33

Contribution à la consultation sur le projet d'arrêté de restriction pour l'aérodrome des Milles

Ce projet est insuffisant en ce qui concerne plusieurs points : 1. les tours de piste pendant les week-ends et les jours fériés sont autorisés aux avions basés classés A+, A et B selon la classification Calipso entre le 1er juin et le 15 septembre. De par la saison longue avec du beau temps dans cette région-ci, il est judicieux d'appliquer la saison IATA à cette restriction des tours de piste et même d'étendre la saisonnalité du dernier dimanche de mars au dernier samedi d'octobre. 2. la plage horaire entre 8 h et 19 h pour autoriser les tours de piste devrait se conformer à l'horaire réglementaire de l'aérodrome pour les vols d'avions et son interdiction de voler après le coucher du soleil + 30 minutes, horaire plus restrictif et combien apprécié par les riverains ! Et ce, d'autant plus que l'aérodrome est désormais équipé d'un balisage de nuit. La DGAC a, en théorie, institué ce balisage pour les vols d'affaires qui sont obligés de décoller plus tard à cause de réunions finissant plus tard que prévu. Néanmoins, quelle certitude avons nous que les tours de piste n'utiliseront jamais le balisage de nuit ? 3. quant aux tours de piste des avions non basés, ils respectent une consigne particulière publiée par l'agence gouvernementale de contrôle de la navigation aérienne leur interdisant d'en effectuer les samedis et dimanches. Il est très dommage que cette restriction ne soit pas inscrite dans le projet ! Les riverains de l'aérodrome espèrent vraiment le maintien pérenne de cette consigne. En résumé, je considère que l'ensemble, c'est à dire la classification Calipso, la saisonnalité, les plages horaires doit contenir plus de restrictions pour les tours de piste, d'autant plus que ces derniers ne sont pas les seules nuisances sonores et polluantes qui impactent les riverains : il faut y rajouter les vols d'affaires, les vols et essais d'hélicoptères, les activités dominicales des parachutistes, le non-respect épisodique des hauteurs et des trajectoires...En fait, à l'instar des riverains, les habitants de Luynes, Cabriès, Eguilles, du quartier est d'Eguilles (les Figons), de plusieurs quartiers des Milles et des nouvelles constructions à la Duranne subissent les nuisances sonores et polluantes aériennes en augmentation et s'en plaignent régulièrement.

09/01/2026 - 09:47

Sujet : Consultation du public sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) Madame, Monsieur, En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) est soumis à la consultation du public. C'est dans ces conditions que notre aéroclub Manosque-Vinon tient à apporter ses premières observations comme suit : A titre liminaire, nous rappelons que nous exerçons la pratique du vol à moteur sur l'aérodrome de Aix-Les-Milles et qu'à ce titre nous sommes reconnus par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DGAC) en qualité de DTO (Déclared Training Organisation) organisme de formation déclaré pour délivrer des

licences et qualifications européennes. Nous sommes donc des pépinières de vacances aux métiers de l'aéronautique pour les jeunes que nous accueillons dans nos structures bénévoles. Notre aéroclub est donc qualifié pour délivrer des licences et des qualifications de pilotes. Les règlements (UE) n°2018/1139 et n°1178/2011 encadrent notre fonctionnement. Notre pratique de l'exercice de nos compétences sur l'aérodrome d'Aix-Les-Milles consiste à recommander à nos membres, d'appliquer les consignes locales de l'aérodrome et en particulier de s'attacher au respect des populations riveraines des aérodromes. Dans un souci constant de 'Respect mutuel » notre aéroclub comprend l'objectif légitime et nécessaire pour assurer la cohabitation durable entre l'aérodrome d'Aix-Les Milles et son environnement. Note aéroclub dans sa politique d'amélioration des relations environnementales riverains/ usagers précise, conformément à l'outil français CALIPSO, qu'il s'oriente vers une aviation vertueuse en s'équipant, dans la mesure du possible, d'aéronefs de nouvelle génération En équipant ses avions de dispositifs atténuateur de bruit permettant d'améliorer la qualité sonore définies par l'indice IP de CALIPSO. Toutefois, les tours de piste constituent une activité indispensable à la formation et au maintien des compétences des pilotes, ce qui en fait un volet essentiel de la sécurité aérienne. Une réduction des plages horaires en après-midi risque de limiter significativement l'accès à cette activité, alors qu'elle doit être pratiquée régulièrement, dans différentes conditions météorologiques et surtout pendant les périodes de disponibilité des élèves et instructeurs. Cela permet en effet de réaliser des vols dans des conditions de sécurité optimales (performances de l'aéronef, gestion de la fatigue du pilote, etc.). En été, les contraintes météo sont telles que la chaleur oblige les avions légers des aéroclubs basés à rester au sol jusqu'à 18h30/19h. Aussi, nous recommandons la modification suivante du projet d'arrêté : « 1- Les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. Entre le 1er juin et le 15 septembre, les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. 2 Entre le 1er juin et le 15 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés, ne sont autorisés à réaliser des tours de piste que : - Les avions électriques ; - Les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B mentionnées à l'article 3 de l'arrêté du 17 juillet 2024 susvisé. Nous recommandons de ne pas pénaliser l'activité aérienne de notre aéroclub, principale ressource financière pour équilibrer notre trésorerie, seule ressource permettant de pouvoir renouveler notre flotte en avions de nouvelle génération moins bruyant, ou d'équiper les avions plus anciens en dispositifs atténuateur de bruit. Il est essentiel de souligner que même une réduction limitée des plages horaires pourrait conduire à une concentration accrue des vols sur des créneaux plus courts, ce qui risquerait d'augmenter ponctuellement les nuisances sonores pour les riverains au lieu de les atténuer. En effet, cela crée une période de nuisances sonores continues sur une période courte, ce qui est souvent plus mal vécu par les riverains qu'une activité étalée. Bien conscient de la nécessité de l'acceptabilité de l'activité aérienne de l'aérodrome d'Aix- Les Milles par les populations riveraines, nous souhaitons que l'arrêté de restriction s'appuie sur des mesures scientifiques et quantifiables des gênes sonores

en utilisant la référence objective de l'outil CALIPSO créée en 2013 par la DGAC en concertation avec les parties prenantes. En revanche, il n'est pas acceptable de tenter de mesurer des gênes sonores « ressenties » qui, par définition, sont tout à fait subjectives. Note aéroclub souhaiterait également de différencier les restrictions imposées à tous avions en accordant des privilèges d'activité aux avions les moins bruyants (classés « A » ou « A+ ») CALIPSO ainsi qu'aux avions ayant un indice IP égal ou supérieur à « B ». Nous rappelons également que les aéroclubs, issus de l'Aviation Populaire, sont le premier maillon de l'ensemble du secteur aéronautique. Secteur économiquement profitable. Il est donc primordial de soutenir les aéroclubs. En conclusion Nous souhaitons en réponse à cette consultation, que soit garantie le maintien des plages horaires suffisantes, essentielles à la formation des pilotes et aux activités aéronautiques en général afin d'équilibrer les contraintes imposées permettant de préserver notre mission de service public et nos équilibres financier. Nous restons ouverts à tout dialogue permettant de trouver un arbitrage raisonnable entre les attentes légitimes des riverains, notre mission de formation et les contraintes financières de notre aéroclub. Restant à votre disposition pour toute information complémentaire.

09/01/2026 - 15:02

Aéroport des Mils

Cette autorisation doit prendre en compte à minima des réserves émises par les signataires

09/01/2026 - 18:29

Un arrêté minimaliste, inefficace face aux nuisances aériennes

Contribution d'un riverain de proximité à la consultation publique relative au projet d'arrêté de restriction d'exploitation de l'aérodrome d'Aix-les-Milles. Préambule En tant que riverain de proximité de l'aérodrome depuis plus de 45 ans, je constate depuis plusieurs années une augmentation continue des nuisances sonores et des pollutions associées aux activités aéronautiques. Les projets annoncés ou envisagés, souvent conduits de manière peu concertée et avec une communication limitée, laissent présager une aggravation de la situation, incompatible avec l'enclavement de la plateforme en zone urbaine dense. Les premières habitations du quartier aixois des Milles se situent à environ 200 mètres de la piste. Plus largement, le bassin de population exposé aux nuisances aéronautiques est estimé à près de 80 000 personnes. Lors de l'urbanisation du quartier, les élus avaient clairement indiqué que l'aérodrome resterait dédié à l'aviation légère et de loisirs, sans aggravation des nuisances. Cette position est d'ailleurs encore officiellement défendue par la municipalité d'Aix-en-Provence. Or, force est de constater une évolution progressive mais significative des activités, avec la multiplication d'usages actuels ou projetés : aéro-industrie, essais en vol et au sol, développement des activités hélicoptères, drones et la perspective annoncée de

développement de l'aviation d'affaires. Contrairement à certaines allégations récurrentes, les habitants n'ont bénéficié d'aucun avantage financier lors de l'acquisition de leurs biens (absence de décote), ni d'aucun dégrèvement fiscal ou compensation particulière. Le principe d'antériorité de l'aérodrome, souvent invoqué, ne peut être considéré comme un droit à nuisance permanent. Depuis la création de la plateforme, la population, l'urbanisation et les besoins en logement ont profondément évolué sous l'effet des politiques publiques. Les riverains se sont installés dans un cadre autorisé et planifié, répondant à des besoins légitimes de logement et de proximité avec l'emploi. Par ailleurs, l'activité aéronautique actuelle n'est plus comparable à celle d'origine, tant par son intensité que par ses impacts sonores et environnementaux. Les connaissances scientifiques démontrent aujourd'hui clairement les effets du bruit et de la pollution sur la santé. L'antériorité doit donc être appréciée comme un élément de contexte et non comme une justification suffisante au maintien de nuisances excessives, au regard des exigences actuelles de santé publique, de qualité de vie et de transition écologique.

Observations spécifiques sur le projet d'arrêté de restriction Si le principe même de restrictions d'exploitation constitue une avancée attendue, le projet d'arrêté soumis à la consultation publique apparaît insuffisant en l'état. Les mesures proposées sont trop limitées pour produire des effets significatifs et durables sur la réduction des nuisances subies par les riverains d'autant plus avec les potentiels développements futurs.

1. Durée d'application insuffisante – absence d'évaluation des effets Les restrictions envisagées ne concernent qu'une trentaine de jours par an, alors que les nuisances sont subies tout au long de l'année. De plus, elles ne portent que sur un nombre très limité de mouvements quotidiens. L'absence d'évaluation chiffrée du nombre de mouvements concernés ne permet pas d'apprécier objectivement l'efficacité réelle des mesures proposées.
2. Champ d'application trop restreint Les mesures ciblent exclusivement l'activité d'écologie des avions légers en tour de piste. Aucune disposition concrète n'est prévue pour les riverains situés en dehors de ce périmètre, alors même qu'ils subissent des nuisances importantes liées à d'autres types d'activités.
3. Activité hélicoptères L'activité hélicoptères, parmi les plus bruyantes, connaît un fort développement, en incohérence totale avec les prévisions à long terme du PEB annonçant 3 500 mouvements. À ce titre, il aurait été pertinent :
 - d'interdire les vols circulaires, avec ou sans escale, ainsi que les vols de baptême, les week-ends et jours fériés, comme cela existe sur d'autres plateformes ;
 - de réguler cette activité par un plafonnement du nombre de mouvements, à l'instar de l'aviation d'affaires, avec une gestion des flux priorisant les activités à réel potentiel économique ;
 - d'étudier la délocalisation des essais de gros hélicoptères à turbines d'Airbus vers une plateforme plus adaptée ;
 - d'installer une station d'avitaillement carburant sur l'héliport de Marseille Nord afin d'éviter les rotations quotidiennes de gros hélicoptères uniquement destinées au ravitaillement, en dehors de toute mission urgente, pratique inadaptée tant sur le plan environnemental qu'économique ;
 - d'interdire l'installation de nouveaux aéroclubs hélicoptères et l'accueil de nouveaux usagers hélicoptères.
4. Activité de parachutisme Depuis la mise

sous délégation de service public, l'activité de parachutisme a été doublée, avec une extension significative des horaires, notamment les week-ends et jours fériés, passant d'une demi-journée à une journée complète jusqu'au coucher du soleil, sans concertation avec les instances ni la population. Il est incohérent de réduire l'aviation légère les week-ends et jours fériés pour la remplacer par des nuisances liées à des avions turbopropulseurs beaucoup plus bruyants. Un retour aux horaires antérieurs à 2018 apparaît indispensable.

