

ENQUETE PUBLIQUE INTER-PREFECTORALE

du 4 au 26 juin 2025

**portant sur le projet de Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement
de l'aérodrome d'Avignon-Caumont**



RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Arrêté inter-préfectoral du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône du 6 mai 2025
Enquête Publique N°E25000042/84

Fabienne IVALDI, commissaire enquêteur

Destinataires :

- Préfet du Vaucluse
- Préfet des Bouches-du-Rhône

Copie à :

- Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nîmes

Table des matières

I. GÉNÉRALITÉS	4
1. OBJET DE L'ENQUÊTE	4
2. AÉRODROME D'AVIGNON-CAUMONT	5
3. CADRE JURIDIQUE	6
II. PROJET DE PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME D'AVIGNON-CAUMONT ...	7
1. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET DE PSA	7
2. LES COMMUNES CONCERNÉES	9
3. COMPOSITION DU DOSSIER.....	9
4. ADAPTATIONS POUR DES OBSTACLES ISOLÉES	10
5. OBSTACLES DÉPASSANT LES CÔTES LIMITES AUTORISÉES.....	11
6. CONFÉRENCE ENTRE SERVICES.....	12
III. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	12
1. ENTRETIENS TÉLÉPHONIQUES ET ÉCHANGES DE COURRIERS ÉLECTRONIQUES	12
2. PUBLICITÉ LÉGALE - ARRÊTÉ (annexe 1).....	13
3. PUBLICITÉ LÉGALE – AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE (annexe 2)	13
4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE, PERMANENCES ET BILAN CHIFFRÉ	13
IV. OBSERVATIONS DU PUBLIC ET ANALYSE DES RÉPONSES PAR LE PÉTITIONNAIRE	15
1. AVIS FAVORABLE OU D'INTÉRÊT SUR LE PROJET	15
2. COMMENTAIRES, OBSERVATIONS ET AVIS DÉFAVORABLES OU D'OPPOSITION DE LA PART DU PUBLIC CLASSÉS PAR THÉMATIQUES.....	15
A. Contributions directement liées à la thématique de l'enquête publique	15
a. Parcelles dont les obstacles figurent dans la liste des obstacles dépassant les côtes limites autorisées par les servitudes après adaptations (page 20 de la note annexe du PSA)	15
b. Défaut de prise en compte de l'intérêt général	23
B. Contributions non directement liées à la thématique de l'enquête publique	29
a. Contributions présentées par date de dépôt.....	29
b. Contributions ayant trait à l'abattage d'arbres.....	45
c. Contributions ayant trait à la situation économique	47
d. Contributions ayant trait à l'aménagement du territoire	48
e. Contributions ayant trait à l'augmentation du trafic, à la modification des trajectoires de vol...	49
f. Contributions ayant trait aux nuisances sonores	51

g.	Contributions ayant trait à la pollution de l'air et des sols	52
h.	Contributions ayant trait au non-respect des directives européennes (zone de crash).....	53
i.	Contributions ayant trait à la concertation et au devenir du lieu	54
V.	CONCLUSIONS SUR LES RÉPONSES DU PÉTITIONNAIRE.....	56
VI.	ANNEXES.....	59
1.	ANNEXE 1 : ARRÊTE INTER-PRÉFECTORAL DU 6 MAI 2025.....	60
2.	ANNEXE 2 : AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE DU 6 MAI 2025	66
3.	ANNEXE 3 : DÉCISION DÉSIGNATION COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	68
4.	ANNEXE 4 : PROCÈS-VERBAL DE LA CONFÉRENCE ENTRE SÉRVICES	69
5.	ANNEXE 5 - CONTRIBUTIONS PROVENANT DES REGISTRES PAPIER	73

I. GÉNÉRALITÉS

Pétitionnaire, demandeur de cette enquête publique :

Ministère chargé des Transports

Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Est (DSAC-SE)

Contact : Monsieur Jean-Michel Roussel

Autorité organisatrice :

Préfecture des Bouches-du-Rhône

Contact : Madame Bernadette Sol

Préfecture du Vaucluse

Direction de la Citoyenneté et de la Légalité

Service des relations avec les collectivités territoriales

Contact : Madame Céline Ricci

Dates d'enquête :

Ouverture de l'enquête : 4 juin 2025 à 9h

Clôture de l'enquête : 26 juin à 12h30.

