

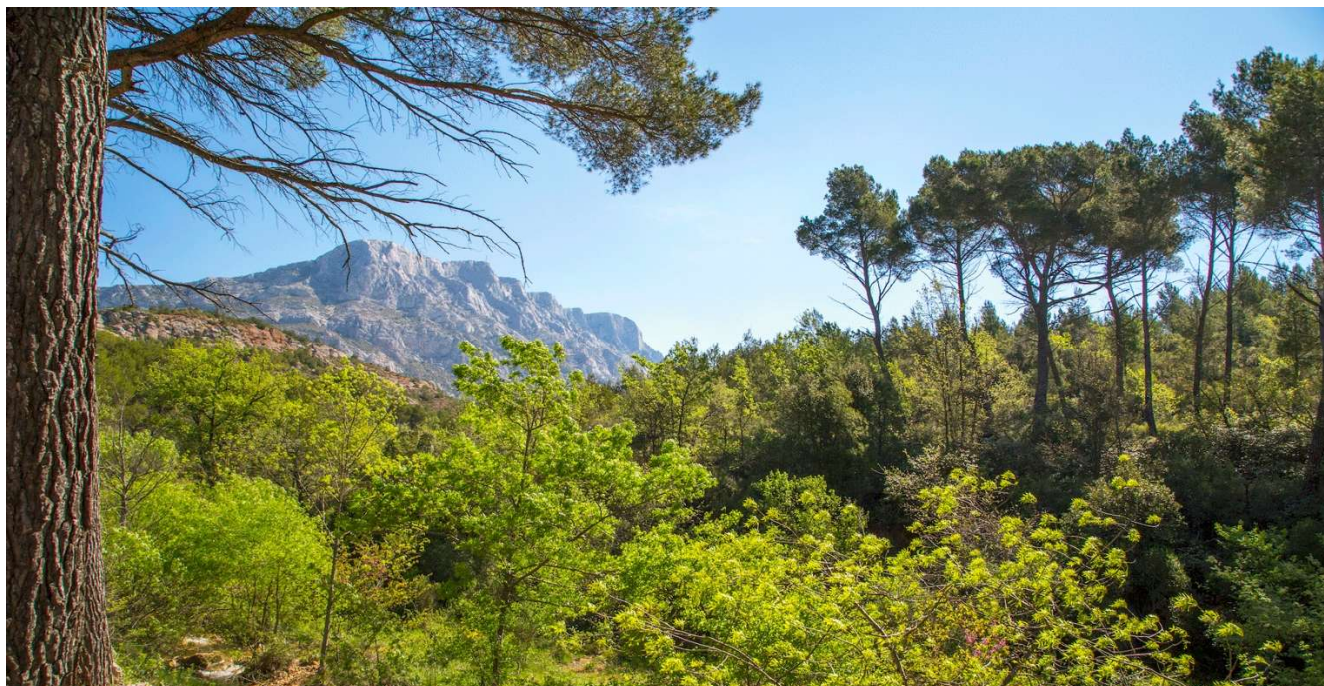


**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ PORTANT LIMITATION DES CONDITIONS D'UTILISATION DES TOURS DE PISTE DE L'AÉRODROME D'AIX-LES MILLES

Synthèse de la consultation du public

FEVRIER 2026

Table des matières

01	Introduction	3
02	Analyse des contributions	4
	Catégories de contributeurs identifiées	4
		5
	2.3 Localisation géographique des contributeurs	5
	2.4 Principaux contributeurs institutionnels	5
	2.6 Vue d'ensemble thématique	7
03	Généralités	8
	3.1 Santé et cadre de vie	8
	3.1 Santé et cadre de vie	9
	3.2 Les constats actuels sur la plateforme : trafic et trajectoires des avions	10
	3.3 Arguments aéronautiques	12
	Sécurité des vols	13
	Formation et filière aéronautique	13
	Contraintes météorologiques estivales	13
	Risque de concentration	13
	Viabilité économique des aéroclubs	13
	3.4 Périmètre géographique insuffisant	14
04	Les nouvelles mesures de l'annexe	15
	4.2 Extension de la saisonnalité / période	17
	4.3 Restrictions par classe CALIPSO - Exclusion de la classe B	17
	4.4 Extension de la plage horaire	18
	4.5 Interdiction totale week-end et jours fériés	19
	4.6 Création d'une clause de révision bisannuelle	19
05	Hors sujet	21
06	Dysfonctionnements de la procédure	23
07	Conclusion	24

01 Introduction

Contexte et cadre réglementaire de la consultation

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 de l'aérodrome d'Aix-Les Milles (Bouches-du-Rhône) a été soumis à consultation du public pour **une durée de 26 jours, du 17 décembre 2025 au 11 janvier 2026**.

L'Aérodrome d'Aix-Les Milles implanté dans un secteur urbanisé particulièrement attractif est le siège de nombreuses activités d'aviation légère et sportive dont les évolutions des appareils en tours de piste, représentent la première source de nuisances pour les proches riverains. Face à ce constat et après près de deux années de concertation, un projet d'arrêté ministériel visant à encadrer cette activité a été élaboré.

L'objectif de cet arrêté est de conditionner l'utilisation des tours de piste à la performance acoustique des avions légers afin de diminuer sensiblement les nuisances sonores générées par l'activité en tours de piste sur des jours particuliers.

Les mesures ainsi proposées sont les suivantes :

- Autoriser les tours de piste seulement entre 8h et 19h, heure locale (toute l'année) ;
- Entre le 1^{er} juin et le 15 septembre, les samedis, dimanches et jours fériés n'autoriser à réaliser des tours de pistes que :
 - Les avions électriques ;
 - Les avions légers basés classés dans les catégories A+, A et B selon la classification CALIPSO.

Ce projet d'arrêté a fait l'objet d'une présentation **pour avis à la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport qui s'est tenue le 14 octobre 2025**. La CCE a émis favorable avec réserve sur ce projet.

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de sa synthèse, le projet d'arrêté (le cas échéant amendé), préalablement soumis à l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), pourra être signé et publié pour une mise en œuvre à l'été 2026.

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui leur a été donnée (en application de l'article R. 572-11 du code de l'environnement notamment).

Méthodologie d'analyse

- Les contributions déposées sur le site dédié ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées.
- Si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure : la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif.
- Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques et différentes mesures prévues par le projet de texte réglementaire. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

02 Analyse des contributions

2.1 Les chiffres de la participation

218 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public ; parmi celles-ci, 8 doublons ont été retirés des calculs. Ainsi au total, **210 contributions sont traitées** dans la présente synthèse.

Un premier pic de participation a été observé durant la première semaine (17-23 décembre 2025) puis un second en fin de consultation (6-11 janvier 2026). La période creuse s'est produite durant les fêtes de fin d'année.

Certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 210 contributions comportent finalement **652 expressions identifiées**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui a été classé en fonction du type de commentaire pour faire l'objet de la présente restitution.

Parmi ces expressions, certaines sont des avis, d'autres des questions.