5. Aviation d'affaires. Bien que les fréquences actuelles soient encore limitées, l'aviation d'affaires est susceptible de se développer, comme en témoignent les projets d'infrastructures (balisage lumineux, aérogare d'affaires). Ce développement apparaît difficilement justifiable compte tenu de l'enclavement de l'aérodrome en zone urbaine, de la proximité immédiate d'un aéroport international et d'une gare TGV. L'argument de l'attractivité du territoire mérite d'être objectivé par une étude indépendante et factuelle plutôt que par de simples allégations. Il est par ailleurs constaté, notamment en période estivale, une multiplication de vols de jets effectués à vide uniquement pour le stationnement d'appareils, ce qui constitue une aberration environnementale. Des risques sécuritaires existent également, liés à la faible longueur de la piste, à la multiplication d'activités diverses et incompatibles, à des procédures de départ et arrivée inadaptées à la géographie et à la densité urbaine environnante. A noter, les longues attentes au décollage avec moteur en fonctionnement.

6. Aviation légère et essais moteurs L'aviation légère devrait faire l'objet d'une sélection rigoureuse lors des procédures d'accueil de nouvelles activités, fondée notamment sur des critères acoustiques. L'installation sur site de nouveaux aéroclubs thermiques, d'usagers utilisant des avions bruyants ou d'hélicoptères devrait être fortement régulée voire interdites. Les essais moteurs au sol et en vol devraient être strictement interdits les week-ends, jours fériés et durant la pause méridienne de 12 h à 14 h.

7. Horaires d'activités, plage de silence, contrôle, signalements, L'arrêté devrait clairement préciser l'interdiction des vols entre 22 h et 6 h, en réservant le créneau du coucher du soleil jusqu'à 22 h exclusivement aux vols liés au transport de passagers. Le projet ne prévoit aucune limitation spécifique pour les avions non basés (plafonnement, interdictions), ni de véritables plages de silence indispensables les week-ends, jours fériés et en milieu de journée. Enfin, il convient de souligner l'absence d'outils institutionnels efficaces permettant de contrôler le respect des trajectoires et des hauteurs de survol. Des expérimentations ponctuelles, comme à Puyricard, ont permis de relever plusieurs centaines d'infractions en un mois, démontrant que les manquements sont loin d'être marginaux. Les dispositifs de surveillance et de sanction apparaissent aujourd'hui insuffisants. Enfin, le système de signalement reste défaillant avec majoritairement l'absence régulière de réponse ou de réponse totalement inadaptée.

8. Tours de piste, Le tour de piste à basse hauteur devrait être interdit aux appareils non basés, limité en nombre de mouvements consécutifs. Pour le tour de piste classique, des restrictions plus marquées devraient s'imposer annuellement aux avions non basés et basés les plus bruyants. Les tours de piste devraient faire l'objet d'une étude sérieuse visant à

relever les altitudes de survol. Il faut noter que l'altitude réglementaire s'entend en nombre de pieds par rapport au niveau de la piste et que, à l'est, la topographie de la zone avec la présence de collines a pour effet de générer des survols à basse altitude. Conclusion En l'état, le projet d'arrêté ne répond pas de manière satisfaisante aux enjeux de santé publique, de qualité de vie et de protection de l'environnement. Il appelle à une révision approfondie et à l'intégration de mesures complémentaires ambitieuses, seules à même d'apporter des réponses réellement efficaces aux nuisances subies par les riverains de l'aérodrome. Je reste à disposition si besoin.

09/01/2026 - 19:20

Je soutient LA POSITION DE CD2A. En l'état, ce projet reste insuffisant. Un avis favorable ne peut être envisagé qu'à la condition de la prise en compte, a minima, des ajustements formulés par la CCE, à savoir : extension de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (de fin mars à fin octobre) ; restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs les moins bruyants classés CALIPSO A et A+. Sous réserve également de la confirmation des dispositions suivantes : application permanente des consignes particulières prévues dans la carte d'approche à vue aux aéronefs non basés (restriction Week-ends et jours fériés) ; poursuite des groupes de travail dans le cadre de la CCE, dans une logique d'amélioration progressive et continue d'un dispositif que nous jugeons encore insuffisant

09/01/2026 - 19:34

Avis défavorable au projet d'arrêté

Pour l'ensemble des motifs exposés ci-dessous, j'émet un avis défavorable au projet d'arrêté soumis à consultation publique et appelle le ministère chargé des transports à :

- assurer la cohérence du projet avec un objectif réel et mesurable de réduction des nuisances ;
- tenir compte des conclusions issues de la concertation ;
- reprendre les travaux dans le strict respect du code de l'environnement.

Motifs: 1. Contexte général Le projet d'arrêté a été initié en novembre 2022, à la suite de l'aggravation continue des nuisances subies par les populations riveraines et du refus de valider une charte de l'environnement incomplète en l'absence de mesures réglementaires opposables, formalisées par la promulgation d'un arrêté ministériel de restriction d'exploitation. Cette démarche a donné lieu à près de deux années de travaux et de concertation entre les parties prenantes, aboutissant début 2025 à la transmission à la Direction des transports aériens (DTA) d'un projet consensuel. Toutefois, la DTA a substantiellement réduit la portée des mesures proposées, au point de les rendre insuffisantes pour produire des effets significatifs en matière de réduction des pollutions excessives et désormais

insupportables pour les populations concernées. Le projet ainsi amendé a été présenté lors de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome (CCE) du 22 juillet 2025. À cette occasion, les associations ont exprimé leur incompréhension face à la remise en cause d'un projet consensuel, dès lors que celui-ci ne portait atteinte ni à la sécurité aérienne ni à l'ordre public. Lors de la CCE du 14 octobre 2025, les associations de riverains et d'usagers, les élus et les autorités présentes ont néanmoins pris leurs responsabilités et proposé, malgré l'insuffisance persistante des mesures, d'émettre un avis favorable sous réserve de la prise en compte des ajustements suivants : · extension de la saisonnalité de la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA (fin mars à fin octobre) ; · restriction des tours de piste, les week-ends et jours fériés durant cette période, aux seuls aéronefs électriques et aux aéronefs classés CALIPSO A et A+ ; · application permanente des consignes particulières prévues dans la carte d'approche à vue aux aéronefs non basés ; · poursuite des groupes de travail dans le cadre de la CCE, dans une logique d'amélioration progressive et continue du dispositif. Le projet d'arrêté soumis à la consultation publique ne reprend pas ces réserves et n'est donc pas conforme à l'avis exprimé par la CCE.

2. Observations relatives à la note de présentation du projet

La note de présentation confirme la multiplication des activités aéronautiques en zone urbaine et laisse entendre que les tours de piste constituent la principale source de nuisances. Si l'activité d'écolage représente effectivement une part importante, elle ne constitue pas la seule source d'atteinte à la santé et à la tranquillité publique. Il conviendrait de prendre en compte les autres activités en constante progression : activité hélicoptères, parachutisme, essais sol et air liés à l'aéro-industrie, aviation d'affaires privée, ainsi que les projets de développement en cours ou envisagés (nouvelle usine hélicoptères, balisage lumineux, aérogare d'affaires). La note confirme par ailleurs la portée limitée du projet, dont l'objectif se borne à « diminuer sensiblement les nuisances sonores ». Une telle ambition ne saurait répondre à une situation de dégradation continue, observée depuis le transfert de la gouvernance de l'aérodrome en mode DSP à un opérateur privé. Il est également relevé l'absence d'étude d'impact permettant d'évaluer objectivement les effets attendus du projet, notamment en termes de nombre de mouvements concernés. Enfin, la note indique que la CCE aurait donné un avis favorable, sans mentionner les réserves exprimées. Cette présentation est susceptible d'induire en erreur le public, l'avis ayant été conditionné à la prise en compte d'ajustements précis.

3. Insuffisance des mesures proposées

3.1. Limitation géographique

Les mesures se limitent au périmètre strict du tour de piste, excluant de facto, de nombreux quartiers aixois et communes riveraines (Luynes, Saint-Hilaire, Cabriès, Bouc-Bel-Air, Éguilles, Ventabren, Puyricard, Célon, ...), pourtant fortement impactés par l'activité aéronautique.

3.2. Limitation temporelle

L'arrêté ne s'applique que du 1er juin au 15 septembre, uniquement les week-ends et jours fériés, soit une période très restreinte, alors que les nuisances sont constatées tout au long de l'année. Aucune période de silence n'est prévue les dimanches et jours fériés, contrairement à ce qui existe sur d'autres aérodromes. Il est rappelé que : · le projet consensuel initial

prévoyait des mesures annuelles, incluant le mercredi, des plafonds de tours de piste pour les avions bruyants et des pauses méridiennes ; · l'avis favorable d'octobre 2025 était conditionné à l'extension de la saisonnalité à la période été IATA.

3.3. Périmètre d'activités restreint

Seule l'activité d'écologie en tour de piste est visée. Sont exclues de l'arrêté des activités pourtant en forte croissance : · activité hélicoptères, avec un niveau de mouvements largement supérieur aux projections long terme du PEB ; · activité parachutisme, dont l'amplitude horaire s'étend désormais du lever au coucher du soleil les Week-ends et jours fériés; · essais sol et air de l'aéro-industrie ; · aviation d'affaires privée, soutenue par des projets d'infrastructures inadaptés à la localisation de l'aérodrome et à la proximité d'une gare TGV et d'un aéroport international.

4. Insuffisance de l'évaluation des impacts

Aucune donnée objective ne permet d'évaluer l'impact réel des mesures sur l'activité globale de l'aérodrome. Une étude d'impact apparaît indispensable pour apprécier le nombre de mouvements concernés par les mesures de restriction et les effets attendus. L'étude d'impact environnementale 2021/2022 commandée par la préfecture pour la construction d'une aérogare d'affaires et de hangars aéronautiques met déjà en évidence une augmentation significative du trafic (+25/ aviation affaires et + 20% aviation générale), rendant peu probable l'obtention d'effets positifs mesurables pour les populations.

5. Absence d'incitation au renouvellement des flottes

La faiblesse des mesures proposées ne constitue pas un levier suffisant pour encourager le renouvellement des flottes vers des aéronefs moins polluants et mieux classés CALIPSO.

6. Articulation avec la charte de l'environnement

Le CD2A avait proposé d'intégrer à l'arrêté certaines dispositions essentielles issues du projet de charte de l'environnement, notamment : · plafonnement du nombre total de mouvements, y compris pour l'aviation d'affaires ; · plafonnement de l'activité hélicoptères ; · interdiction des vols entre 22h et 6h hors vols sanitaires et sécuritaires ; · clarification des vols autorisés entre le coucher du soleil et 22h. L'actualisation de la charte demeure indispensable, notamment pour formaliser les engagements informels envisagés et annoncés par certains opérateurs (hélicoptéristes, parachutistes).

7. Autres impacts environnementaux

L'arrêté de restriction ne tient compte que de la problématique de réduction des nuisances sonores. Or, la récente étude d'impact alerte également sur les effets délétères d'un développement : · aggravation de la pollution de l'air : +7,2% des dioxydes d'azote (Nox) et des particules fines ; · impact sur le changement climatique : + 350 Tonnes par An de Co2 ; · destruction de la biodiversité et d'espèces protégées (CF avis négatif de la MRAE). Il conviendrait que ces problématiques majeures et d'actualités soient effectivement prises en compte pour la préservation de la santé et de l'environnement.

8. Poursuite des travaux de la CCE et dysfonctionnements constatés

Le CD2A considère indispensable : · la poursuite des travaux sur le suivi des mesures et l'analyse de dispositifs complémentaires ; · l'introduction d'une clause de révision périodique de l'arrêté ; · l'organisation des groupes de travail dans le respect du code de l'environnement, de la parité des collèges et de règles de fonctionnement formalisées. De nombreux dysfonctionnements ont par ailleurs entaché les travaux

préparatoires (exclusions, groupes de travail non réglementaire, absence de transparence, non-respect du règlement intérieur de la CCE, déséquilibre de représentation), remettant en cause la qualité démocratique de la concertation.