1. OBJET DE L'ENQUÊTE

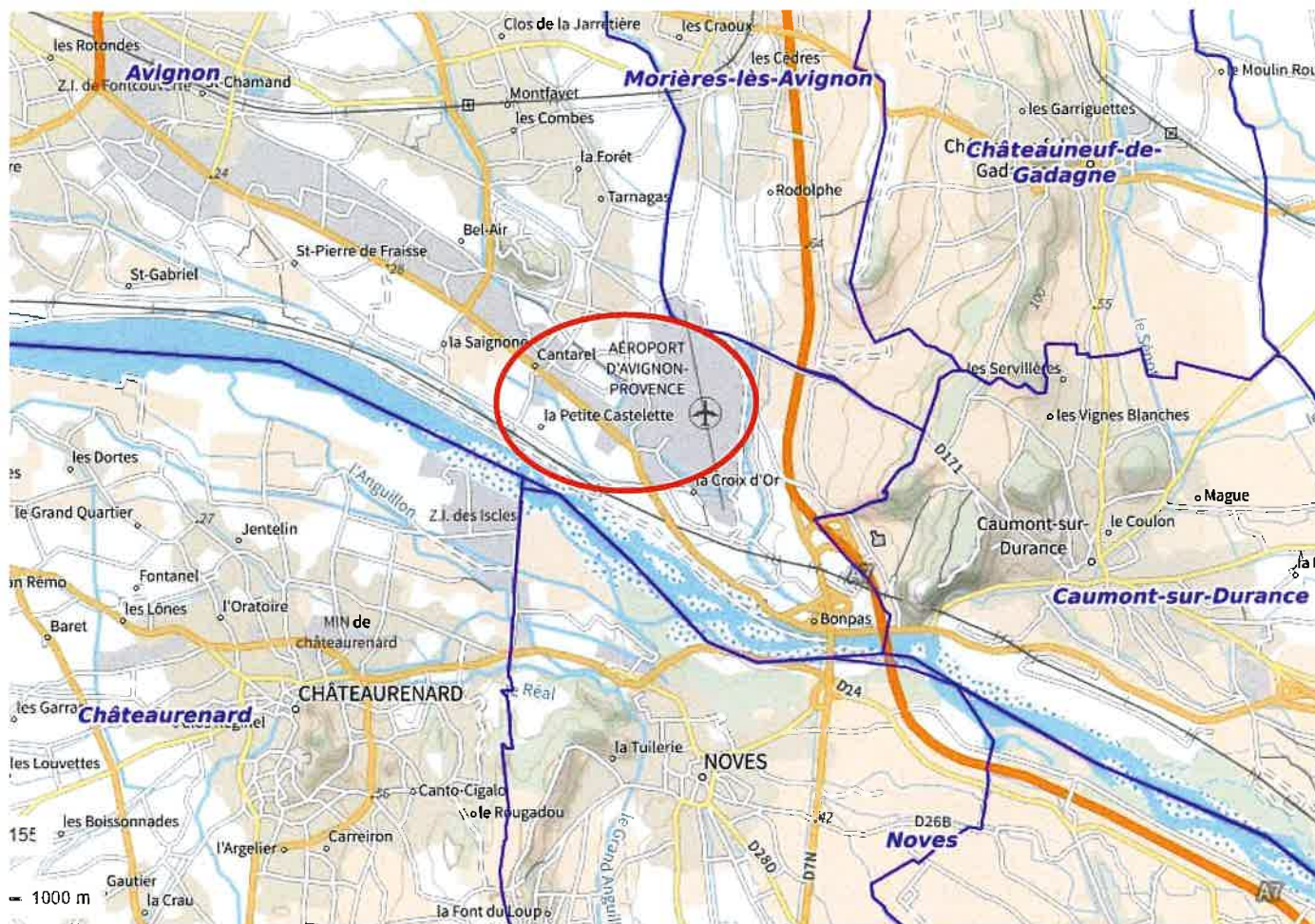
L'aérodrome d'Avignon-Caumont est, comme tous les autres aérodromes français, soumis à l'établissement d'un Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement (PSA), en application du code des transports et en particulier des articles L.6350-1 et L.6351-1 et de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié en 2012 et 2015 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques conformément à l'article R.241-3 et D.243-7 du Code de l'Aviation Civile.