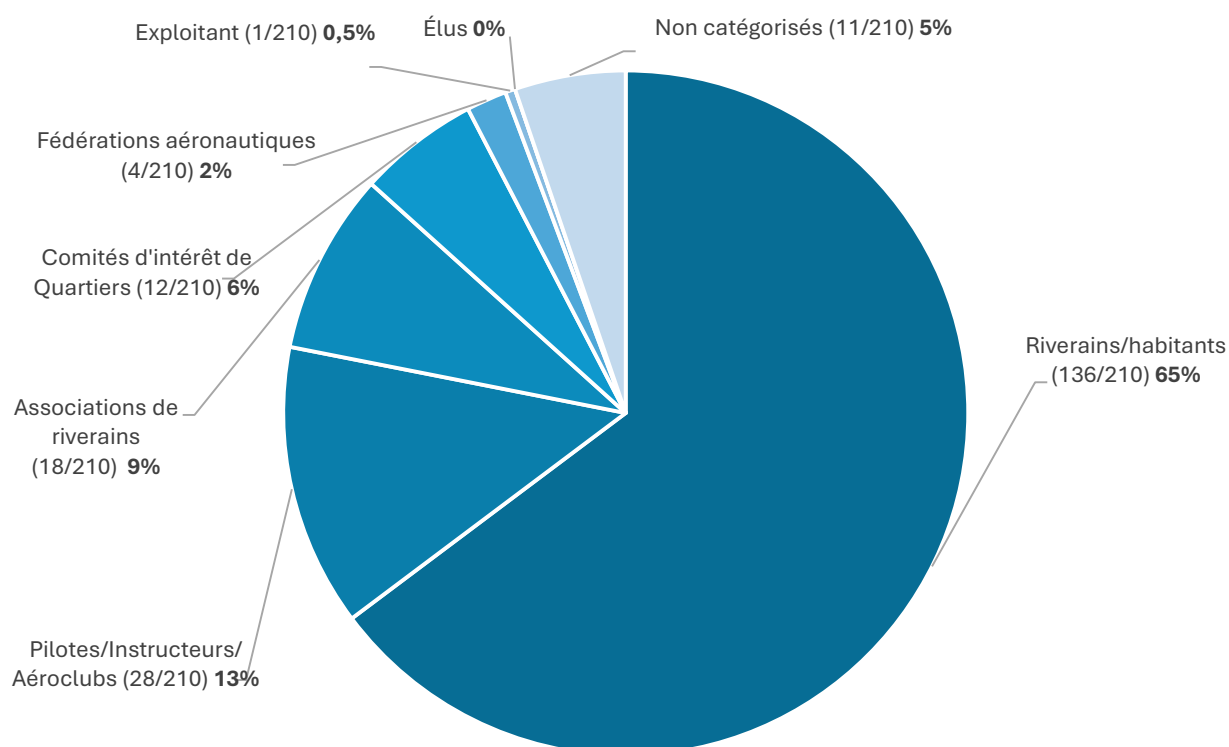
L'ensemble des expressions du public a également été classé en fonction des thématiques abordées. Leur répartition est présentée dans les parties « 03 » et suivantes du présent rapport.

2.2 Éléments sur le profil des contributeurs identifiés

Catégories de contributeurs identifiées

Catégorie	Nombre	Pourcentage
Riverains / Habitants	136	65%
Pilotes / Instructeurs / Aéroclubs	28	13%
Associations de riverains	18	9%
Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ)	12	6%
Fédérations aéronautiques	4	2%
Exploitant (EDEIS)	1	<1%
Élus	0	0%
Non catégorisés	11	5%
TOTAL	210	100%

**GRAPHIQUE 1: CATÉGORIES DES CONTRIBUTEURS
(SUR UN TOTAL DE 210 CONTRIBUTIONS)**



2.3 Localisation géographique des contributeurs

Communes et quartiers mentionnés

- **Les Milles** (quartier d'Aix-en-Provence) - très forte représentation
- **Aix-en-Provence** (divers quartiers : Luynes, Puyricard, Célongy, Jas de Bouffan, Duranne)
- **Éguilles** (notamment quartier des Figons)
- **Cabriès**
- **Bouc-Bel-Air**
- **Gardanne et Meyreuil**
- **Ventabren**
- **Velaux**
- **Simiane-Collongue, Mimet**

2.4 Principaux contributeurs institutionnels

Associations de riverains et environnementales :

- CD2A (Collectif Danger Aix Avenir)
- FNE 13 (France Nature Environnement Bouches-du-Rhône)

- Arc Fleuve Vivant
- UFCNA (Union Française contre les Nuisances des Aéronefs)
- AECV (Association Eguillenne Cadre de Vie)
- Association des Riverains du Chemin des Saints Pères
- Collectif Climat Pays d'Aix
- CEPG (Convergence Écologique du Pays de Gardanne)

Position : Favorable au principe de restrictions mais jugent le projet insuffisant et demandent des ajustements substantiels

Comités d'Intérêt de Quartier :

- CIQ Millois
- Fédération des CIQ du Pays d'Aix
- CIQ Pasteur Tamaris
- CIQ Gardanne Est
- CIQ Tassigny
- CIQ Pont de Béraud
- CIQ Nord Est d'Aix-en-Provence
- CIQ Cézanne Torse
- CIQ Bouc-Bel-Air Nord
- CIQ Granettes-Pey Blanc-Saint Mitre-Souque-La Molière

Position : Globalement favorable avec demande d'ajustements (extension de la saisonnalité, restrictions accrues pour classe B CALIPSO)

Secteur aéronautique :

- Fédération Française Aéronautique (FFA)
- Comité Régional Aéronautique Sud (CRA12)
- EDEIS (exploitant de l'aérodrome)
- Aéroclub Aix-Marseille (ACAM)
- Aéroclub Alpin
- Aéroclub Louis Bonte (Berre-La Fare)
- Aéroclub Manosque-Vinon
- Aéroclub du Soleil XIII
- Rallye Aero France

Position : Compréhension des enjeux environnementaux mais demande d'extension des plages horaires (notamment jusqu'à 21h pour les avions A/A+) et maintien de conditions viables pour la formation

Exploitant :

- EDEIS

Position : Suit le consensus exprimé lors de la CCE du 14 octobre 2025

2.5 Méthodologie d'analyse

L'analyse s'est appuyée sur une lecture exhaustive des 210 contributions. Chaque contribution a été examinée pour identifier :