09/01/2026 - 20:09

Sujet : Consultation du public sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) Madame, Monsieur, En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) est soumis à la consultation du public. C'est dans ces conditions que notre aéroclub l'ACAM (aéroclub Aix-Marseille) tient à apporter ses premières observations comme suit : A titre liminaire, nous rappelons que nous exerçons la pratique du vol à moteur sur l'aérodrome (depuis 1908) et qu'à ce titre nous sommes reconnus par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DGAC) en qualité de DTO (Déclared Training Organisation) organisme de formation déclarés pour délivrer des licences et qualifications européennes, activité reconnue d'Intérêt Général. Les règlements (UE) n°2018/1139 et n°1178/2011 encadrent notre fonctionnement. Notre aéroclub est donc qualifié pour délivrer des licences et des qualifications de pilotes. Par nos structures bénévoles notre aéroclub constitue donc une pépinière de vocations aux métiers de l'aéronautique pour les jeunes de toutes les catégories sociales. Notre pratique de l'exercice de nos compétences sur l'aérodrome d'Aix Les Milles consiste à recommander à nos membres, d'appliquer les consignes locales de l'aérodrome et en particulier de s'attacher au respect des populations riveraines des aérodromes. Dans un souci constant de « Respect mutuel » notre aéroclub comprend l'objectif légitime et nécessaire pour assurer la cohabitation durable entre l'aérodrome d'Aix-Les Milles et son environnement. Notre aéroclub dans sa politique d'amélioration des relations environnementales riverains/usagers précise, conformément à l'outil français CALIPSO, qu'il s'oriente vers une aviation vertueuse en s'équipant, dans la mesure du possible, d'aéronefs de nouvelle génération à faible émission de bruit. Dans ce cadre, les tours de piste constituent une activité indispensable à la formation et au maintien des compétences des pilotes, ce qui en fait un volet essentiel de la sécurité aérienne. Une réduction des plages horaires en après-midi risque de limiter significativement l'accès à cette activité, alors qu'elle doit être pratiquée régulièrement, dans différentes conditions météorologiques et surtout pendant les périodes de disponibilité des élèves et instructeurs. Cela permet en effet de réaliser des vols dans des conditions de sécurité optimales (performances de l'aéronef, gestion de la fatigue du pilote, etc.). En été, les contraintes météo sont telles dans notre région que, pour des raisons de sécurité, la chaleur impose de maintenir au sol les avions légers des aéroclubs basés jusqu'à 18h30/19h. Tous ces éléments ont été au cœur des travaux de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE, réunissant Usagers et Riverains de l'aérodrome sous l'égide de l'État), qui ont abouti à proposer à l'été 2024 un projet

d'arrêté de restriction issu de ces travaux. La proposition d'arrêté de restriction finalement reçue apporte des restrictions sensiblement plus fortes que celles qui avaient été proposées par la CCE, et qui tenaient compte des éléments ci-dessous, largement évoqués pendant ses travaux. Il est nécessaire de ne pas pénaliser l'activité aérienne de notre aéroclub, principale ressource financière pour équilibrer notre trésorerie, et permettre de moderniser notre flotte en avions de nouvelle génération moins bruyants et plus verts (faible consommation), ou d'équiper les avions plus anciens en dispositifs atténuateur de bruit. Il est essentiel de souligner que même une réduction limitée des plages horaires pourrait conduire à une concentration accrue des vols sur des créneaux plus courts, ce qui risquerait d'augmenter ponctuellement les nuisances sonores pour les riverains au lieu de les atténuer, tout en affectant la sécurité des vols. En effet, cela crée une période de nuisances sonores continues sur une période courte, ce qui est souvent plus mal vécu par les riverains qu'une activité étalée. Parfaitement conscients de la nécessité de l'acceptabilité de l'activité aérienne de l'aérodrome d'Aix-Les Milles par les populations riveraines, nous souhaitons que l'arrêté de restriction s'appuie sur des mesures scientifiques et quantifiables des émissions sonores en utilisant la référence objective de l'outil CALIPSO créée en 2013 par la DGAC en concertation avec les parties prenantes, et non sur des gênes sonores « ressenties » qui, par définition, sont tout à fait subjectives. Note aéroclub souhaiterait également différencier les restrictions imposées à tous avions en accordant des privilèges d'activité aux avions les moins bruyants (classés « A » ou « A+ ») CALIPSO ainsi qu'aux avions ayant un indice IP égal ou supérieur à « B ». Nous rappelons également que les aéroclubs, issus de l'Aviation Populaire, sont le premier maillon de l'ensemble du secteur aéronautique. Secteur économiquement profitable. Il est donc primordial de soutenir les aéroclubs. En conclusion, nous rappelons que comme indiqué dans la note de présentation, les membres de la CCE ont émis le 14 Octobre 2025 ...[des] réserves sur le projet d'arrêté reçu. Nous demandons que l'arrêté de restriction soit finalement celui qui reprend les propositions consensuelles (les « réserves ») proposées conjointement par les principaux concernés (riverains et usagers de l'aérodrome), à savoir, comme rappelé ci-dessous par l'une des associations de riverains par son mail du 24 Décembre 2025 : « Pour rappel tous les membres de la CCE réunie le 14 octobre 2025, ont émis un avis favorable avec les réserves suivantes : 1. Meilleure prise en compte de la saisonnalité au sens de la définition de l'été IATA (début le dernier dimanche de mars et fin le dernier samedi d'octobre) 2. Extension de la plage horaire autorisant la réalisation des tours de piste, jusqu'à 21h mais seulement pour les avions classés Calypso A et A+ et avions électriques (à défaut jusqu'à 20h pour tous les appareils). 3. Ajout d'un article indiquant qu'un bilan chiffré de la surveillance sera présenté annuellement par la DSAC-SE et communiqué aux membres de la CCE. » Restant à votre disposition pour toute information complémentaire.

09/01/2026 - 20:24

Argumentaire en faveur de l'aviation légère et sportive sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles

Je souhaite, par la présente, apporter une contribution à la consultation publique relative au projet d'arrêté visant à limiter les conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles.

1. Un aérodrome historiquement dédié à l'aviation légère et à la formation L'aérodrome d'Aix-Les Milles est historiquement un site majeur pour l'aviation légère, sportive et de formation dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il accueille depuis de nombreuses années des aéroclubs, des écoles de pilotage et des pratiquants qui contribuent à la formation initiale et continue des pilotes civils. Les tours de piste constituent une activité indispensable à la formation aéronautique : ils permettent l'apprentissage et l'entretien des compétences fondamentales (décollages, approches, atterrissages, procédures d'urgence). Restreindre excessivement ces activités reviendrait à compromettre la sécurité des vols et la qualité de la formation.

2. Un enjeu majeur de sécurité aérienne La sécurité aérienne repose sur la répétition régulière des exercices de base. Les limitations trop strictes des tours de piste risquent de produire un effet contre-productif en contraignant les pilotes à :
• réduire leur entraînement,
• se déplacer vers des aérodromes plus éloignés, augmentant les temps de vol et donc l'exposition au risque,
• concentrer les vols sur des créneaux réduits, ce qui peut accroître la charge de trafic et la complexité opérationnelle. Un pilote bien entraîné est un pilote plus sûr, ce qui bénéficie à l'ensemble des usagers de l'espace aérien et aux populations survolées.

3. Un impact économique et associatif significatif L'aviation légère à Aix-Les Milles représente :
• des emplois directs et indirects (instructeurs, mécaniciens, personnels administratifs),
• un tissu associatif dynamique,
• une activité économique locale non délocalisable. Les aéroclubs jouent également un rôle social important en rendant l'aviation accessible, notamment aux jeunes, et en contribuant à l'orientation vers les métiers de l'aéronautique, secteur stratégique pour la France. Des restrictions excessives pourraient fragiliser durablement ces structures, voire conduire à leur disparition.

4. Des efforts déjà réalisés pour limiter les nuisances Les acteurs de l'aviation légère sont pleinement conscients des enjeux environnementaux et de tranquillité des riverains. De nombreux efforts sont déjà mis en œuvre :
• procédures de moindre bruit,
• trajectoires adaptées,
• renouvellement progressif des flottes vers des aéronefs moins bruyants,
• sensibilisation permanente des pilotes. Ces démarches montrent une volonté réelle de conciliation entre activité aéronautique et qualité de vie des riverains.

5. La nécessité d'un équilibre raisonnable et proportionné Il apparaît essentiel que toute mesure de limitation soit proportionnée, fondée sur des données objectives et construite en concertation avec les usagers de l'aérodrome. Une approche équilibrée permettrait :
• de préserver la tranquillité des riverains,
• sans remettre en cause la viabilité de l'aviation légère et sportive,
• ni dégrader la sécurité aérienne. Des solutions alternatives (adaptation des horaires, optimisation des trajectoires, dialogue continu) semblent préférables à des restrictions trop contraignantes.

Conclusion L'aérodrome d'Aix-Les Milles est un outil précieux pour

l'aviation légère, la formation des pilotes, l'économie locale et la sécurité aérienne. La limitation excessive des tours de piste risquerait d'avoir des conséquences durables et disproportionnées. Je souhaite donc que le projet d'arrêté soit réexaminé afin de garantir un juste équilibre entre les préoccupations légitimes des riverains et la pérennité d'une activité aéronautique responsable, formatrice et historiquement ancrée sur ce territoire.

09/01/2026 - 20:31

C'est une honte L'aviation légère fait partie du patrimoine aéronautique

09/01/2026 - 21:19

Consultation aérodrome aix les milles

En tant que citoyenne française, résidente à Aix Les Milles, je suis directement concernée, avec mon mari et mes enfants, par ce projet. Par ailleurs, je suis aussi salariée d'une entreprise située dans la zone d'activité des Milles. Nous subissons, depuis notre emménagement, une augmentation exponentielle des rotations d'avions de tourisme au dessus de notre maison et mon lieu de travail, je suis donc concernée tout le temps chaque jour de l'année par les nuisances sonores, visuelles et par la pollution générée. Depuis quelques années, les jets privés se sont ajoutés aux avions légers. Ils sont beaucoup plus bruyants et polluants. Par ailleurs, nous sommes inquiets par le développement des activités annexes de l'aérodrome et des industries associées à celui-ci, dans une zone d'activité très dense, mal desservie en transports en commun, sans piste cyclable, et déjà coincée entre rivière, voie ferrée et voies de circulation rapides desservant la gare TGV et l'aéroport de Marignane. Ce dernier est situé à 20 minutes de l'aérodrome des Milles, il est inepte que ces jets privés ne puissent faire ces quelques kilomètres en vol jusqu'à l'aéroport pour atterrir. Ils se trouvent au contraire à dérangent polluer le peu de faune et de flore qui résiste encore au bord de l'Arc et les habitants du secteur.

09/01/2026 - 21:29

Un texte vidé de son sens.

Le projet issu de la concertation engagée depuis 2022 a été largement vidé de son contenu. Les réserves validées en CCE ne figurent plus dans le texte. En l'état, les mesures sont insuffisantes : limitées à ~30 jours par an pour très peu de mouvements ; ignorent les activités les plus bruyantes (hélicoptères, parachutisme, essais...) ; Ne concernent que le tour de piste, au détriment des villages et quartiers voisins. Il est important l'extension de la période estivale (fin mars → fin octobre) ; La restriction des tours de piste aux aéronefs électriques et les moins bruyants (CALIPSO A et A+) les week-ends et jours fériés ;

10/01/2026 - 07:52

Il faut sauver l'aérodrome des Milles

Cet aérodrome a été créé à la fin des années 30... tous les gens qui se sont installés l'ont fait en connaissance de cause... l'intérêt était un prix bas. N'est-il pas possible d'apprendre à vivre ensemble ? Les querelles de voisinage empoisonnent les tribunaux... quand il n'y a pas de voisins.. c'est l'aérodrome proche.. on a un ensemble d'aérodromes en France unique au monde.. ne faudrait-il pas le conserver..