Ce plan, destiné à assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, comporte l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne. Ces servitudes s'appliquent dans un volume clairement défini et soumis à l'avis du Public.

L'aérodrome d'Avignon-Caumont n'ayant pas encore de PSA, un projet a été établi en 2024 et fait l'objet de cette enquête publique.

2. AÉRODROME D'AVIGNON-CAUMONT

L'Aérodrome d'Avignon-Caumont dénommé parfois Aéroport de Provence a été créé en 1937. Il se situe au sud-est de la ville d'Avignon, entre les villes de Morières-les-Avignon en Vaucluse et Noves, municipalité des Bouches-du-Rhône.



Il est la propriété de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), qui depuis 2018 est une société de droit privé, la Société Aéroport Avignon Provence (SAAP), dont l'actionnaire unique est la CCI de Vaucluse.

Avec l'arrêt des liaisons aériennes commerciales régulières en 2023 à la suite du départ de la compagnie belge TUI FLY et de la cessation d'activité de la compagnie britannique FLYBE, l'aérodrome d'Avignon sert aujourd'hui pour l'aviation d'affaires, l'enseignement du pilotage et la voltige. Avec 57 479 mouvements non commerciaux en 2024, il se classe au rang de cinquième aéroport de province.

En outre, l'aérodrome remplit également plusieurs missions d'intérêt général dont notamment les services d'entretien du réseau haute tension électrique français via la présence de la principale base des activités aéroportées de RTE, le gestionnaire du réseau de transport d'électricité français.

Il permet aussi, lorsque c'est nécessaire, d'appuyer des opérations de secours ainsi que des évacuations sanitaires et participe à la lutte contre les incendies.

En dehors des aspects aéronautiques, la Société Aéroport Avignon-Provence (SAAP), concessionnaire du domaine public, gère et développe environ 16 hectares de foncier. L'aérodrome dispose d'une offre diversifiée et compétitive permettant de répondre tant aux besoins de croissance des entreprises présentes qu'aux besoins d'implantation de nouvelles entreprises. Plus d'une cinquantaine de sociétés sont déjà implantées accueillant de l'ordre de 600 emplois.



3. CADRE JURIDIQUE

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports et en particulier des articles L.6350-1 à L.6351-5, les articles R.6351-3 à R.6351-29 ;
- du code de l'urbanisme, notamment des articles relatifs aux servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols ;
- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique notamment les articles L.112-1 et R.111-1 à R.112-24 ;
- du code de l'aviation civile, et en particulier des articles R.241-3 à R.242-2 et des articles D.241-4 à D.242-14 ;
- de l'arrêté du 7 juin 2007 (modifié par les arrêtés des 7 octobre 2011, 26 juillet 2012 et 14 avril 2015) fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

L'enquête publique inter-préfectorale a été prescrite par l'arrêté des Préfets du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône le 6 mai 2025. L'arrêté figure en annexe 1 et l'avis d'enquête publique en annexe 2.

Le commissaire enquêteur a été désigné par le Tribunal Administratif de Nîmes le 1^{er} avril 2025 avec comme numéro de référence de dossier le E25000042/84 (annexe 3).

II. PROJET DE PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME D'AVIGNON-CAUMONT

1. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET DE PSA

Dans le cadre de la sécurisation de la circulation des aéronefs utilisant l'aérodrome d'Avignon-Caumont, un projet de Plan des Servitudes Aéronautiques a été élaboré par la DGAC, répondant aux dispositions de l'arrêté du 07/06/2007 modifié.