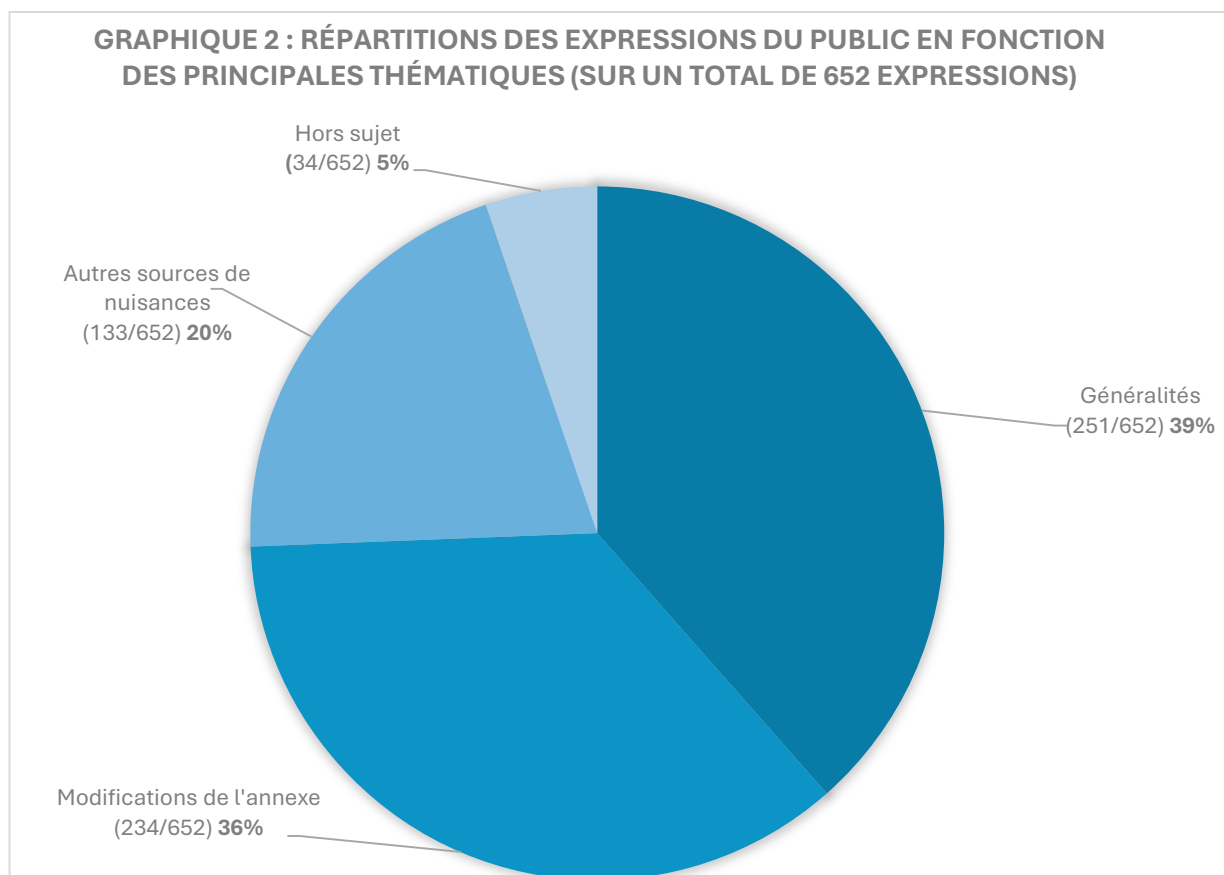
- La position globale du contributeur (favorable/défavorable au projet, demande de renforcement/assouplissement)
- Les thématiques abordées
- Les arguments développés
- Les propositions alternatives formulées

Définitions :

- **Une contribution** est un message complet soumis par un participant.
- **Une expression** est une thématique ou un argument identifié au sein d'une contribution (une contribution peut générer plusieurs expressions thématiques).

2.6 Vue d'ensemble thématique

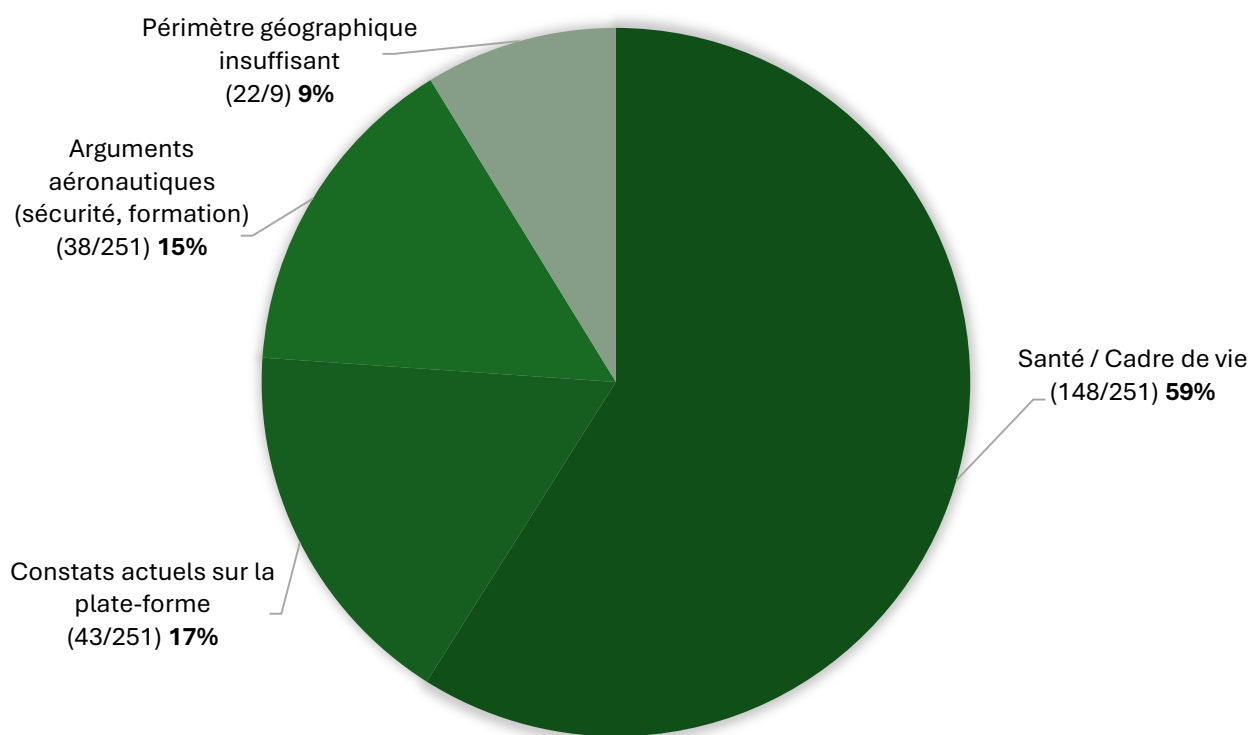
Thématiques principales	Nombre d'expressions	Pourcentage
Généralités	251	39%
Mesures de l'annexe	234	36%
Hors sujet (dont les autres sources de nuisance que le bruit)	167	25%
TOTAL	652	100%



03 Généralités

Généralités	Nombre d'expressions	Pourcentage
Santé / Cadre de vie	148	59%
Constats actuels sur la plate-forme	43	17%
Arguments aéronautiques (sécurité, formation)	38	15%
Périmètre géographique insuffisant	22	9%
TOTAL	251	100%

GRAPHIQUE 3 : RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC SUR LES GÉNÉRALITÉS (SUR UN TOTAL DE 251 EXPRESSIONS)



3.1 Santé et cadre de vie

Répartition des expressions

Sous-thématiques	Expressions	Pourcentage
Nuisances sonores	78	53%
Impact sur la santé	42	28%
Pollution de l'air / Odeurs	28	19%
TOTAL	148	100%

Nuisances sonores perçues

Les riverains décrivent des nuisances sonores significatives affectant leur qualité de vie. Les termes « insupportable », « invivable », « fléau » reviennent régulièrement. Beaucoup évoquent des survols à basse altitude, un niveau de bruit non régulé et une augmentation constante du trafic ces dernières années.

De nombreux contributeurs soulignent que les nuisances ne se limitent pas aux « proches riverains » mais impactent un bassin de population estimé à 80 000 habitants répartis sur de nombreuses communes.

Impact sur la santé

De nombreuses contributions évoquent des impacts sanitaires : stress chronique, troubles du sommeil, fatigue, anxiété, détérioration de la santé mentale. Plusieurs contributeurs font référence aux recommandations de l'OMS sur le bruit comme problème majeur de santé publique.