10/01/2026 - 09:00

Horaires tour de pistes

Suivant la période de l'année, 8h 19h n'est pas acceptable vu que la nuit aéronautique en hiver est tôt et que le terrain n'est pas équipé balisage de nuit.

10/01/2026 - 09:00

Le mieux serait d'investir dans un simulateur et de rester à la maison, il n'y a sans doute pas assez de restrictions dans notre activité et d'ajouter de nouvelles contraintes c'est la mort assurée de notre activité. Voilà ce que je pense. Ajouter les périodes de mauvaises météo, l'avion électrique sera valable que lorsque vous aurez résolu l'autonomie.

10/01/2026 - 09:12

Liberté d'activité

Je suis contre les restrictions d'activité mentionnées.

10/01/2026 - 09:40

Tours de piste au dessus de l'aérodrome des Milles

L'aérodrome existe et est nécessaire pour l'activité de certains secteurs. Il faut impérativement instaurer des limites à son utilisation, les contrôler et sanctionner les manquements afin que les résidents du village ne soient pas incommodés par ceux qui ne respectent pas les règles.

10/01/2026 - 11:44

Qu'est-ce qu'un tour de piste ?

Une trajectoire réglementaire. Les aéronefs sont en effet tenus de réaliser un circuit de piste pour décoller (décollage et montée initiale) et pour venir atterrir à la fin d'un vol (vent arrière, étape de base, finale). Nécessaire au maintien des compétences des pilotes. Chaque étape du tour de piste a ses spécificités de pilotage et ses risques spécifiques dont tout pilote doit assurer le maintien des compétences. Nécessaire à la formation

initiale de tout pilote. Les trajectoires de départ et d'arrivée d'un aéronef sont proches du sol. Pour être réalisées en sécurité, des check-lists, des do-lists, des encadrés, des paramètres de pilotage, une conscience de la situation des aéronefs à proximité, la prise en compte de la météo et de l'aérologie locale, la prise en compte des communications radio font parti de la formation de tout pilote. Les trajectoires de Tour de piste constituent donc un exercice fondamental pour vérifier les compétences, l'habileté, la connaissance des procédures et des performances de la machine et vérifier la disponibilité du pilote à gérer l'ensemble de ces dimensions ainsi que les événements imprévus. Les circuits de piste ne sont donc pas 'un amusement' , c'est au contraire une phase de vol très intense en terme de concentration, de surveillance, de mobilisation des ressources cognitives. Sur le plan acoustique, la phase de montée est réalisée à pleine puissance. Dès la phase de vent traversier, si les performances de montée de l'aéronef le permette, il est possible de réduire la puissance et donc le bruit. A partir de la vent arrière, la puissance d'attente, d'approche et finale est sensiblement plus faible que la puissance de croisière. Réduire l'activité des tours de piste a donc une incidence sur la sécurité des vols, le niveau de maintien des compétences des pilotes, et la formation initiale des pilotes.

10/01/2026 - 12:39

Le compte n'y est pas !

il y a dans ce projet de nombreux trous dans la raquette pour prendre en compte les demandes des habitants et arriver à une cohabitation raisonnable avec cet aérodrome. Afin de construire cette cohabitation, On est là sur un projet qui est très largement insuffisant et inacceptable en l'état en rapport avec les nuisances réelles vécues par les habitants toute l'année. Les nuisances sonores inacceptables dans une zone fortement urbanisée où même les équipements d'insonorisations imposées (dans les habitations) ne suffisent plus à contenir bruits et grosses vibrations dans les habitations et les nuisances olfactives pour les habitants ont atteint des niveaux jamais connus depuis plus de 20 ans rendant l'espace invivable en l'état . Cette consultation sur ce projet de limiter les tours de piste sur la période estivale très courte, ne limitera pas l'essentiel et toutes les nuisances inacceptables, insupportables, que nous vivons tous les autres mois de l'année. Cette période et ce périmètre temporel doit être étendu. Cet extension anarchiques des activités largement polluantes de cet aérodrome, hélicoptères petits et gros porteurs, essais moteurs, jets.. dans cette zone très urbanisée n'est absolument pas respectueuse du vivant et contraire à une volonté de limiter les nuisances ! On a aussi parfois des réglementations qui ne sont pas respectées. Que dire aussi de ces aéronefs polluants, qui se permettent de voler en échappement libre ? Que dire de ce manque de considération des habitants avec des vols stationnaires d'hélicoptères tôt les matins à faire vibrer les maisons ? Que dire de ces aéronefs qui ne respectent pas les hauteurs de vols, que dire des vols d'hélicoptères nuit tombée .. On parle de projet qui est tout simplement là en l'état un affront de plus sans réelle prise en compte des voisins direct

de cet aérodrome ! Les aéronefs bruyants et polluants doivent être écartés de cet aérodrome. Inciter ou obliger les propriétaires des Aéronefs bruyants de se mettre en conformité afin de respecter une cohabitation respectueuse. Cette cohabitation ne sera possible que si la volonté réelle du gestionnaire est de communiquer de façon objective, précise et en toute transparence et possible que si le travail est effectué en concertation avec tous les habitants plutôt que de passer en force ou devant le fait accompli ! La communication aussi passe par un certain respect des uns et des autres et si les demandes des habitants déplaisent à certains, que les choses soient développées avec respect professionnalisme et non en invectivant et en insultant les habitants sur le réseaux. Ce projet doit être revu et tenir compte de l'avis de la CCE et ne permet pas en lui seul de répondre aux enjeux de santé, de qualité de vie et d'environnement.

10/01/2026 - 12:41

Le compte n'y est pas !

il y a dans ce projet de nombreux trous dans la raquette pour prendre en compte les demandes des habitants et arriver à une cohabitation raisonnable avec cet aérodrome. Afin de construire cette cohabitation, On est là sur un projet qui est très largement insuffisant et inacceptable en l'état en rapport avec les nuisances réelles vécues par les habitants toute l'année. Les nuisances sonores inacceptables dans une zone fortement urbanisée où même les équipements d'insonorisations imposées (dans les habitations) ne suffisent plus à contenir bruits et grosses vibrations dans les habitations et les nuisances olfactives pour les habitants ont atteint des niveaux jamais connus depuis plus de 20 ans rendant l'espace invivable en l'état . Cette consultation sur ce projet de limiter les tours de piste sur la période estivale très courte, ne limitera pas l'essentiel et toutes les nuisances inacceptables, insupportables, que nous vivons tous les autres mois de l'année. Cette période et ce périmètre temporel doit être étendu. Cet extension anarchiques des activités largement polluantes de cet aérodrome, hélicoptères petits et gros porteurs, essais moteurs, jets.. dans cette zone très urbanisée n'est absolument pas respectueuse du vivant et contraire à une volonté de limiter les nuisances ! On a aussi parfois des réglementations qui ne sont pas respectées. Que dire aussi de ces aéronefs polluants, qui se permettent de voler en échappement libre ? Que dire de ce manque de considération des habitants avec des vols stationnaires d'hélicoptères tôt les matins à faire vibrer les maisons ? Que dire de ces aéronefs qui ne respectent pas les hauteurs de vols, que dire des vols d'hélicoptères nuit tombée .. On parle de projet qui est tout simplement là en l'état un affront de plus sans réelle prise en compte des voisins direct de cet aérodrome ! Les aéronefs bruyants et polluants doivent être écartés de cet aérodrome. Inciter ou obliger les propriétaires des Aéronefs bruyants de se mettre en conformité afin de respecter une cohabitation respectueuse. Cette cohabitation ne sera possible que si la volonté réelle du gestionnaire est de communiquer de façon objective, précise et en toute transparence et possible que si le travail est effectué en concertation

avec tous les habitants plutôt que de passer en force ou devant le fait accompli ! La communication aussi passe par un certain respect des uns et des autres et si les demandes des habitants déplaisent à certains, que les choses soient développées avec respect professionnalisme et non en invectivant et en insultant les habitants sur le réseaux. Ce projet doit être revu et tenir compte de l'avis de la CCE et ne permet pas en lui seul de répondre aux enjeux de santé, de qualité de vie et d'environnement.

10/01/2026 - 14:52

Favorable a cet arrêté de restriction.

Cet arrêté de restriction sur les tours de piste, est le fruit de nombreuses concertation entre riverains, usagés, exploitant de l'aérodrome et la DGAC. Un consensus c'est dégagé qui permet d'améliorer l'intégration de cet aérodrome dans un environnement urbain. Ce n'est pas parfait mais ouvre la voie a une aviation moins porteuse de nuisance en s'appuyant sur la qualification Calypso. Comme représentant des riverains je suis favorable a cette arrêté qui améliorera la situation au moins pour les tours de piste. Cordialement

10/01/2026 - 14:55

Aérodrome d'Aix Les Milles

Pour les tours de pistes, se conformer à l'ensemble de la saison soit de DEBUT MARS à FIN OCTOBRE et non pour quelques week-end l'été Etendre cet arrêté aux communes voisines survolés par ces aéronefs très bruyants, Luynes - Bouc Bel Air - Eguilles - Ventabren - Celony Encadrer les activités, hélicoptères, parachutisme, avions d'affaires afin d'en diminuer leurs nuisances, bruit, pollution de l'air, émission de CO2 et émettre des sanctions fortes pour tous contrevenants N'accepter que des aéronefs électriques et classés Calipso A et A+

10/01/2026 - 15:18

projet d'arrêté de restriction des tours de piste de l'aérodrome d'Aix-les-Milles

Le projet soumis ne tient pas compte des conclusions de la CCE d'octobre 2025. Les mesures proposées sont trop limitées : - limitées dans le temps, avec une trentaine de jours par an, pour une estimation d'une dizaine de mouvements concernés par jour ; - excluant de nombreux riverains des quartiers et villages alentour, notamment ceux situés en dehors du périmètre du tour de piste ; - excluant certaines activités particulièrement bruyantes (hélicoptères, vols bruyants, essais, etc) ; - non objectivées par une analyse quantifiée de leurs effets sur la réduction des nuisances. Actuellement, l'arrêté ne répond pas sérieusement aux enjeux de santé, de qualité de vie et d'environnement et appelle à la poursuite du travail engagé afin de rechercher des solutions réellement efficaces.

10/01/2026 - 15:19

Consultation du public sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône)

Bonjour, je suis opposé à l'extension de l'activité de l'aérodrome d'Aix les Milles. L'activité et les tours de pistes ne sont pas actuellement en conformité avec les prescriptions, et les activités professionnelles d'école de pilotage ne respectent pas souvent les hauteurs minimum de survol des habitations.