Le PSA détermine les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles (ponts, infrastructures routières, lignes électriques, mats, arbres,) qu'ils soient fixes ou mobiles.

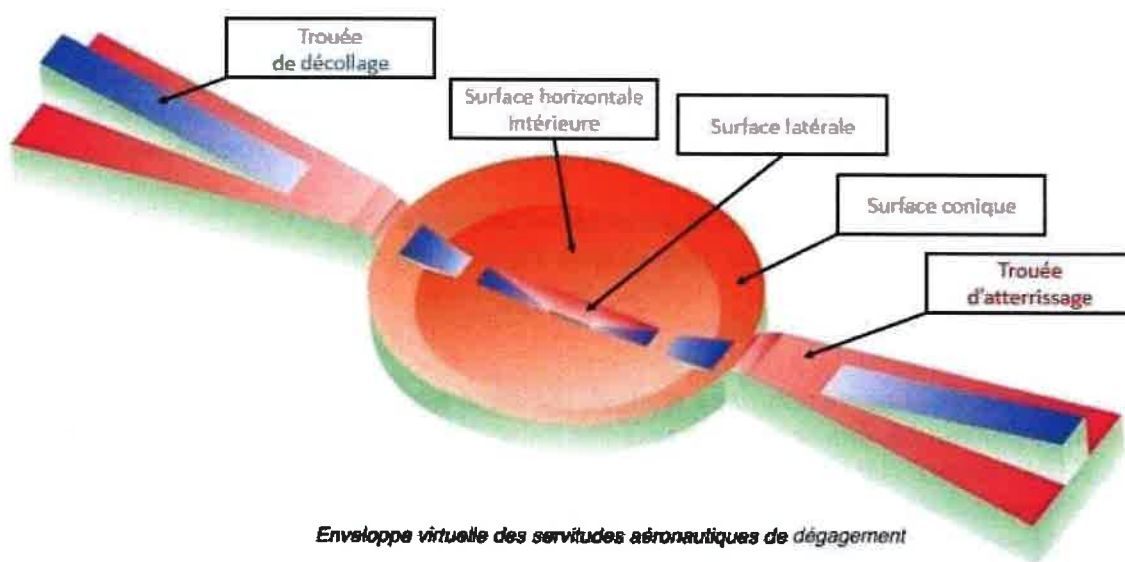
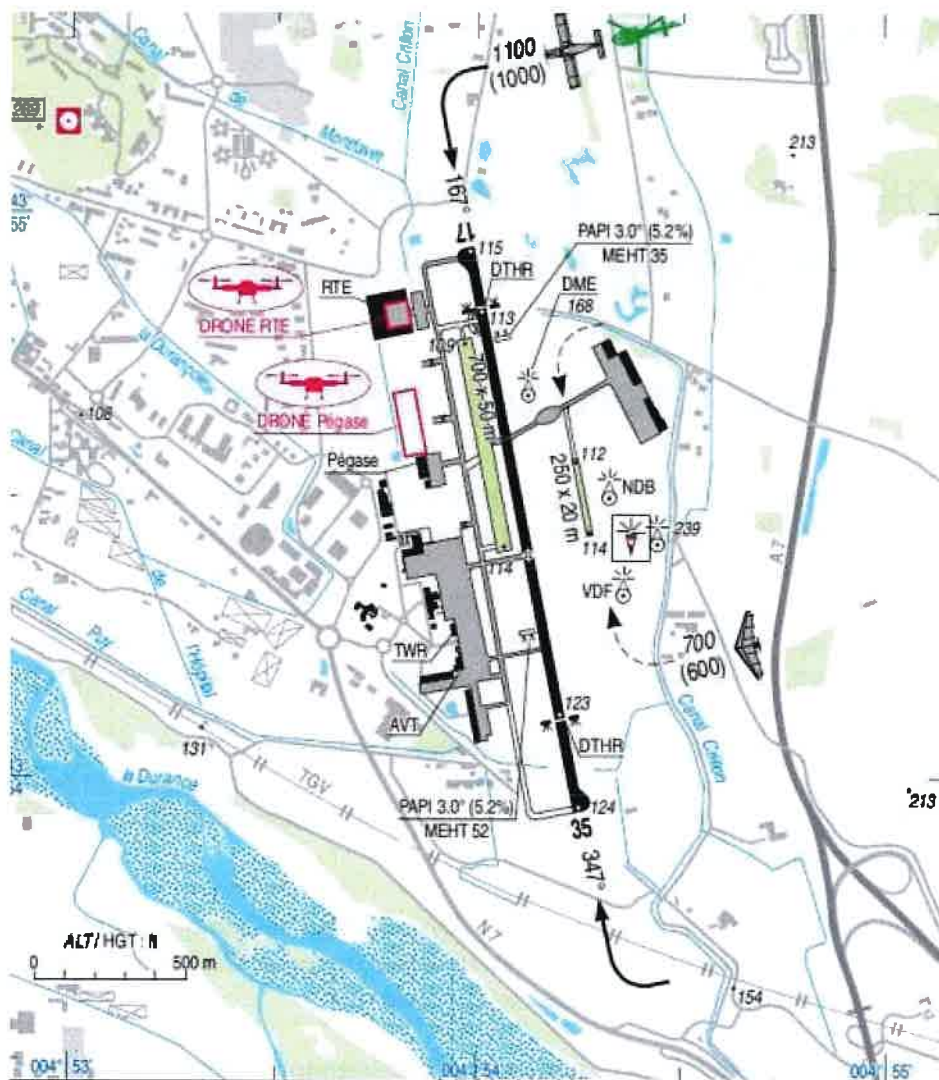
Tous les obstacles qui percent les surfaces définies par le PSA doivent en principe être supprimés. Toutefois, lorsqu'il apparaît des difficultés spécifiques à cette suppression (montagnes, lignes haute tension, ponts ferroviaires, ...) il a été procédé, après étude de sécurité qui en montre la nécessité et la pertinence à une adaptation de surface.