Pollution de l'air et nuisances olfactives

Au-delà du bruit, de nombreux riverains mentionnent :

- Des odeurs persistantes de kérosène
- Une dégradation de la qualité de l'air
- Des préoccupations pour la santé liées aux émissions

Réponse de la DGAC

Ces remarques sur les nuisances sonores, l'impact sur la santé et la pollution de l'air sont l'occasion de rappeler que des études récentes ont été menées sur ces sujets.

Un diagnostic de l'environnement sonore de l'aérodrome a été réalisé par la *Métropole Aix Marseille Provence* et son prestataire *Acoucity*. Deux campagnes de mesures ont été menées durant l'hiver 2021 et l'été 2022, grâce à 3 capteurs positionnés autour de l'aérodrome, sous les tracés des tours de piste. Leurs emplacements ont été choisis en concertation avec les associations de riverains. Les résultats des mesures ont permis d'objectiver la gêne perçue par les évolutions en tour de piste dont le présent projet a pour unique objectif d'en atténuer l'impact.

De la même manière, deux campagnes de mesures de la qualité de l'air et des eaux de ruissellement ont été réalisées par l'exploitant de l'aérodrome et son prestataire *IRIS* en partenariat avec *AtmoSud*. Celles-ci ont été organisées en mars et septembre 2022 grâce à cinq points de mesures des COV et du NO2 positionnés sur l'aérodrome et à l'extérieur ainsi qu'un point de mesure des particules fines et un point de mesure pour les eaux de ruissellement sur la plate-forme. Ces emplacements ont été déterminés en concertation avec les associations de riverains. Sur les périodes étudiées, les résultats des mesures ne mettent pas en évidence de pollution significative de l'air par leqNo2, les COV ou aux particules fines liée aux activités de l'aérodrome

Ces études relèvent d'un niveau d'exigence environnementale inédit pour un aérodrome d'aviation générale, légère et sportive.

De manière plus générale, il est utile de souligner que les aérodromes, et celui d'Aix-Les Milles ne fait pas exception, sont des refuges de biodiversité là où l'urbanisation et l'agriculture intensives la menacent. Un diagnostic Faune Flore, Zones humides réalisé par le bureau d'étude spécialisé *Naturalia* a révélé cette richesse présente sur l'aérodrome.

Enfin, l'aérodrome d'Aix-Les Milles accueille une flotte basée d'avions électriques couplés à une station de recharge solaire autonome qui ont pu démontrer toute leur efficacité en termes de réduction du bruit et de pollution. Si l'initiative du développement de cette aviation verte revient à une école de pilotage basée, la DGAC a su accompagner ce développement en faisant intervenir le Service technique de l'Aviation civile pour procéder à des mesures de la performance acoustique de ces appareils, avant de lever la restriction d'utilisation du tour de piste basse hauteur à leur bénéfice ainsi qu'en délivrant rapidement les agréments permettant d'exploiter ces avions notamment pour la formation initiale des pilotes en tour de piste.

Le présent projet d'arrêté n'impose par ailleurs aucune restriction d'usage aux aéronefs électriques, basés et non basés sur la période de restriction visée de manière à promouvoir leur utilisation.

3.2 Les constats actuels sur la plateforme : trafic et trajectoires des avions

Augmentation du trafic et des activités

Un constat largement partagé chez les riverains : l'activité de l'aérodrome a considérablement augmenté ces dernières années, notamment depuis la délégation à EDEIS en 2018.

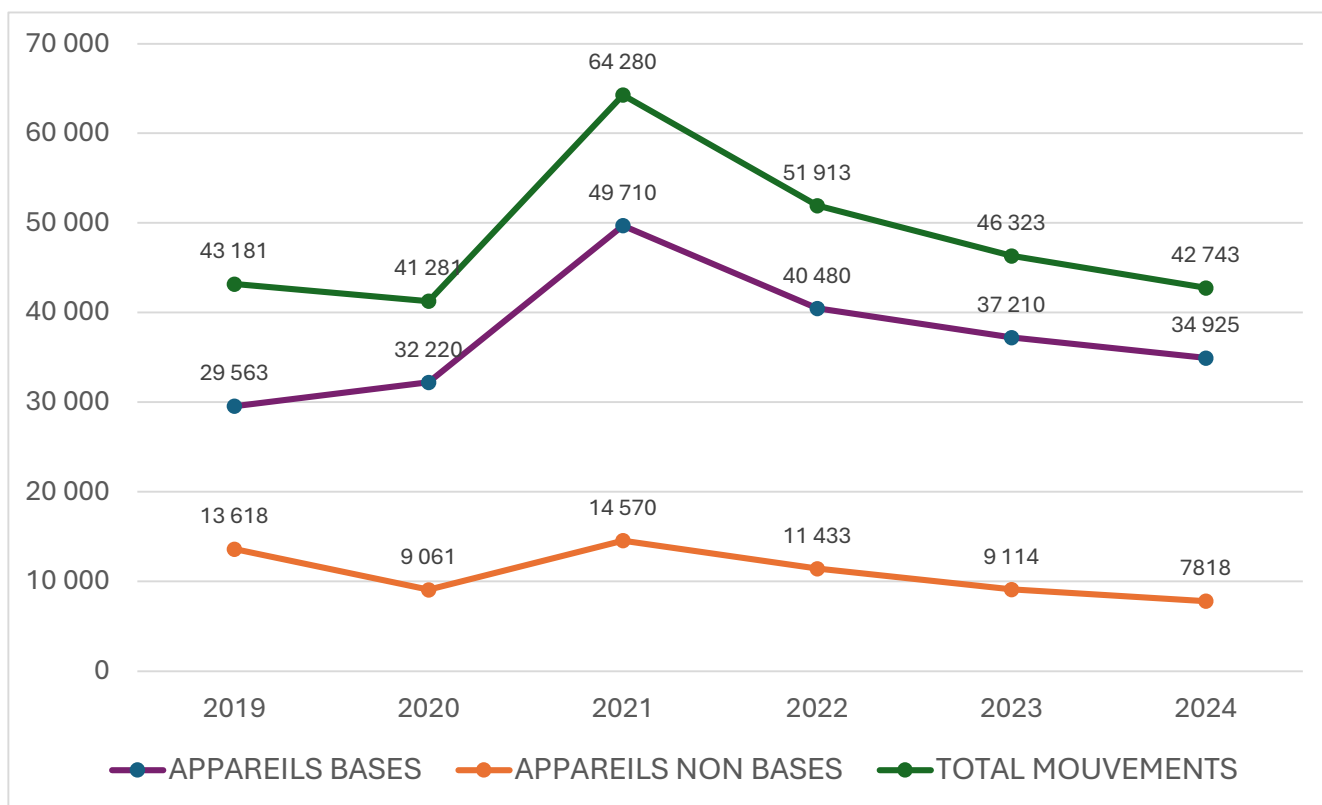
Les riverains mentionnent :

- une augmentation des mouvements d'avions légers ;
- le développement des activités hélicoptères ;
- l'arrivée de l'aviation d'affaires (jets privés) ;
- l'intensification du parachutisme ;

- des projets industriels (usine Airbus de drones, extension Guimbal Hélicoptères).

Réponse de la DGAC

Les statistiques ne permettent pas de confirmer une augmentation « importante » de l'activité de l'aérodrome depuis l'arrivée de l'actuel exploitant Edeis.