10/01/2026 - 16:10

UN ARRETE DE RESTRICTION PAS SUFFISAMMENT COERCITIF

MON AVIS EN TANT QUE RIVERAINS Cet arrêté de restriction pour réguler les tours de piste de l'aérodrome d'Aix les Milles n'est pas suffisamment COERCITIF pour limiter les tours de piste, réduire les nuisances sonores et environnementales et restreindre les trajectoires. EN RIEN, il ne va stopper l'augmentation exponentielle des survols de l'aérodrome d'Aix les Milles, mettre un arrêt définitif aux avions très bruyants catégorisés et non catégorisés calipso, restreindre les trajectoires selon les horaires et sanctionner les avions en infraction. Que les avions soient basés ou non à l'aérodrome d'Aix les Milles. Déjà, il y a tellement d'avions en tour de piste à Aix les Milles (+ de 66 000/an), que ceux-ci sont obligés de s'écarter de la trajectoire du tour de piste (à la demande de la tour de contrôle locale lorsqu'elle est seulement là de 9h à 17h), d'aller voler n'importe où sur les territoires alentours pour ne pas se télescoper et créer des accidents mortels. Il en résulte des nuisances sonores et environnementales insupportables sur toute la région et un ras le bol justifié de l'ensemble des riverains, élus locaux, entreprises du bassin d'Aix les Milles et d'Aix en Provence. AIX LES MILLES est un AERODROME local. Ce n'est pas un AEROPORT destiné à se développer vers l'aviation commerciale nationale et internationale. LA DTA à Paris, qui propose cette restriction, n'a aucune idée concrète du terrain spécifique d'Aix les Milles. Les fonctionnaires parisiens de cette administration ont écrit cet arrêté de restriction pour une situation lambda (comme si Aix les Milles était un grand aéroport français comme PARIS CDG, LYON ou NICE ou BORDEAUX,... ou l'un des 11 autres aéroports qui ont à ce jour un arrêté de restriction). Ceci ne correspond PAS à la situation enclavée de l'aérodrome d'Aix les Milles, ni à la demande des citoyens, des riverains, des élus locaux et du groupe de travail de la CCE depuis 2 ans. Déjà, toute l'année, trop d'avions d'écoles de pilotage d'Aix les Milles ou d'ailleurs font des tours de piste avec des écarts considérables sans aucune sanction. Vouloir augmenter les plages horaires des tours de piste avec cet arrêté de restriction est criminel pour l'ensemble de la population d'Aix en Provence. D'ailleurs, qui sanctionnera les mauvais élèves ? La tour de contrôle est déjà peu présente et sera fermée d'ici 2030 !! UNE ALERTE DEMOCRATIQUE Ceci montre la méconnaissance d'un

territoire et le déni incroyable d'une administration française envers ces concitoyens. Elle est sourde et aveugle à la demande de la population locale au profit d'un petit nombre d'amis de promotion d'école ou de réseaux, nichés au sein d'un concessionnaire et de hautes administrations françaises nationales ou locales. Ce type de corruption, si elle est reconnue, est une infraction pénale grave notamment si elle implique des fonctionnaires de haut rang ou si elle est commise dans le cadre d'activités pour favoriser une compensation en l'échange d'une action. ET DEMAIN ? Un arrêté de restriction est un compromis entre la protection des riverains et le maintien d'une activité aéronautique viable. Son efficacité dépend de son application rigoureuse et de l'adaptation des acteurs concernés. Aujourd'hui, pour l'aérodrome d'Aix les Milles, l'arrêté de restriction proposé par la DTA en tant que tel ne marche pas. D'autres voies de compromis sont à inventer et à adapter à l'aérodrome d'Aix les Milles. Cet arrêté de restriction pour être appliqué nécessite une adaptation à un aérodrome spécifique, celui-ci d'Aix les Milles.

10/01/2026 - 17:13

L'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA) a pour objet la défense des populations exposées aux nuisances générées par les activités aéronautiques. Elle est agréée au titre de la protection de l'environnement par arrêté ministériel pris en application du Code de l'environnement. L'UFCNA a vocation à intervenir sur l'ensemble des aérodromes et terrains d'aviation présentant des enjeux en matière de nuisances sonores, environnementales et sanitaires. Elle est interlocutrice reconnue des pouvoirs publics et siège, en qualité de membre, dans plusieurs commissions consultatives de l'environnement (CCE), d'aérodromes de toutes tailles, notamment ceux de la région Normandie, Toulouse-Lasbordes, Grenoble Alpes Isère, Orly. L'UFCNA est particulièrement attentive à la situation de l'aérodrome d'Aix-les-Milles. Il s'agit d'un aérodrome soumis à une pression continue et forte, résultant de projets correspondant à des intérêts privés. L'UFCNA formule, dans le cadre de la consultation publique en objet, l'avis suivant.

1. Sur le contexte et le processus d'élaboration de l'arrêté 1.1. Un processus de décision biaisé et orienté Les mesures proposées sont issues d'un processus biaisé et particulièrement orienté. Les discussions ont été menées dans un cadre juridiquement fort contestable, au travers d'un dispositif dénommé « feuille de route », conduit directement par l'administration préfectorale sous l'autorité du sous-préfet d'Aix-en-Provence, avec les seuls interlocuteurs qu'il jugeait bon d'inviter. Il est rappelé que l'aérodrome d'Aix-les-Milles est doté d'une Commission consultative de l'environnement (CCE) et que, conformément aux dispositions du Code de l'environnement (article L.571-13 et textes réglementaires afférents), les discussions relatives aux mesures de limitation des nuisances auraient dû être conduites dans le cadre de cette CCE et de ses formations compétentes.
- 1.2. Sur la démarche de type charte Pour la mise en place de mesures relatives à l'aviation légère, la démarche s'inscrit dans le processus de « charte » relevant de la circulaire n° 2005-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation

légère. Si les circulaires ne constituent pas des normes juridiquement opposables, elles n'en demeurent pas moins des instructions claires du ministre à destination des préfets, fixant une méthode et un cadre de référence pour conduire ce type de démarche. En l'espèce, l'autorité préfectorale s'est elle-même autorisée à détourner le processus de charte, tant en matière de méthode que de concertation, en le conduisant de manière discrétionnaire, avec des interlocuteurs choisis par elle, et en aboutissant à une conclusion ignorant le consensus qui avait émergé*. (*Il est mis en annexe au présent avis un exposé établi par l'association locale adhérente de l'UFCNA décrivant le déroulé de l'affaire. Ce document est fourni dans son état brut, sans ajout ni retrait.)

2. Sur l'absence de données objectives et sincères Il est constant que les données relatives à l'activité réelle de l'aérodrome d'Aix-les-Milles sont incomplètes, lacunaires et non fiabilisées. L'exploitant de l'aérodrome reconnaît lui-même ne pas être en mesure de fournir des données complètes et sincères sur l'activité de la plateforme. Pour preuve, depuis 2022, les données mouvements ne sont plus publiées sur le site officiel de l'Union des Aéroports Français (UAF). Pourtant, l'ensemble des informations reconstituées à partir des données disponibles issues des différents secteurs d'activité conduit à un niveau d'activité très supérieur à celui fixé par la charte existante, en nombre de mouvements. Le plafond annuel de mouvements fixé par la charte en vigueur est de 60 000 mouvements pour la période 2007-2010, puis de 58 000 mouvements dans le cadre de la charte actuellement en cours d'actualisation. Or, les dernières statistiques officielles publiées sur le site de l'UAF font état de 71 636 mouvements en 2021 et de 59 814 mouvements en 2022, soit des niveaux dépassant ces plafonds. Il y a là un élément attestant que l'autorité chargée du contrôle et qui accepte un manque total de transparence se trouve en situation de juge et partie, (situation développée au 3 ci-dessous). Dans un processus respectant les principes fondamentaux du droit, il aurait été indispensable que des données complètes, objectives et sincères soient produites. Il en aurait nécessairement résulté que toute mesure réellement orientée vers la réduction des nuisances conduise à une réduction nette du niveau d'activité et du nombre de mouvements.

3. Sur la position de l'État et le conflit d'intérêts structurel L'aérodrome d'Aix-les-Milles est un aérodrome de l'État, confié en délégation de service public à un exploitant privé.

3.1 L'Etat est juge et parti au bénéfice de son exploitant. L'État se trouve ainsi dans une situation de double position : - cocontractant de l'exploitant et intéressé à l'activité économique de la plateforme ; - autorité administrative chargée de conduire le dialogue contradictoire avec les différentes parties prenantes sur les conditions d'exploitation ayant un impact environnemental. De manière récurrente, l'État s'est placé dans une posture de soutien aux intérêts des opérateurs de l'aviation générale, au détriment de son rôle de régulateur et d'arbitre. Il n'y avait pas de caractère obligatoire à ce que l'Etat se comporte ainsi. Il résulte de cet état de fait que l'aboutissement que constitue l'arrêté rédigé par la DTA est le fruit d'un processus irrégulier et non démocratique, incompatible avec les exigences de l'État de droit et le principe d'impartialité de l'action administrative.

3.2 Sur l'absence de caractère de

service d'intérêt général de l'aviation générale concernée Il convient de rappeler que les activités d'aviation générale, concernées par le projet d'arrêté ne relèvent, pour l'essentiel, d'aucun service collectif d'intérêt général. En dehors de missions strictement circonscrites de service public ou d'usages professionnels spécifiquement identifiés, ces activités correspondent principalement à la satisfaction d'intérêts individuels ou privés, sans utilité collective avérée. Dans ces conditions, aucune exigence d'intérêt général ne saurait justifier l'édulcoration de mesures de limitation des nuisances, dès lors que les activités en cause portent atteinte à la santé, à la tranquillité et au cadre de vie des populations riveraines. L'arbitrage opéré en faveur de ces usages et intérêts individuels et privés, au détriment des impératifs environnementaux et sanitaires, apparaît ainsi dépourvu de fondement objectif et contraire aux principes qui doivent guider l'action de l'autorité administrative.

4. Sur la portée réelle de l'arrêté soumis à consultation

4.1. Un champ d'application extrêmement restreint L'aérodrome d'Aix-les-Milles accueille de multiples activités relevant de l'aviation générale : hélicoptères, parachutisme, écoles de pilotage, aéroclubs, aviation d'affaires, ainsi que des activités aéronautiques au sol génératrices de nuisances lors des essais in situ. Le projet d'arrêté ne vise qu'une fraction de cette activité, en l'occurrence les seuls tours de piste d'entraînement.

4.2. Une mesure dépourvue de portée effective La prétendue limitation des tours de piste entre 8 h et 19 h est sans effet réel, dès lors qu'il n'existe pas, en pratique, de tours de piste en dehors de ces horaires et que durant les périodes d'été, l'activité demeure réduite. Les restrictions liées à la classification acoustique CALIPSO des aéronefs ne s'appliquent que de juin à septembre, et uniquement les dimanches et jours fériés, sans justification objective. Les restrictions, lorsqu'elles s'appliquent, ne concernent que les aéronefs au dessus de la classe Calipso C. Il reste ainsi possible d'utiliser des aéronefs générant des niveaux sonores de l'ordre de 65 dB pour les populations survolées à une hauteur d'environ 300 mètres, et ce pour les seules activités de tours de piste d'entraînement, les autres activités n'étant soumises à aucune restriction. Autrement dit, des contraintes faibles sont fixées pour des séquences limitées, dans des périodes les moins critiques concernant une part marginale de l'activité globale de l'aérodrome, mais significative en terme de nuisances. Les analyses de trajectographie (relevé des vols sur une période type) illustrent bien ce que peut représenter le phénomène intrusif des tours de piste d'entraînement. Il s'agit des mouvements « circulaires » proches de l'aérodrome (avec également une extension sur l'aérodrome voisin), à de hauteurs beaucoup plus basses que les trajectoires rectilignes décollage- atterrissage /vols voyages observables sur les 5 fuseaux partant de l'aérodrome.

5. Comparaison avec des mesures existantes sur d'autres aérodromes Les aérodromes de Lyon-Bron et de Toussus-le-Noble sont soumis à des dispositifs de limitation présentant une portée réelle et contraignante, même si ces dispositifs demeurent encore très en deçà d'une intégration suffisante des enjeux environnementaux, comparable à celle existant dans d'autres secteurs économiques ou de mobilité ou de loisir. Il aurait été légitime que les mesures mises en œuvre à Lyon-Bron

soient reproduites à Aix-les-Milles, ces deux aérodromes relevant de la même catégorie et présentant des configurations similaires. À Lyon-Bron, les tours de piste d'entraînement sont strictement limités aux aéronefs de classe Calipso A, A+ et aux avions électriques. AUCUN AÉRONEF DE CLASSE SUPÉRIEURE (càd) plus mauvaise n'est autorisé à effectuer des tours de piste d'entraînement. Les restrictions horaires applicables sont les suivantes : Période d'hiver (1er novembre – 31 mars) lundi à vendredi : interdiction avant 8 h et après 19 h ; samedi : interdiction avant 9 h et après 18 h ; dimanche et jours fériés : interdiction avant 9 h et après 12 h. Période d'été (1er avril – 31 octobre) lundi à vendredi : interdiction avant 8 h, de 12 h à 14 h, et après 19 h ; samedi : interdiction avant 9 h et après 12 h ; dimanche et jours fériés : absence totale de vols d'entraînement. Ces dispositions ne présentent aucun caractère excessif. Elles agissent effectivement sur l'intensité et la répétitivité de nuisances reconnues comme intolérables. Ce qui est en cause ici ne relève pas de l'utilisation normale de l'aérodrome pour les besoins d'atterrissage et de décollage, mais de vols circulaires répétés, à basse et très basse hauteur, au-dessus de territoires habités, durant des heures. Ces mesures traduisent un arbitrage raisonnable et équilibré : les activités les plus bruyantes, impliquant les populations les plus exposées et correspondant à un usage dérogatoire de l'aérodrome, ne sont autorisées qu'avec les matériels les plus performants sur le plan acoustique et aux seules heures ouvrées. Le refus systématique de la DGAC et du monde de l'aviation générale d'envisager l'extension ou l'adaptation de mesures comparables à celles mises en œuvre à Lyon-Bron ou à Toussus-le-Noble ne saurait être analysé comme une simple divergence d'appréciation locale. Ce refus s'inscrit dans une démarche désormais systémique, révélatrice d'un mode de fonctionnement consistant à neutraliser toute évolution susceptible de remettre en cause des privilèges exorbitants, indépendamment de l'intensité des nuisances subies par les populations riveraines. Malgré l'existence de mesures éprouvées ailleurs, malgré un contexte local de forte pression environnementale et malgré des demandes répétées en faveur de dispositifs plus contraignants, la DGAC au niveau national, et les préfets dans leur déclinaison locale, opposent un refus déterminé à toute transposition de mesures comparables. Ce comportement révèle une administration qui ne se limite plus à un rôle d'expertise technique ou de régulation impartiale, mais agit de facto comme le garant et le défenseur des intérêts du monde de l'aviation générale, au détriment de ses missions de protection de l'environnement et de la santé publique.