En application de l'article 8 de l'arrêté du 07/06/2007 modifié, l'obligation de balisage peut être imposée sur les portions de sols situées au-dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique. Ce balisage peut être uniquement de jour ou de jour et de nuit.

Le projet de PSA a été établi en tenant compte des caractéristiques géométriques du système de pistes et des procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Ce stade correspond à :

- une piste principale 17/35 (numérotation correspondant à ses deux sens d'utilisation ou QFU. QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche), revêtue, orientée Sud-Est/Nord-Ouest, de 1 879 mètres de long par 45 mètres de large,
- une piste secondaire, non revêtue, parallèle à la piste principale, de 700 mètres de long par 50 mètres de large,
- une trouée d'atterrissage (une pour chaque sens d'utilisation),
- une trouée de décollage (une pour chaque sens d'utilisation),
- deux surfaces latérales,
- une surface horizontale intérieure,
- une surface conique,
- la surface délimitée par le périmètre d'appui, qui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes,
- une surface complémentaire associée aux approches de précision,
- des surfaces applicables aux aides visuelles.



L'aérodrome d'Avignon-Caumont a une altitude de référence de 37,8 m NGF (Nivellement Général de la France).

Les côtes altimétriques des surfaces de dégagement sont mentionnées sur les plans en caractères rouge sur fond jaune fluo et sont exprimées en mètre NGF. Par exemple, au niveau de l'extrémité sud de la piste il est notifié une côte altimétrique de 40 NGF. A cet endroit, aucun obstacle ne pourra donc dépasser une hauteur de 2,2 m (40 m-37,8 m).

2. LES COMMUNES CONCERNÉES

21 communes sont concernées par le PSA de l'aérodrome d'Avignon-Caumont :

- 12 communes sur le Département de Vaucluse (84)
 - Avignon
 - Bédarrides
 - Caumont-sur-Durance, siège de l'enquête
 - Châteauneuf-de-Gadagne
 - Châteauneuf-du-Pape
 - Jonquerettes
 - Le Pontet
 - Le Thor
 - Morières-lès-Avignon
 - Saint-Saturnin-lès-Avignon
 - Sorgues
 - Vedène.