A méthodologie de comptage équivalente, le total des mouvements sur la plate-forme oscille de 2019 à 2024 entre 43 419 et 42 743. Les années 2020 et 2021, avec respectivement 41 281 et 64 634 mouvements, sont à considérer dans le contexte de la crise COVID qui a vu le trafic décroître l'année des restrictions liées à la pandémie avant de connaître un pic de reprise d'activité à la levée de ces restrictions, correspondant notamment au rattrapage des retards de qualification et d'heures de formation. L'année 2025, avec 55 056 mouvements connaît toutefois une hausse d'activité significative. Ces éléments ont été présentés en Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome.

Non-respect des règles / renforcement contrôles et sanctions

De nombreuses contributions dénoncent le non-respect des trajectoires, altitudes et zones à éviter.

Plusieurs contributeurs soulignent l'absence de contrôles effectifs et de sanctions.

Réponse de la DGAC

L'aérodrome d'Aix-Les Milles est très majoritairement exploité à vue de jour. Ce régime de vol n'assigne pas de procédure de vol publiée pour rejoindre ou partir de l'aérodrome au-delà des circuits de piste. Seuls sont définis des points d'entrée et de sortie de la zone de contrôle de l'aérodrome (CTR), repères remarquables éloignés par lesquels les aéronefs transitent en entrée et sortie de la zone. Il n'y a donc pas de « couloirs de vol » particuliers dans lesquels les appareils devraient évoluer.

Les tours de piste, ou circuits de piste, sont en revanche publiés et leurs tracés figurent sur la carte d'approche à vue de l'aérodrome. Ils constituent donc une trajectoire nominale qu'un appareil doit suivre pour atterrir sur l'aérodrome. Ce circuit de piste est également utilisé dans le cadre de la formation des pilotes pour s'entraîner aux phases de décollage et d'atterrissage en restant à vue de la piste.

Ce tracé doit être suivi le plus précisément possible. Mais en régime de vol à vue, il peut exister une certaine dispersion autour de la trajectoire nominale eu égard aux conditions de vol et de l'expérience du pilote.

Pour contribuer à minimiser la gêne que peut occasionner une trop grande dispersion des trajectoires, des actions d'information sont effectuées auprès des usagers pour les sensibiliser aux bonnes pratiques.

Débat sur l'antériorité de l'aérodrome

Plusieurs contributeurs du monde aéronautique rappellent l'antériorité de l'aérodrome (existant depuis les années 1930-1940) et estiment que les riverains se sont installés en connaissance de cause, à une époque où les aéronefs étaient de surcroît plus bruyants.

Les riverains contestent cet argumentaire en soulignant que :

- la nature et l'intensité de l'activité ont radicalement changé,
- l'urbanisation s'est faite avec l'aval des autorités,
- aucune décote ni compensation financière n'a été accordée lors de l'acquisition de biens immobiliers,
- les connaissances sur les impacts sanitaires du bruit ont évolué.

Réponse de la DGAC

L'aérodrome d'Aix-Les Milles est doté d'un plan d'exposition au bruit (PEB), document d'urbanisme qui régit le droit à construire autour des aérodromes. L'actuel PEB a été approuvé en 2009. Si la DGAC est à l'origine de l'élaboration de ce document, elle n'en assure pas la mise en œuvre qui revient aux collectivités au travers de son intégration dans les plans d'urbanisme et de la délivrance des permis de construire.

Le périmètre d'un PEB est cependant limité, son application à la date de son approbation n'est pas rétroactive et en tout état de cause les évolutions des appareils vont bien au-delà de son périmètre.

3.3 Arguments aéronautiques

Sécurité des vols

Les représentants des aéroclubs et de la FFA soulignent que les tours de piste constituent un exercice indispensable à la formation et au maintien des compétences des pilotes, donc fondamental pour la sécurité aérienne.

Formation et filière aéronautique

Le rôle des aéroclubs dans la formation des futurs pilotes professionnels est souligné : 75% des pilotes de ligne se sont formés dans les aéroclubs fédéraux.

Contraintes météorologiques estivales

Un argument est récurrent : en été, les fortes chaleurs obligent à interrompre les vols en milieu de journée, repoussant l'activité en fin de journée, de sorte qu'il n'est pas souhaité que les vols de formation s'interrompent dès 19 heures.

Risque de concentration

Plusieurs contributeurs aéronautiques soulignent qu'une réduction des plages horaires pourrait concentrer les vols sur des créneaux plus courts, aggravant ponctuellement les nuisances sonores au lieu de les atténuer.

Viabilité économique des aéroclubs

Les aéroclubs soulignent que leur modèle économique repose sur l'activité de formation, et que des restrictions excessives mettraient en conséquence en péril leur équilibre financier et leur capacité à renouveler les flottes.

Réponse de la DGAC

Les mesures envisagées dans le projet consistent à limiter les conditions d'utilisation des tours de piste les week-ends et jours fériés sur une période limitée de l'année en n'autorisant que les appareils les plus performants à évoluer. Il s'agira pour les écoles d'adapter la programmation de leurs vols sur ces créneaux avec les avions qui respecteront la classification CALIPSO exigée.

Depuis 2013, année de mise en œuvre de la classification CALIPSO, des actions de communication, rappels en CCE, courriers et méls, ont largement sensibilisé les usagers à faire classer leurs appareils.

Avec plus de 1500 appareils déjà répertoriés, nombre de demandes de classement peuvent être effectuées par équivalence. Pour celles nécessitant une campagne de mesure, la DGAC a facilité les démarches des propriétaires d'avions de la région en ouvrant en 2022 un site de mesure sur l'aérodrome d'Aubenas.

A ce jour, la très grande majorité des structures basées possède des appareils classés A ou B ou des avions électriques qui leur permettront de s'adapter aux restrictions sur ces créneaux sans dégrader le niveau de formation ou l'équilibre financier de leurs activités.

La question de la plage horaire fait l'objet d'un point rattaché au chapitre 4 « Les nouvelles mesures de l'annexe ».

3.4 Périmètre géographique insuffisant

Une critique revient assez souvent sur le fait que le projet d'arrêté ne concerne que le tour de piste strict excluant de nombreuses communes et quartiers pourtant fortement impactés.

Communes/quartiers concernés mais non couverts :

- Luynes
- Éguilles (notamment Les Figons)
- Cabriès
- Bouc-Bel-Air
- Gardanne et Meyreuil
- Ventabren
- Puyricard
- Célony

Saint-Hilaire

Réponse de la DGAC :

L'action inscrite dans la Feuille de route 2021 – 2024 pour l'aérodrome qui a prévalu à ce projet était claire sur son objectif d'étudier et de mettre en œuvre un arrêté de restriction basé sur la classification CALIPSO des avions légers en vue de limiter les conditions d'utilisation des tours de piste.