6. Détournement de procédure et abus de pouvoir

L'ensemble des éléments exposés ci-dessus met en évidence l'usage de pratiques discrétionnaires, dans l'exercice d'un pouvoir réglementaire, issu de textes eux-mêmes de nature exclusivement réglementaire, exercé sans mise en balance réelle avec les normes de valeur supérieure – les principes constitutionnels et les principes généraux du droit – au premier rang desquels figurent l'information du public, la protection de la santé, de l'environnement et l'égalité devant les charges publiques. Un accord local avait pourtant été trouvé sur des mesures plus significatives, lesquelles demeureraient malgré tout très en deçà d'un niveau d'exigence raisonnable au regard des

nuisances constatées. C'est néanmoins la DGAC – Direction du transport aérien – qui, de manière discrétionnaire, avec le préfet des Bouches-du-Rhône en position de pilotage au niveau déconcentré, a choisi de soumettre à consultation un arrêté minimal, réécrit de manière léonine et largement contesté. Il en résulte un détournement de procédure et un abus de pouvoir, le projet soumis n'étant ni proportionné aux nuisances constatées, ni conforme à l'intérêt général. Conclusion Pour l'ensemble de ces motifs, l'Union Française contre les Nuisances des Aéronefs émet un avis entièrement défavorable au projet d'arrêté soumis à consultation publique. L'UFCNA considère que ce projet, dépourvu de portée effective, ne répond ni à l'objectif de réduction des nuisances sonores, ni aux exigences de protection de la santé publique et de l'environnement, et ne saurait, en l'état, être légalement adopté. En conséquence, l'UFCNA demande que soit pris sans délai un arrêté fondé sur des standards de limitation éprouvés, comportant des mesures réellement contraignantes applicables aux activités les plus bruyantes, garantissant une réduction effective de l'intensité et de la répétitivité des nuisances subies par les populations riveraines. La présidente de l'UFCNA : Annexe : l'annexe fournie à la contribution de l'UFCNA sera saisie dans un deuxième envoi

10/01/2026 - 17:20

Madame, Monsieur, En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) est soumis à la consultation du public. C'est dans ces conditions que notre aéroclub, l'Aéroclub Alpin, tient à apporter ses premières observations comme suit : A titre liminaire, nous rappelons que nous exerçons la pratique du vol à moteur sur l'aérodrome de Gap-Tallard et qu'à ce titre nous sommes reconnus par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DGAC) en qualité DTO (Declared Training Organisation) organisme de formation déclaré pour délivrer des licences et qualifications européennes. Nous sommes donc des pépinières de vacances aux métiers de l'aéronautique pour les jeunes que nous accueillons dans nos structures bénévoles. Notre aéroclub est donc qualifié pour délivrer des licences et des qualifications de pilotes. Les règlements (UE) n°2018/1139 et n°1178/2011 encadrent notre fonctionnement. Notre pratique de l'exercice de nos compétences sur l'aérodrome Gap-Tallard consiste à recommander à nos membres, d'appliquer les consignes locales de l'aérodrome Gap-Tallard et en particulier de s'attacher au respect des populations riveraines des aérodromes. Dans un souci constant de « Respect mutuel » notre aéroclub comprend l'objectif légitime et nécessaire pour assurer la cohabitation durable entre l'aérodrome d'Aix-Les Milles et son environnement. Note aéroclub dans sa politique d'amélioration des relations environnementales riverains/usagers précise, conformément à l'outil français CALIPSO, qu'il s'oriente vers une aviation vertueuse en s'équipant, dans la mesure du possible, d'aéronefs de nouvelle génération, et en équipant ses avions de dispositifs atténuateur de bruit permettant d'améliorer la qualité sonore définie par l'indice IP de CALIPSO. Toutefois, les tours de piste constituent une

activité indispensable à la formation et au maintien des compétences des pilotes, ce qui en fait un volet essentiel de la sécurité aérienne. Une réduction des plages horaires en après-midi risque de limiter significativement l'accès à cette activité, alors qu'elle doit être pratiquée régulièrement, dans différentes conditions météorologiques et surtout pendant les périodes de disponibilité des élèves et instructeurs. Cela permet en effet de réaliser des vols dans des conditions de sécurité optimales (performances de l'aéronef, gestion de la fatigue du pilote, etc.). En été, les contraintes météo sont telles que la chaleur oblige les avions légers des aéroclubs basés à rester au sol jusqu'à 18h30/19h. Aussi, nous recommandons la modification suivante du projet d'arrêté : « 1- Les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. Entre le 1er juin et le 15 septembre, les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. 2 - Entre le 1er juin et le 15 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés, ne sont autorisés à réaliser des tours de piste que : - Les avions électriques ; - Les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B mentionnées à l'article 3 de l'arrêté du 17 juillet 2024 susvisé. Nous recommandons de ne pas pénaliser l'activité aérienne de notre aéroclub, principale ressource financière pour équilibrer notre trésorerie, seule ressource permettant de pouvoir renouveler notre flotte en avions de nouvelle génération moins bruyants, ou d'équiper les avions plus anciens en dispositifs atténuateur de bruit. Il est essentiel de souligner que même une réduction limitée des plages horaires pourrait conduire à une concentration accrue des vols sur des créneaux plus courts, ce qui risquerait d'augmenter ponctuellement les nuisances sonores pour les riverains au lieu de les atténuer. En effet, cela crée une période de nuisances sonores continues sur une période courte, ce qui est souvent plus mal vécu par les riverains qu'une activité étalée. Bien conscient de la nécessité de l'acceptabilité de l'activité aérienne de l'aérodrome d'Aix-Les Milles par les populations riveraines, nous souhaitons que l'arrêté de restriction s'appuie sur des mesures scientifiques et quantifiables des gênes sonores en utilisant la référence objective de l'outil CALIPSO créée en 2013 par la DGAC en concertation avec les parties prenantes. En revanche, il n'est pas acceptable de tenter de mesurer des gênes sonores « ressenties » qui, par définition, sont tout à fait subjectives. Note aéroclub souhaiterait également différencier les restrictions imposées à tous les avions en accordant des privilèges d'activité aux avions les moins bruyants (classés « A » ou « A+ ») CALIPSO ainsi qu'aux avions ayant un indice IP égal ou supérieur à « B ». Nous rappelons également que les aéroclubs, issus de l'Aviation Populaire, sont le premier maillon de l'ensemble du secteur aéronautique. Secteur économiquement profitable. Il est donc primordial de soutenir les aéroclubs. En conclusion Nous souhaitons en réponse à cette consultation, que soit garantie le maintien des plages horaires suffisantes, essentielles à la formation des pilotes et aux activités aéronautiques en général afin d'équilibrer les contraintes imposées permettant de préserver notre mission de service public, la sécurité des vols et nos équilibres financiers. Nous restons ouverts à tout dialogue permettant de trouver un arbitrage raisonnable entre les attentes légitimes des riverains, notre mission de formation et les

contraintes financières de notre aéroclub. Restant à votre disposition pour toute information complémentaire.

10/01/2026 - 17:21

Envoi complémentaire :Annexe à l'avis de l'UFCNA dans le cadre de la consultation publique sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône)

Annexe à l'avis de l'UFCNA reproduisant un échange avec une des ses associations locale exposant le déroulé de l'affaire. Ce document est fourni dans son état brut, sans ajout ni retrait. CD2A Bonjour Le sous-préfet n'a pas tenu compte de notre demande de rendre visible les contributions déposées malgré notre insistance. Opacité quand tu nous tiens... Nous n'avons donc que peu de remontées et la soumission de la consultation en pleine période de fêtes joue également contre nous. [...] L'arrêté proposé sur la base de celui de Cannes Mandelieu est une coquille vide sans effet sur les enjeux de réduction des nuisances. Ce type d'arrêté a été contesté à Cannes et Paris Corneilles VEXIN sur l'absence d'effet. Concernant la procédure utilisée, de nombreux dysfonctionnements (que tu connais) ont entaché les travaux préparatoires (exclusions cd2a de la réflexion, comité non réglementaire, absence de transparence, non-respect du règlement intérieur, déséquilibre de représentation, nomination d'association fantômes depuis 6 ans voire plus), remettant en cause la qualité démocratique de la concertation. Ci-joint pour rappel : Chronologie des travaux d'élaboration de l'arrêté de restriction Et dysfonctionnements constatés dans le fonctionnement de la CCE qui mettent en évidence des dysfonctionnements récurrents dans le fonctionnement de la Commission consultative de l'environnement (CCE), au regard des principes de concertation, de transparence et de représentativité prévus par le Code de l'environnement. 2022 – Lancement de la démarche • 20 octobre 2022 : signature de la feuille de route (FDR) relative à la réduction des nuisances de l'aérodrome d'Aix-les-Milles. Le CD2A est signataire de ce document. • À la suite de quelques réunions de travail, et dans le cadre d'un litige sans lien avec les travaux sur l'arrêté de restriction, le CD2A est exclu par décision unilatérale de l'autorité préfectorale, au motif de l'exercice de son droit à contester juridiquement un projet d'urbanisation. • Création par l'autorité préfectorale, sans consultation de la CCE, d'un « comité de suivi de la feuille de route », dépourvu de fondement réglementaire, avec sélection arbitraire de certaines associations de riverains et exclusion d'autres. 2023–2024 – Dégradation du cadre de concertation • Des associations sollicitent officiellement la création d'un comité permanent, conformément aux articles R.571-78 et suivants du Code de l'environnement, afin de garantir une représentation démocratique et réglementaire. Cette demande devait faire l'objet d'un débat en CCE. • 17 décembre 2024 : lors de la CCE, le sous-préfet décide unilatéralement, sans consultation de la commission, de ne pas donner suite à cette demande, remettant en cause la représentativité du groupe de