- 9 communes sur le Département des Bouches-du-Rhône (13)
 - Cabannes
 - Châteaurenard
 - Eygalières
 - Eyragues
 - Mollégès
 - Noves
 - Saint-Andiol
 - Saint-Rémy-de-Provence
 - Verquières.

3. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'enquête comporte 3 pièces :

- A1- Plan d'ensemble, échelle 1/25 000 (avril 2024)
- A2 – Plan de détail, échelle 1/10 000 (avril 2024)
- B – Note annexe (avril 2024) de 21 pages.

Le dossier d'enquête ainsi que l'arrêté et l'avis étaient consultables sur :

- le site internet de la préfecture du Vaucluse <https://www.vaucluse.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Liste-des-enquetes-publiques/AERODROME-AVIGNON-CAUMONT-PSA> ;
- le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/index.php/Publications/Consultation-du-public/Consultation-du-public-enquete-servitudes-aeronautiques-de-l-aerodrome-Avignon-Caumont> ;
- le registre d'enquête dématérialisé à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/6239/>

4. ADAPTATIONS POUR DES OBSTACLES ISOLÉS

Un certain nombre d'obstacles artificiels isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité et l'exploitation de l'aérodrome ont bénéficié d'adaptations ponctuelles. Il s'agit :

Numéro obstacle (plan de détail)	Surface concernée Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet en mètres NGF	Hauteur de dépassement en mètres	Commune
Trouée de décollage				
1	Antenne/poteaux	de 41,3 à 41,6 m	de 0,5 à 0,7 m	Avignon
3	Route (majoration de 2 m)	de 43,9 à 44,0 m	de 1,5 à 2,3 m	Avignon
6	Voie Ligne Grande Vitesse (voie ferrée)	de 45,3 à 50,9 m	de 1,4 à 5,4 m	Avignon
7	Poteaux	de 49,1 à 49,6 m	de 0,9 à 2,7 m	Avignon
Trouée d'atterrissage				
15	Bâti signalé par balisage nocturne	48 m	0,8 m	Avignon
18	Voie LGV signalée par balisage nocturne	de 48,0 à 48,4 m	de 0 à 0,4 m	Avignon
Surface horizontale				
35	Pylônes ligne électrique	de 42,0 à 98,2 m	de 3,2 à 16,7 m	Cabannes Noves
36	Pylône ligne électrique	92,5 m	9,7 m	Châteaurenard

La présence des poteaux et antenne (obstacle n° 1) ainsi que des pylônes (obstacles n° 35 et 36) sont signalés par un balisage diurne et nocturne.

5. OBSTACLES DÉPASSANT LES CÔTES LIMITES AUTORISÉES

La liste des obstacles dépassant les côtes limites autorisées par les servitudes après adaptation figure ci-après donnée à titre indicatif :