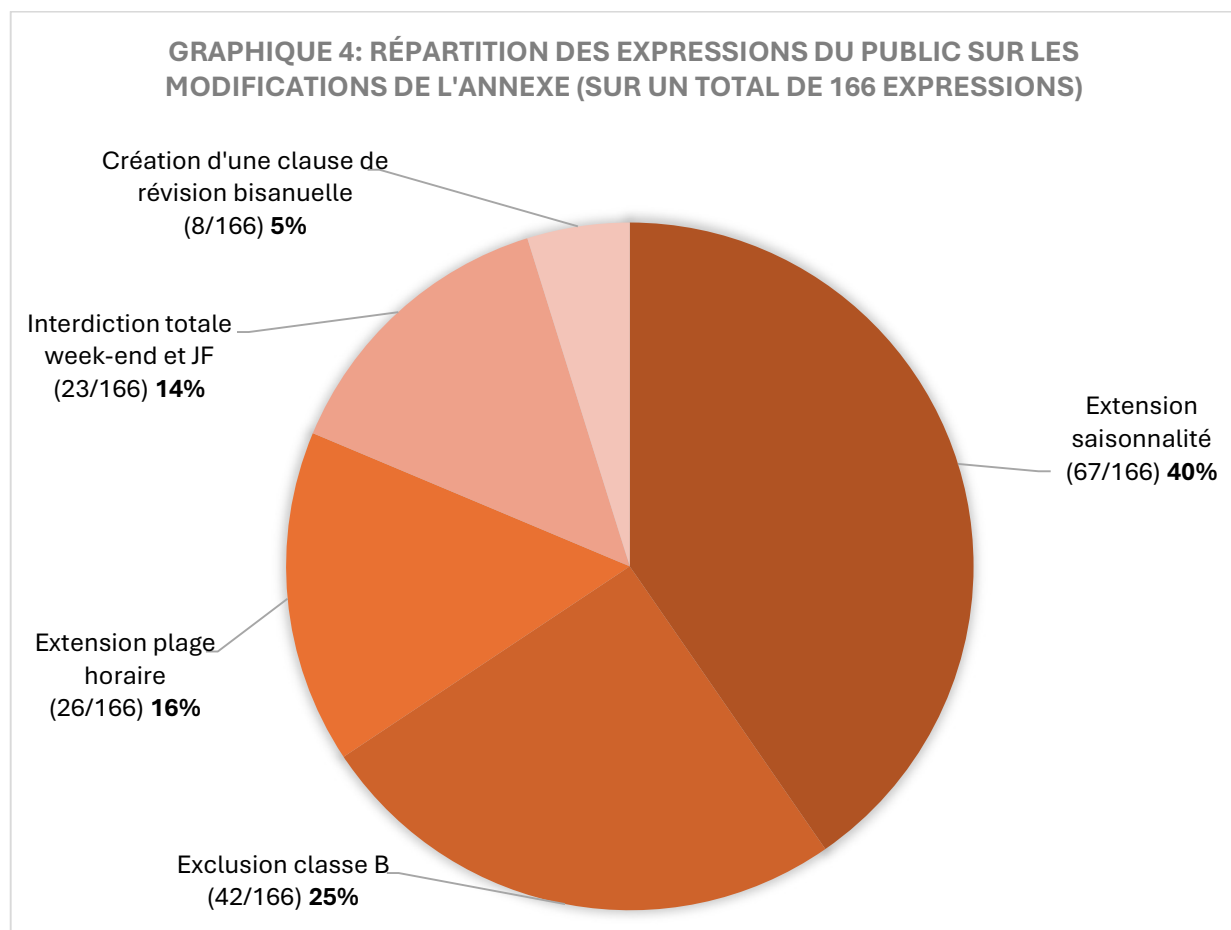
Effectivement l'impact de ces mesures concernera directement les proches riverains de l'aérodrome vivant sous ou à proximité immédiate des tours de piste. Les tours de piste représentent plusieurs milliers de mouvements par an, à des fréquences régulières et à relativement basse altitude dont la répétitivité constitue une source de nuisances certaine et identifiée depuis longtemps.

Pour autant, en privilégiant les appareils les plus vertueux, ce projet constituera une incitation forte au renouvellement des flottes dont les évolutions, au-delà des tours de piste, auront à terme un impact bénéfique sur les autres quartiers et communes survolés.

Il est par ailleurs important de noter que la majorité des structures basées ont d'ores et déjà appréhendé la nécessité de faire évoluer leurs flottes vers des appareils plus performants.

04 Les nouvelles mesures de l'annexe

Modifications de l'annexe	Nombre d'expressions	Pourcentage
Extension saisonnalité	67	40%
Exclusion classe B	42	25%
Extension plage horaire	26	16%
Interdiction totale week-end et JF	23	14%
Création d'une clause de révision bisannuelle	8	5%
TOTAL	166	100%



4.1 Position générale sur le projet

Côté riverains/associations (majorité des contributions) :

Un consensus largement partagé : le projet est **insuffisant** et ne répond pas aux attentes issues de la concertation.

Les principales critiques :

- **Période trop courte** : seulement du 1er juin au 15 septembre (3,5 mois), alors que les nuisances sont présentes toute l'année
- **Jours concernés trop limités** : uniquement samedis, dimanches et jours fériés en période estivale
- **Périmètre d'activités restreint** : ne concerne que les tours de piste d'avions légers, exclut les hélicoptères, le parachutisme, l'aviation d'affaires, les essais moteurs
- **Absence d'effet mesurable** : aucune étude d'impact, estimation du nombre de mouvements réellement concernés
- **Non-conformité avec l'avis de la CCE** : les réserves exprimées en octobre 2025 n'ont pas été reprises

Côté aéronautique :

Les représentants du secteur aéronautique comprennent l'objectif de réduction des nuisances mais expriment des préoccupations :

- Risques pour la sécurité des vols
- Limitations trop contraignantes pour la formation
- Nécessité de distinguer selon la classification CALIPSO
- Impact économique sur les aéroclubs

Réponse de la DGAC

Le projet d'arrêté vise à mettre en œuvre des restrictions pour encadrer la pratique des tours de piste, activité indispensable pour notamment assurer la formation des pilotes, avec pour seul objectif d'atténuer l'impact sonore. Comme indiqué par certains contributeurs, les nuisances trouvent également leur origine dans d'autres activités.

Le projet d'arrêté est pris sur le fondement de l'article R. 6312-11 du code des transports. L'aérodrome d'Aix-Les Milles ne fait pas partie des aérodromes sur lesquels il est obligatoire de réaliser une étude d'impact avant l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation.

La lecture combinée des articles R.* 6360-1 et L. 6360-1 du code des transports permet de cibler les aérodromes concernés par cette obligation : il s'agit des aérodromes dont le nombre annuel de mouvements excède le seuil réglementaire en vigueur (20 000 pour les aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes), seuils que l'aérodrome d'Aix-Les Milles est loin d'approcher.

Concernant l'avis exprimé par la CCE et non repris dans le projet soumis à la consultation du public, pour des raisons d'ordre juridique, le texte présenté à la consultation du public doit être le même que celui soumis à l'avis de la CCE. À l'issue de la procédure, un document intitulé « motifs de la décision » viendra expliquer les éventuelles modifications apportées au projet pour tenir compte, le cas échéant, des remarques de la CCE, du public et de l'ACNUSA.

4.2 Extension de la saisonnalité / période

Le projet d'arrêté propose des restrictions renforcées sur la période estivale, du 1^{er} juin au 15 septembre, limitant fortement l'activité de formation aéronautique. De nombreux riverains, s'associant à l'une des réserves émises lors de la CCE du 14 octobre 2025, sollicitent l'extension de cette période pour la faire coïncider avec la saison été IATA (du dernier dimanche de mars au dernier samedi d'octobre).