travail et, par conséquent, la légitimité des décisions prises. • Malgré son exclusion, le CD2A continue à produire des propositions, sans retour ni réponse. Il est constaté de manière récurrente : • une absence de parité des collèges, avec sous-représentation des associations de riverains ; • l'absence de communication officielle des comptes rendus et décisions. 2025 – Projet consensuel puis remise en cause Mars 2025 : présentation en CCE d'un projet consensuel (usagers, riverains sélectionnés par le sous-préfet, délégataire, DSAC-SE), transmis à la Direction des transports aériens (DTA) en début d'année. 22 juillet 2025 : organisation d'une CCE exceptionnelle pour présenter le projet retenu par la DTA, sans transmission préalable des documents préparatoires, en contradiction avec le règlement intérieur. Cette pratique, dénoncée depuis 2023, devient récurrente. Le projet consensuel est fortement restreint, avec un effet jugé insignifiant sur la réduction des nuisances. La remise en cause par la DTA d'un projet consensuel ne présentant aucun impact sur la sécurité aérienne ni sur l'ordre public est considérée par le CD2A comme assimilable à un abus de pouvoir administratif. Le sous-préfet et la DSAC acceptent néanmoins l'ajout de mesures très marginales, sans remise en cause du projet de la DTA. Dans un esprit de responsabilité, les associations de riverains, dont le CD2A, acceptent de soutenir un projet minimal et proposent deux ajustements mineurs : extension de la saisonnalité à la période été IATA ; interdiction des tours de piste aux avions classés B le dimanche en période estivale. Ce projet est soutenu par les élus locaux. Octobre-décembre 2025 – Avis conditionnel et consultation publique 14 octobre 2025 : CCE exceptionnelle validant un avis favorable sous réserve, comprenant : • extension de la période d'application à l'été IATA (fin mars – fin octobre) ; • extension de la plage horaire 19h–21h pour les avions électriques et classés A ; • production d'un bilan annuel des mesures en CCE ; • poursuite des travaux sur les autres sources de nuisances et l'actualisation de la charte de l'environnement. 17 décembre 2025 : réunion d'information organisée par le sous-préfet, avec transmission préalable du compte rendu de la CCE d'octobre. Le CD2A, FNE13 et leurs partenaires alertent en amont sur les inexactitudes du CR : • la nécessité de rappeler la poursuite des travaux et l'actualisation de la charte ; • une erreur sur les plages horaires de restriction (19h–21h vs 20h–21h) ; • le caractère non finalisé du texte soumis à consultation ; • la demande d'accès public aux contributions déjà déposées. • En ouverture de réunion, le sous-préfet annonce le lancement de la consultation publique, sans prise en compte de ces alertes. • La demande d'accès public aux contributions n'est pas retenue, renforçant l'opacité de la procédure, malgré la contestation formelle de CD2A. Constat général L'ensemble de ces faits illustre des pratiques de concertation insuffisamment démocratiques : manque de transparence, atteintes à la représentativité, déséquilibre des collèges et marginalisation des associations de riverains. Ces dysfonctionnements portent atteinte à la crédibilité du processus et à l'exemplarité des mesures proposées. Je reste à disposition. [...]

10/01/2026 - 18:04

STOP OU ENCORE!!!!

Projet d'arrêté de restriction des activités de l'aérodrome d'Aix-les-Milles. Riverain de l'aérodrome d'Aix-les-Milles, je souhaite faire par dans le cadre de la présente consultation publique, des nuisances sonores et environnementales significatives auxquelles je suis exposé de manière continue, Tout au long de l'année (7 jours sur 7 et 365 jours par an). Ces nuisances ont un impact direct sur la SANTE et la QUALITE de vie des populations riveraines, l'intensité apparaît en constante augmentation.

1. Nature des nuisances constatées principalement observées :

- Les opérations d'hélicoptères, incluant : o les essais au sol et en vol, o les vols circulaires à vocation touristique, o les activités des aéroclubs, o les vols de loisirs, réservés à une minorité de privilégiés Ces opérations génèrent des nuisances sonores répétées et de forte intensité.
- Les activités de parachutisme, caractérisées par des rotations fréquentes (toutes les 20 minutes), • notamment les samedis, dimanches et jours fériés, du lever au coucher du soleil, entraînent une exposition prolongée au bruit dans des périodes où il est légitime d'aspirer à la tranquillité.
- Les décollages de jets, réservés à une minorité, dont l'intensité sonore est particulièrement élevée, (même si la fréquence est un peu limitée pour le moment) • Les essais moteurs au sol réalisés par une société de maintenance de jets, sources de nuisances sonores très importantes. Par ailleurs, il est également constaté :
- des rotations de l'aviation de loisir, parfois à des fréquences élevées, et toujours par des minorités.
- l'utilisation d'aéronefs particulièrement bruyants, • des odeurs de carburant et de kérosène avec une dégradation forte de la qualité de l'air, insuffisamment prises en compte dans le projet d'arrêté.

2. Analyse du projet d'arrêté de restriction Le projet d'arrêté soumis à consultation est-il de nature à répondre de manière effective aux nuisances subies par les riverains ? En l'état, la réponse paraît négative. S'agissant de l'aviation de loisir, les mesures proposées ne constituent qu'une réponse partielle :

- leur périmètre dans la durée serait limité (trois mois par an et seulement les week-ends et jours fériés),
- elles concernent uniquement les tours de piste de certaines catégories d'aéronefs,
- elles autorisent la poursuite d'activités réalisées par d'autres aéronefs certes classés comme moins bruyants, mais dont l'impact sonore demeure significatif, notamment dans le cadre d'activités de loisirs. À cet égard, il conviendrait de préciser le nombre réel de mouvements aériens effectivement concernés par les restrictions envisagées, cette donnée étant déterminante pour apprécier l'efficacité concrète du dispositif proposé.

3. Conclusion En l'état actuel, le projet d'arrêté :

- ne permet pas une réduction significative des nuisances sonores et environnementales,
- n'apporte pas d'amélioration perceptible pour les populations riveraines,
- demeure principalement orienté vers la préservation et le développement des activités aéronautiques,
- et ce, au détriment des enjeux de santé publique, de protection de l'environnement et de qualité de vie. Il est souhaité que les services compétents de l'aviation civile prennent pleinement en compte leur mission de protection des populations riveraines et de l'environnement, en tenant compte des spécificités locales, afin d'aboutir à un dispositif

réglementaire plus équilibré et réellement efficace. Merci par avance de bien vouloir tenir compte de mon avis qui est sans doute REPRÉSENTATIF DE NOMBREUX RIVERAINS

10/01/2026 - 18:06

STOP au développement de l'aérodrome d'AIX-les-MILLES.

STOP au développement de l'aérodrome d'AIX-les-MILLES.

10/01/2026 - 18:06

Aérodrome d'aix les Milles

Je suis pour l'interdiction progressive des moteurs thermiques dans l'aviation de loisir et tourisme et pour les jets privés. Limitation des tours de piste et du développement de l'aérodrome qui est une nuisance évidente pour la population et qui profite à quelques privilégiés. A la veille des municipales les citoyens se doivent de surveiller toutes les décisions les impactant.

10/01/2026 - 18:08

Projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (B du Rh)

Bonjour, A la suite de l'arrêté proposé visant à encadrer les nuisances sonores de l'aérodrome d'Aix-Les Milles, il apparaît clairement que celui-ci est insuffisant, notamment au regard des activités particulièrement bruyantes telles que les vols d'hélicoptères ou le parachutisme. Par ailleurs, rien ne garantit que ces mesures soient effectivement respectées. Cet arrêté ne répond pas non plus de manière satisfaisante aux enjeux de santé publique et de protection de l'environnement, en particulier en ce qui concerne les nuisances olfactives. Enfin, l'existence d'un éventuel couloir aérien interroge : s'il existe, il ne semble pas respecté. Cordialement,

11/01/2026 - 10:37

Il faut limiter l'activité de l'aérodrome les milles

Il y a trop de bruit trop d'activités sur l'aérodrome même la nuit. En l'état, les mesures sont insuffisantes : limitées à ~30 jours par an pour très peu de mouvements ; ignorent les activités les plus bruyantes (hélicoptères, parachutisme, essais...) ; ne concernent que le tour de piste, au détriment des villages et quartiers voisins. Je conditionne mon avis favorable au respect des engagements pris : ✓ extension de la période estivale (fin mars → fin octobre) ; ✓ restriction des tours de piste aux aéronefs électriques et les moins bruyants (CALIPSO A et A+) les week-ends et jours fériés ; ✓ application permanente des consignes prévues dans l'information aéronautique aux aéronefs non basés ; ✓ poursuite

de la concertation et des travaux en CCE. L'aérodrome doit avoir être une base de loisirs il faut limiter l'activité afin que la population environnante ne subisse pas de nuisances sonores et de pollution

11/01/2026 - 10:50

Consultation du public sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône)

Inutile de créer des contraintes supplémentaires. Le respect des consignes figurant sur la carte VAC d'Aix les Milles suffisent amplement pour limiter les nuisances.

11/01/2026 - 10:58

Accentuer la limitation des nuisances sonores

Les propositions présentées sont un premier pas, mais insuffisantes au regard de l'explosion des nuisances sonores engendrées par l'aérodrome. Je soutiens l'extension des périodes de restriction à fin mars - fin octobre, ainsi que l'exclusion des aéronefs de catégorie B. Il faut également explorer les pistes d'obligation d'absorbeur de bruit sur échappement ainsi que l'établissement d'une altitude minimale de vol.

11/01/2026 - 11:09

Limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône)

Connaissant la pollution engendrée par ces avions personnels nous ne pouvons continuer à l'ignorer et le faire payer au climat, à la sécurité sociale, à la santé des habitants. Connaissant la répercussion sur la santé des personnes du bruit de ces avions, nous ne pouvons là encore faire comme si nous ne savions pas. Il est temps que l'état prenne des mesures correspondant aux réalités.

11/01/2026 - 12:32

Consultation du public sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles

Bonjour, En tant que riverain de l'aérodrome des Milles et après avoir pris connaissance du projet d'arrêté, voici mes observations : - l'arrêté (notamment la définition du tour de piste) ne précise pas si les hélicoptères sont autorisés à effectuer des vols stationnaires au dessus de l'aérodrome pendant plusieurs minutes ou dizaines de minutes. Ces vols stationnaires réguliers sont une gêne (sonore et polluante) pour les riverains. - En règle générale, les jets qui décollent des Milles (source sonore très importante) font un tour de piste à basse altitude qui ne paraît pas nécessaire. Par ailleurs, certains de ces jets

décollent des Milles pour se poser à Marignane (source Flightradar24), ce qui est une aberration à notre époque. Cordialement,

11/01/2026 - 13:15

Maintien des possibilités de départ et d'arrivée

Comprenant les arguments des nuisances sonores dues à l'usage des tours de piste à vocation d'entraînement, il paraît néanmoins primordial de conserver la possibilité d'arrivée et de départ simples sur la plateforme quelque soit la classification CALIPSO de l'appareil. Cela en respect des procédures publiées.

11/01/2026 - 15:25

Avis défavorable – nuisances aérodrome des Milles

Contribution à la consultation publique – Projet d'arrêté relatif à l'aérodrome d'Aix-les-Milles Résidant à Les Milles, dans une maison avec jardin située à proximité immédiate de l'aérodrome, je suis directement et durablement exposé aux nuisances générées par cette infrastructure. Je souhaite exprimer un avis défavorable au projet d'arrêté soumis à consultation, que je considère juridiquement insuffisant et inadapté à la réalité des impacts subis par les riverains. 1. Une atteinte caractérisée à la qualité de vie et à la santé Les survols fréquents à basse altitude, le non-respect régulier des trajectoires, le bruit répétitif tout au long de la journée ainsi que la pollution atmosphérique associée portent une atteinte grave et continue à la jouissance normale de mon domicile et de mon jardin. Ces nuisances affectent directement le repos, la vie familiale, le télétravail, et plus largement la santé (stress chronique, troubles du sommeil, fatigue, anxiété), en contradiction avec les objectifs de protection de la santé publique posés par le Code de la santé publique et la Charte de l'environnement intégrée à la Constitution. 2. Un projet d'arrêté manifestement insuffisant Le texte proposé se limite : aux seuls tours de piste d'avions légers, à une période très restreinte de l'année, sans inclure les hélicoptères, l'aviation d'affaires, ni les autres activités aériennes, sans interdiction nocturne claire, sans plafonnement du nombre de mouvements aériens. En pratique, il ne garantit donc aucune réduction significative et durable des nuisances réellement subies par les habitants. 3. Un défaut de proportionnalité et de prise en compte des alternatives Le développement d'activités aériennes supplémentaires sur une plateforme située au cœur d'une zone densément urbanisée apparaît disproportionné, d'autant plus qu'un aéroport international majeur (Marseille-Provence) existe à faible distance et dispose d'infrastructures adaptées. Le maintien et l'extension de ces nuisances font peser sur une population locale restreinte une charge environnementale excessive, contraire au principe d'égalité devant les charges publiques. 4. Demandes En conséquence, je demande que le dispositif réglementaire soit profondément revu afin d'intégrer : une régulation applicable toute l'année, l'inclusion de toutes les catégories d'aéronefs (hélicoptères, jets privés, aviation d'affaires, essais au sol), une interdiction effective des

vols en soirée et la nuit, un plafonnement annuel du trafic, des contrôles stricts et des sanctions en cas de non-respect des trajectoires. À défaut, le projet d'arrêté ne saurait être regardé comme répondant aux exigences minimales de protection des populations riveraines et de l'environnement. Je demande donc qu'il soit substantiellement renforcé avant toute adoption.