Numéro obstacle (sur plan de détail)	Surface concernée Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet en mètres NGF	Hauteur de dépassement en mètres	Commune
Trouée de décollage 35				
2	arbres	de 41,9 à 45,9 m	0,4 à 4,8 m	Avignon
4	arbres	de 45,1 à 47,2 m	1,9 à 4,7 m	Avignon
5	arbres	de 44,9 à 50,9 m	0,7 à 6 m	Avignon
8	arbres	de 48,6 à 50,3 m	0,2 à 3,7 m	Avignon
9	arbre	53,5 m	2,6 m	Avignon
10	arbre	53,3 m	0,6 m	Avignon
11	forêt	de 56,9 à 62,7 m	0,8 à 9,6 m	Avignon
Périmètre d'appui				
12	arbres	40,3 m	1,4 m	Avignon
13	arbres	De 4,1 à 41,9 m	1 à 1,3 m	Avignon
Trouée d'atterrissage 35				
14	arbres	de 45,8 à 46 m	3 à 3,3 m	Avignon
16	arbres	de 49 à 55,8 m	1,7 à 9 m	Avignon
17	arbres	de 50 à 51,4 m	2,9 à 5,1 m	Avignon
19	arbre	53 m	2,9 m	Avignon
20	arbre	52,3 m	0,5 m	Avignon
21	arbre	61,3 m	0,9 m	Avignon
Trouée d'atterrissage 17				
22	Route (majoration de 2m)	de 39,8 à 42,3 m	0,5 à 3,4 m	Morières
23	forêt	de 43,6 à 53,7 m	3,4 à 10,8 m	Avignon
24	arbres	de 37,1 à 49,2 m	0 à 11 m	Morières
25	arbres	de 42,6 à 50,2 m	1,3 à 6,8 m	Morières
26	arbres	de 42,5 à 58,9 m	0,4 à 13,4 m	Morières Avignon
27	arbres	de 47 à 54,9 m	0,2 à 3,3 m	Morières
28	arbre	59,2 m	5,6 m	Avignon
29	arbres	de 45,1 à 50,2 m	0,4 à 6 m	Avignon
30	forêt	de 49,4 à 61,5 m	0,6 à 6,3 m	Avignon
31	arbres	de 44,3 à 55 m	0,9 à 8,1 m	Morières Avignon
32	arbres	de 41 à 51,4 m	1,3 à 6,5 m	Morières
Surfaces latérales				
33	arbres	de 56,1 à 57,7 m	0,1 à 0,7 m	Morières
34	arbre	52,3 m	1,3 m	Morières

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées peuvent être appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan des servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aérodrome. La mise en conformité de l'obstacle peut être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) est rendu exécutoire par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel qui l'approuve. En conséquence, une fois adopté il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc. S'il existe un plan local d'urbanisme (PLU) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé. S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

6. CONFÉRENCE ENTRE SERVICES

Conformément aux dispositions du code des transports et notamment de son article R.6351-5, une conférence entre services a précédé cette enquête publique. Cette conférence a été ouverte par lettre en date du 14 juin 2024 avec un délai de réponse fixé à deux mois. Une relance a été opérée le 26 septembre 2024 auprès des destinataires n'ayant pas donné suite avec un nouveau délai de réponse fixé au 17 octobre 2024.

Le procès-verbal de clôture de cette consultation figure en annexe 4 du présent rapport et montre qu'aucun avis défavorable n'a été émis par les 68 entités consultées. En outre, les observations formulées par les services et les collectivités n'ont pas appelé de modification du projet de PSA.

III. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1. ENTRETIENS TÉLÉPHONIQUES ET ÉCHANGES DE COURRIERS ÉLECTRONIQUES

De nombreux échanges téléphoniques et messages électroniques avec la Préfecture en relais avec la DGAC ont permis de caler les dates de l'enquête, les différentes permanences et la finalisation de la rédaction de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête publique.

Une première visite à la Préfecture avec contact téléphonique avec la DGAC a été nécessaire le 15 avril 2025 pour finaliser l'organisation de l'enquête publique et signer les 21 dossiers d'enquête pour les 21 communes concernées par cette enquête publique.

Une deuxième visite à la préfecture a eu lieu le 6 mai 2025 pour la signature des 21 registres d'enquête.

2. PUBLICITÉ LÉGALE - ARRÊTÉ (annexe 1)

L'arrêté des Préfecture du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône du 6 mai 2025 portant ouverture de l'enquête publique était consultable sur les sites internet des deux Préfectures.

3. PUBLICITÉ LÉGALE – AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE (annexe 2)

L'avis d'enquête publique est paru avant le démarrage de l'enquête dans les journaux suivants :

- La Provence Vaucluse du 22 mai 2025 ;
- La Provence Bouches-du-Rhône du 22 mai 2025 ;
- La Marseillaise Bouches-du-Rhône du 26 mai 2025 ;
- La Marseillaise Vaucluse du 26 mai 2025.