Arguments des riverains :

- le climat provençal permet une vie en extérieur bien au-delà de juin-septembre
- les nuisances sont présentes toute l'année
- la période proposée (3,5 mois) est dérisoire

Contributions institutionnelles soutenant cette demande :

- CIQ Millois
- CD2A
- FNE13
- CIQ Pont de Béraud
- CIQ Nord Est
- Arc Fleuve Vivant
- UFCNA
- Collectif Climat Pays d'Aix
- Mairies d'Aix-en-Provence et Éguilles (mentionnées dans les CR CCE)

Réponse de la DGAC

Le projet d'arrêté vise à accroître les restrictions sur l'activité de formation pendant la période estivale : sur la période considérée, à l'exception des avions électriques, les avions non basés, les avions classés dans les catégories C et D, ou non classés, ne peuvent pas réaliser de tours de piste.

Il vise ainsi, dans une logique d'équilibre entre des intérêts opposés, à renforcer les restrictions pour encadrer notamment plus efficacement la pratique des tours de piste, activité indispensable pour assurer la formation des pilotes, avec pour seul objectif d'en atténuer l'impact sonore tout particulièrement pendant la période estivale et les week-ends.

La période estivale retenue est au demeurant identique à celle retenue pour l'aérodrome de Cannes-Mandelieu dont la situation climatique n'est pas moins enviable que le climat provençal.

Il convient de préciser que les saisons aéronautiques IATA concernent les programmes de vols des compagnies aériennes sur les aérodromes accueillant du trafic commercial.

4.3 Restrictions par classe CALIPSO - Exclusion de la classe B

S'associant aux réserves émises par la CCE, de nombreux riverains souhaiteraient ne pas permettre aux avions classés B selon la classification CALIPSO d'effectuer des tours de piste pendant les week-ends et les jours fériés.

Arguments :

- les avions classés B génèrent encore des nuisances significatives,
- l'objectif de réduction des nuisances nécessite de privilégier les aéronefs les moins bruyants,
- incitation au renouvellement des flottes.

Position des usagers aéronautiques : Acceptation de la distinction par classe CALIPSO mais demande de maintenir la classe B pour ne pas pénaliser excessivement la formation.

Réponse de la DGAC

Cette série de propositions appelle les observations détaillées ci-après.

CALIPSO est l'outil utilisé par la DGAC pour objectiver les nuisances engendrées par les avions légers lors des tours de piste. Il s'appuie sur l'indice de performance sonore des avions (IP) déterminé grâce à des mesures prises en situation de vol et exprimé en référence au bruit maximal d'une conversation, soit 68 décibels qui correspond au niveau sonore pour lequel deux personnes situées à 1 mètre l'une de l'autre ne peuvent plus s'entendre :

- un IP 0 indique en moyenne un niveau de bruit perçu au sol égal à celui de la conversation ;
- un IP 30 indique en moyenne un niveau de bruit perçu au sol inférieur de 3 décibels à celui de la conversation ;
- un IP 60 indique en moyenne un niveau de bruit perçu au sol inférieur de 6 décibels à celui de la conversation.

Les avions de classe B, dont l'indice de performance sonore est donc égal ou supérieur à 30 et inférieur à 60, présentent un niveau de bruit inférieur de 3 à 6 décibels par rapport au seuil maximal susceptible de perturber une conversation. Il est précisé qu'une réduction de 3 décibels correspond à une atténuation perceptible par l'oreille humaine.

Dans ce cadre, le projet de texte prévoit de privilégier les aéronefs dont les performances acoustiques sont au moins équivalentes à celles de la classe B, eu égard aux incidences environnementales réduites qu'ils engendrent, comparativement aux aéronefs moins bien classés. Cette approche s'inscrit du reste dans une approche nationale, qui consiste à imposer des mesures fondées sur les performances acoustiques, conformément à la classification CALIPSO, afin d'inciter les opérateurs à acquérir des avions légers plus efficaces en matière de réduction sonore.

Par ailleurs, la flotte basée sur l'aérodrome comprend seulement 5 avions classés B (sur 32 avions basés et classés) qui pourraient être incités, autrement que par une interdiction réglementaire, à réaliser des tours de piste les jours de la semaine.

4.4 Extension de la plage horaire

La mesure proposée (*«les tours de piste sont autorisés seulement entre 8 heures et 19 heures»*), alors qu'il n'existe aucune restriction aujourd'hui) conduit à une divergence majeure entre riverains et secteur aéronautique.

Position des riverains : Les contributeurs demandent une **réduction** (par exemple jusqu'à 17 heures) ou un maintien strict de la plage 8h-19h, voire l'interdiction d'effectuer des tours de piste après le coucher du soleil.

Certains acceptent le principe d'une extension de la plage horaire jusqu'à 21 heures, uniquement pour les avions électriques ou classés A et A+.

Position du secteur aéronautique : Demande d'extension jusqu'à 21 heures , notamment pour les avions classés A et A+ en période estivale.

Arguments :

- Contraintes météorologiques en été (chaleur excessive en journée)
- Nécessité pour la formation (élèves/instructeurs disponibles en fin de journée)
- Sécurité des vols

Contributeurs demandant 21h pour A/A+ :

- FFA
- CRA Sud
- ACAM (Aéroclub Aix-Marseille)
- Aéroclub Alpin
- Aéroclub Louis Bonte
- Aéroclub Manosque-Vinon
- Aéroclub du Soleil XIII
- Plusieurs pilotes individuels

Réponse de la DGAC

La demande d'extension de la plage horaire permettant de réaliser des tours de piste au-delà de 19h et jusqu'à 21h pour les appareils classés A+ et A selon la classification CALIPSO et les avions électriques rejoint l'avis exprimé par les membres de la CCE lors de la commission réunie le 14 octobre 2025.

Un arbitrage interviendra sur ce point à la fin de la procédure de consultation, lorsque l'ACNUSA aura fait part de son avis sur le projet réglementaire.

4.5 Interdiction totale week-end et jours fériés

Des contributeurs souhaiteraient une interdiction totale des tours de piste les week-ends et jours fériés tout au long de l'année. Cette demande est exprimée à 23 reprises.

Réponse de la DGAC

Cet arrêté a pour objet de réduire les nuisances dans un cadre équilibré permettant des pratiques favorisant la vie socio-économique du territoire. Ainsi, l'objet n'est pas de supprimer totalement la réalisation des tours de piste les week-ends et jours fériés. Ces jours permettent d'accueillir des élèves pilotes qui ne peuvent effectuer leurs heures de vols en semaine et constituent donc pour les aéroclubs et les écoles de pilotage des jours particuliers pour préserver l'équilibre financier de leurs structures. Le présent projet permet de contraindre les avions les plus bruyants et de privilégier les appareils plus vertueux en vue de diminuer l'impact sonore de l'activité sur ces jours.

4.6 Création d'une clause de révision bisannuelle

Certains contributeurs souhaiteraient une possibilité de réviser deux fois l'an les mesures contenues dans l'arrêté.

Réponse de la DGAC

Le code de l'environnement (article L. 571-13) précise que « *la commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions* ».

C'est donc le rôle « naturel » d'une commission consultative de l'environnement (CCE) de suivre l'évolution des mesures d'atténuation du bruit, de recevoir l'information la plus complète sur l'activité de l'aérodrome ou sur la mise en œuvre des mesures environnementales prévues. Elle peut ainsi superviser la rédaction d'une « charte de bonne conduite » pour renforcer la transparence et la concertation, demander les informations sur le trafic selon les activités exercées ou sur les dérogations qui pourraient être octroyées, et émettre un avis sur besoin de renforcer les restrictions existantes.