11/01/2026 - 17:35

Modifications à apporter à l'arrêté

L'aérodrome d'Aix Les Milles est situé près d'une zone d'habitations dense et il est primordial de limiter les nuisances sonores pour la santé des habitants. L'arrêté prévoit d'autoriser les tours de piste entre le 1er juin et le 15 septembre, les week end et jours fériés et que pour les avions électriques et les avions légers basés dans les catégories A+, A et B CALIPSO. Or cette période est beaucoup trop courte. En tant que riveraine je demande d'étendre la période estivale à l'ensemble de la saison été IATA et uniquement aux avions électriques ou classés CALIPSO A et A+, ceux ci ayant un faible impact sonore. Merci.

11/01/2026 - 17:49

NUISANCES

Messieurs, Merci d'arrêter les nuisances sonores et de pollution de l'air provenant de l'aérodrome des Milles. Il n'a pas lieu d'agrandir les activités de cet aérodrome qui se situe en plein milieu d'habitations. Il faut respecter les réflexions et recommandation de CD2A. Merci. Cordialement

11/01/2026 - 19:23

bonjour je suis riveraine de l aerodrome des MILLES et subis ces nuisances sonores et respiratoires depuis des annees; les etudes scientifiques demontrent les impacts nocifs sur la santé de ces activites aeroportuaires; pourquoi conserver cet aerodrome enclavé dans un bassin de 80 000 habitants ? qu attend on ? que survienne un accident, pour commencer à lever le petit doigt? J e fais partie de CD2A et suis tt a fait d accord avec mr Cabet president de CD2A. Votre projet d arrete de restriction est tout a fait insuffisant et n oblige pas grand monde. Le plaisir de qqes uns est prejudiciable pour un maximum de gens. c est l économie et la force qui font la loi.

11/01/2026 - 19:31

Consultation du public sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône)

Madame, Monsieur, En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, un projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur

l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) est soumis à la consultation du public. C'est dans ces conditions que notre aéroclub, l'aéroclub Louis Bonte à Berre-La Fare (13), tient à apporter ses premières observations comme suit : A titre liminaire, nous rappelons que nous exerçons la pratique du vol à moteur sur l'aérodrome de Berre-La Fare (LFNR, 13) et qu'à ce titre nous sommes reconnus par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DGAC) en qualité de DTO (Déclaré Training Organisation), organisme de formation déclarés pour délivrer des licences et qualifications européennes. Nous sommes donc des pépinières de vocations aux métiers de l'aéronautique pour les jeunes que nous accueillons dans nos structures bénévoles. Notre aéroclub est donc qualifié pour délivrer des licences et des qualifications de pilotes. Les règlements (UE) n°2018/1139 et n°1178/2011 encadrent notre fonctionnement. Dans le cadre de cette activité, l'Aéroclub Louis Bonte effectue régulièrement des vols de formation utilisant la piste de l'aérodrome d'Aix-Les Milles. Notre pratique de l'exercice de nos compétences sur l'aérodrome d'Aix-les Milles (LFMA, 13) consiste à recommander à nos membres, d'appliquer les consignes locales de cet aérodrome et en particulier de s'attacher au respect des populations riveraines des aérodromes. Dans un souci constant de « Respect mutuel », notre aéroclub comprend l'objectif légitime et nécessaire pour assurer la cohabitation durable entre l'aérodrome d'Aix-Les Milles et son environnement. Note aéroclub dans sa politique d'amélioration des relations environnementales riverains/usagers précise, conformément à l'outil français CALIPSO, qu'il s'oriente vers une aviation vertueuse en s'équipant, dans la mesure du possible, d'aéronefs de nouvelle génération ou en équipant ses avions de dispositifs atténuateur de bruit permettant d'améliorer la qualité sonore définies par l'indice IP de CALIPSO (échappements moins bruyants, hélices plus performantes, moins bruyantes, etc...). Toutefois, les tours de piste constituent une activité indispensable à la formation et au maintien des compétences des pilotes, ce qui en fait un volet essentiel de la sécurité aérienne. Une réduction des plages horaires en après-midi risque de limiter significativement l'accès à cette activité, alors qu'elle doit être pratiquée régulièrement, dans différentes conditions météorologiques et surtout pendant les périodes de disponibilité des élèves et instructeurs. Cela permet en effet de réaliser des vols dans des conditions de sécurité optimales (performances de l'aéronef, gestion de la fatigue du pilote, etc.). En été, les contraintes météo sont telles que la chaleur oblige les avions légers des aéroclubs basés à rester au sol jusqu'à 18h30/19h. Aussi, nous recommandons la modification suivante du projet d'arrêté : « 1- Les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. Entre le 1er juin et le 15 septembre, les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 21 heures. 2 Entre le 1er juin et le 15 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés, ne sont autorisés à réaliser des tours de piste que : - Les avions électriques ; - Les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B mentionnées à l'article 3 de l'arrêté du 17 juillet 2024 susvisé. Nous recommandons de ne pas pénaliser l'activité aérienne de notre aéroclub, principale ressource financière pour équilibrer notre trésorerie. Cette trésorerie est la seule ressource permettant de pouvoir

renouveler notre flotte en avions de nouvelle génération, moins bruyants, ou d'équiper les avions plus anciens en dispositifs atténuateurs de bruit. Il est essentiel de souligner que même une réduction limitée des plages horaires pourrait conduire à une concentration accrue des vols sur des créneaux plus courts, ce qui risquerait d'augmenter ponctuellement les nuisances sonores pour les riverains, au lieu de les atténuer. En effet, cela crée une période de nuisances sonores continues sur une période courte, ce qui est souvent plus mal vécu par les riverains qu'une activité étalée. Bien conscients de la nécessité de rendre acceptable l'activité aérienne de l'aérodrome d'Aix-Les Milles par les populations riveraines, nous souhaitons que l'arrêté de restriction s'appuie sur des mesures scientifiques et quantifiables des gênes sonores, en utilisant la référence objective de l'outil CALIPSO créée en 2013 par la DGAC en concertation avec les parties prenantes. En revanche, il n'est pas acceptable de tenter de mesurer des gênes sonores « ressenties » qui, par définition, sont tout à fait subjectives. Note aéroclub souhaiterait également différencier les restrictions imposées aux avions, en accordant des privilèges d'activité aux avions les moins bruyants (classés « A » ou « A+ ») CALIPSO ainsi qu'aux avions ayant un indice IP égal ou supérieur à « B ». Nous rappelons également que les aéroclubs, issus de l'Aviation Populaire, sont le premier maillon de l'ensemble du secteur aéronautique, secteur économiquement profitable. Il est donc primordial de soutenir les aéroclubs. En conclusion Nous souhaitons, en réponse à cette consultation, que soit garantie le maintien des plages horaires suffisantes, essentielles à la formation des pilotes et aux activités aéronautiques en général, afin d'équilibrer les contraintes imposées et de préserver notre mission de service public et nos équilibres financier. Nous restons ouverts à tout dialogue permettant de trouver un arbitrage raisonnable entre les attentes légitimes des riverains, notre mission de formation et les contraintes financières de notre aéroclub. Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous présente également mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année.

11/01/2026 - 19:40

Nuisances sonores aérodrome

Bonjour, j'habite la commune de Marignane et nous en avons plus qu'assez de subir toutes ces nuisances sonores, et à cela se rajoutent celles des petits avions à hélices qui passent juste au-dessus de nos maisons même les week-ends. Ils volent à très basse altitude. Pourquoi au dessus des maisons? Alors qu'ils pourraient survoler l'étang de Berre...Faites qq chose svp car on craque !!! Merci

11/01/2026 - 23:30

Pour une prise en compte de l'ensemble des nuisances, pollutions et atteintes à la biodiversité et au climat par les activités de l'Aérodrome d'Aix les Milles.

Participation à la Consultation du public sur le projet d'arrêté portant limitation des conditions d'utilisation des tours de piste sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) L'aérodrome d'Aix les Milles est enclavé dans une zone de plus en plus urbanisée et une zone d'activités économique. L'évolution de l'aérodrome d'Aix les milles a connu une évolution importante depuis 2018 avec la signature du contrat de délégation de service public par la société EDEIS. En effet une augmentation des trafics avec une plateforme d'aviation d'affaire, de drones destinés à l'armée et des activités industrielles aéronautiques Ce projet d'arrêté fait suite à 2 années de concertation entre les parties prenantes. Un projet consensuel a été élaboré qui a été transmis à la DTA (Direction de Transports Aériens). Il se trouve que la DTA a réduit fortement la portée des mesures élaborées consensuellement. Les mesures proposées dans l'arrêté sont insuffisantes pour réduire les pollutions qui sont de moins en moins supportables pour les habitants et les populations concernées à proximité ou sur un large spectre du Pays d'Aix, que ce soit pour leur santé, leur bien-être ou la dévaluation de leurs biens. Cet arrêté n'évoque qu'un des sujets problématiques des activités de l'aérodrome, les tours de piste. Il est nécessaire de prendre en compte dans l'arrêté les diverses activités qui augmentent régulièrement : activités hélicoptères, parachutisme, essais au sol et en l'air de l'aéro-industrie, aviation d'affaire privée. De plus des projets de développement sont évoqués que ce soit l'usine d'hélicoptères, le balisage lumineux, et l'aérogare d'affaires. La situation se dégrade constamment. Aucune étude d'impacts n'est réalisée que ce soit sur les nuisances sonores, les pollutions en tout genre que ce soit pour la faune et la flore ainsi que l'Arc qui est à proximité. Il est nécessaire aussi de prendre en compte au-delà des tours de piste, les nuisances subies par les habitants sur les divers secteurs d'Aix en Provence (Luynes, Saint Hilaire) et les communes alentour (Cabriès, Bouc-Bel-Air, Eguille, Ventabren, Puyricard, Célon, Meyreuil, Gardanne, etc...) Limitation périodique L'arrêté ne s'applique que du 1er juin au 15 septembre, seulement les week-end et jours fériés, alors que les nuisances existent tout au long de l'année. Nous demandons des périodes de silence les mercredis, les dimanches, les jours fériés ainsi que pendant les périodes de repas. Nous demandons d'intégrer à l'arrêté certaines dispositions essentielles contenues dans le projet de charte de l'environnement : • Le plafonnement du nombre de mouvements, y compris pour l'aviation d'affaire. • Le Plafonnement des activités hélicoptères. • Interdiction des vols entre 22h et 6h hors vols sanitaires et sécuritaires. Clarification des vols autorisés entre le coucher du soleil et 22h. L'actualisation de la charte est nécessaire. L'étude d'impact réalisée récemment précise que des effets néfastes au développement de l'aérodrome comme l'aggravation de la pollution de l'air : + 7,2% des dioxydes d'azote (Nox) ; des particules fines et l'impact sur le changement climatique : + 350 tonnes par ans de CO_2 ; destruction de la biodiversité et d'espèces protégées (CF avis négatif de la MRAE) Ces atteinte graves aux conditions d'existences des riverains proches ou plus éloignés de l'aérodrome ne sont pas admissibles. C'est le cas aussi pour la faune et la flore mais aussi pour l'aggravation du dérèglement du climat. Nous demandons l'arrêt des vols de jets privés et de l'aviation

d'affaire qui polluent inconsiderablement pour une minorité de privilégiés avec des conséquences pour l'ensemble des populations locales et de la planète. Déjà des catastrophes se produisent incendies majeurs, inondations à répétition, augmentation des primes d'assurances pour tout un chacun. D'autres moyens de transport existent à proximité.