Dans ces conditions, il n'est pas prévu de mentionner une clause de révision dans le projet d'arrêté

05 Hors sujet

Des expressions peuvent être qualifiées de « hors sujet ». Les éléments mentionnés par les contributeurs concernent en effet des mesures qui ne relèvent pas directement de l'arrêté ou interrogent des modes de fonctionnement ou de gouvernance, à savoir :

- Le plafonnement du nombre de mouvements
- Une interdiction nocturne stricte (22h00 – 6h00)
- La limitation des horaires de décollage des jets d'affaires
- Revendications sociétales, participatives

Réponse de la DGAC :

Ces contributions ne supposent pas de réponse dans le cadre de cette synthèse.

L'administration prend toutefois bonne note des remarques soulevées, en particulier celles portant sur les impacts de l'aviation d'affaires.

D'autres expressions concernant les sources de nuisance autre que le bruit généré par les avions évoluant en tour de piste sont également, *stricto sensu*, hors sujet mais appellent des éléments de réponse.

La critique exprimée est la suivante : le projet réglementaire concerne exclusivement les tours de piste d'avions légers, alors que de nombreuses autres activités génèrent des nuisances importantes.

Hélicoptères (52 expressions) :

Les hélicoptères sont mentionnés comme source majeure de nuisances pour ce qui concerne les :

- essais au sol et en vol
- vols circulaires touristiques
- activités d'aéroclubs
- vols stationnaires prolongés

Parachutisme (28 expressions)

- Rotations fréquentes du Pilatus (toutes les 20 minutes)
- Niveau sonore très élevé
- Activité concentrée sur les week-ends et jours fériés

Aviation d'affaires / Jets privés (35 expressions)

- Nuisances sonores importantes
- Incompatibilité avec la transition écologique
- Proximité de l'aéroport de Marignane

Essais moteurs (18 expressions)

- Essais au sol prolongés

- Nuisances importantes, notamment matinales.

Réponse de la DGAC

Le projet d'arrêté vise à renforcer les restrictions en vigueur pour encadrer plus efficacement la pratique des tours de piste, activité indispensable pour assurer la formation des pilotes, avec pour seul objectif d'en atténuer l'impact sonore. Cet objectif figurait dans la Feuille de route 2021-2024 pour l'aérodrome sous la forme d'une action dédiée, intitulée « *limitation des tours de piste d'entraînement selon la classification CALIPSO des aéronefs par l'adoption d'un arrêté de restriction* ». Cette action était reprise d'une demande ancienne exprimée notamment par les représentants des associations de riverains siégeant en commission consultative de l'environnement et figurait déjà dans la charte de l'environnement de l'aérodrome de 2010.

Comme mis en avant par certains contributeurs, les nuisances sonores trouvent également leur origine dans le trafic hélicoptères, l'aviation d'affaires ou encore l'activité de parachutisme. C'est pourquoi deux autres actions de la Feuille de route traduisent également ces préoccupations par des actions ciblées, une concernant « *la mise en place d'action spécifiques à la maîtrise de l'activité hélicoptère* » et une autre dédiée à « *la mise en place de mesures pour une meilleure intégration de l'activité parachutisme* ». Ces deux actions se sont traduites par la rédaction et la mise en œuvre de deux codes de bonnes pratiques environnementales fin 2024 début 2025. Ces deux documents sont les premiers outils mis en place sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles pour commencer à limiter les effets de ces activités identifiées. Ils ont vocation à évoluer dans le temps.

Concernant l'aviation d'affaires, il convient de rappeler que le trafic correspond en moyenne à 1,9 % du trafic total de la plate-forme (moyenne calculée sur la base des chiffres de trafic de 2019 à 2024 présentés à la CCE de mars 2025). Si l'objectif est d'augmenter ce trafic, dans des proportions limitées pour atteindre 5%, il n'est pas aujourd'hui la première source de nuisances.

Enfin pour ce qui concerne les essais moteurs, un mur anti-bruit en gabions a été construit. Cet ouvrage répond au besoin de contenir le bruit généré par ces essais.

06 Dysfonctionnements de la procédure

Plusieurs associations (CD2A, FNE13, UFCNA) dénoncent des dysfonctionnements dans le processus de concertation :

- Exclusion de certaines associations du groupe de travail
- Non-respect du cadre réglementaire de la CCE
- Absence de parité des collègues
- Manque de transparence
- Projet consensuel initial dégradé par la DTA sans justification
- Avis de la CCE présenté comme favorable sans mention des réserves

« De nombreux dysfonctionnements ont 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. »

Réponse de la DGAC :

Le groupe de travail restreint qui a travaillé sur un projet d'arrêté de limitation des conditions d'utilisation des tours de piste basé sur la classification CALIPSO était issu du comité de suivi de la Feuille de route 2021-2024 pour l'aérodrome. Le comité de suivi de la Feuille de route était lui-même constitué de membres issus de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome désignés au sein de leurs collègues afin de partager avec les membres de la CCE la manière dont seraient mises en œuvre les actions de la Feuille de route.

Ce format de travail en groupe restreint a été validé par les représentants des usagers et des riverains lors de la réunion du comité du 15 mars 2023 qui a par ailleurs accueilli le président de l'ACNUSA.

Ce groupe de travail piloté par la DSAC-SE, était constitué de deux représentants d'associations de riverains, de trois représentants d'usagers (deux aéroclubs et une école de pilotage) et d'un représentant de l'exploitant d'aérodrome, Edeis. Il s'est réuni à trois reprises, les 9 et 22 avril puis le 14 mai 2024 pour recenser les mesures encadrant la pratique des tours de piste qui pourraient obtenir un large consensus local. Ces propositions ont ensuite été présentées au ministre chargé de l'aviation civile.

Concernant l'avis de la CCE qui s'est réunie le 14 octobre 2025, la note de présentation du projet d'arrêté soumis à la consultation du public précise bien que l'avis rendu par la commission est « *un avis favorable avec réserve* ».

Pour autant et pour des raisons d'ordre juridique, le texte présenté à la consultation du public doit être le même que celui soumis à l'avis de la CCE. À l'issue de la procédure, un document intitulé « *motifs de la décision* » viendra expliciter les éventuelles modifications apportées au projet initial qui tiendraient compte des remarques de la CCE, du public et de l'ACNUSA.

Une communication spécifique sur ce sujet a été réalisée par le Sous-préfet d'Aix-en-Provence au travers d'un message diffusé le 11 décembre 2025 à l'ensemble des membres de la CCE couplé à une réunion d'information organisée le 17 décembre 2025 dans les locaux de la Sous-préfecture, avant que ne débute la consultation du public.

07 Conclusion

La DGAC a analysé les contributions recueillies dans le cadre de cette consultation du public. Celles-ci ne justifient pas de modification du projet d'arrêté. Un point fera l'objet d'un arbitrage, qui concerne une éventuelle extension de la plage horaire (paragraphe 4.4).

Un document intitulé « motifs de la décision » viendra expliciter les éventuelles modifications apportées au projet initial après prise en compte de l'ensemble des contributions reçues et des remarques de l'ACNUSA, à qui le texte sera présenté pour avis.

En l'absence de toute modification substantielle, l'arrêté sera publié au Journal officiel au cours de l'été 2026.