L'avis d'enquête publique est paru une nouvelle fois dans les 8 jours après le démarrage de l'enquête dans les journaux suivants :

- La Marseillaise Bouches-du-Rhône du 5 juin 2025 ;
- La Marseillaise Vaucluse du 5 juin 2025 ;
- La Provence Vaucluse du 5 juin 2025 ;
- La Provence Bouches-du-Rhône du 6 juin 2025.

Certaines municipalités ont fait apparaître l'avis d'enquête publique sur leurs sites internet et sur leurs pages Facebook.

4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE, PERMANENCES ET BILAN CHIFFRÉ

Le commissaire enquêteur a paraphé et signé les 21 dossiers contenant les documents de l'enquête publique le 15 avril puis les 21 registres d'enquête le 6 mai à la Préfecture du Vaucluse.

L'ouverture de l'enquête a eu lieu le mercredi 4 juin à 9h30 à la Mairie de Caumont-sur-Durance, épiscentre de cette enquête publique.

Onze permanences ont été tenues :

Date et horaires	Municipalité	Lieu de la permanence	Visiteurs
4 juin 2025 de 9h30 à 12h30	Caumont-sur-Durance	Mairie, salle des mariages	0
6 juin 2025 de 10h30 à 12h30	Jonquerettes	En face de la Mairie	0
6 juin 2025 de 13h30 à 15h30	Saint-Saturnin-Lès-Avignon	Bureau en Mairie	1
10 juin 2025 de 10h30 à 12h30	Noves	Mairie, salle des mariages	0
10 juin 2025 de 13h00 à 15h00	Cabannes	Hors Mairie, espace La Durance	0
13 juin 2025 de 10h30 à 13h30	Avignon	Mairie	0

18 juin 2025 de 10h00 à 12h00	Châteauneuf-de-Gadagne	Jardin d'enfants désaffecté sans signalisation et nettoyage	1
20 juin 2025 de 10h00 à 12h00	Eyragues	Mairie, salle des mariages	0
23 juin 2025 de 10h00 à 12h00	Morières-les-Avignon	Espace Robert Dion	6
25 juin 2025 de 10h00 à 12h00	Châteaurenard	Maison des services	0
26 juin 2025 de 10h30 à 12h30	Caumont-sur-Durance	Mairie, salle des mariages	2

L'enquête publique a été clôturée par le Commissaire Enquêteur à la Mairie de Caumont-sur-Durance, siège de l'enquête, le jeudi 26 juin 2025 à 12h30.

Il était prévu que les 21 registres papier soient clôturés et signés par les Maires des 21 municipalités concernées. Elles devaient en faire un scan à transmettre au Commissaire Enquêteur dans les 48 heures après la clôture de l'enquête publique. 4 jours après la clôture de l'enquête, 10 municipalités seulement avaient envoyé le scan de son registre. Il s'agit des municipalités de :

- Caumont-sur-Durance
- Jonquerettes
- Le Thor
- Morières-lès-Avignon
- Saint-Saturnin-lès-Avignon
- Vedène
- Châteaurenard
- Eyragues
- Mollèges
- Noves.

Durant les 11 permanences, seulement 10 personnes se sont déplacées pour venir rencontrer le commissaire enquêteur, 9 personnes ont inscrit un commentaire sur les registres papier en mettant tout de même un bémol à ce chiffre puisque la totalité des registres n'ont pas été transmis. Il n'en reste pas moins que ce chiffre est lamentablement bas mais compréhensible par le manque de relais et d'implication des municipalités sur la tenue de cette enquête publique (le non envoi des registres en étant une preuve flagrante).

Concernant le registre dématérialisé à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/6239/>, registre ouvert du 4 juin 2025 à 9h30 au jeudi 26 juin 2025 à 12h30, il a été consulté par 835 visiteurs uniques, donnant lieu à 298 téléchargements de documents de l'enquête. 164 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation. 37 visiteurs ont déposé au moins une contribution, soit 4.4% des visiteurs. Au total, le registre dématérialisé comptabilise **42 contributions** (+ un double).

Aucun courrier postal ou courrier électronique adressé au Commissaire Enquêteur n'a été reçu à la mairie de Caumont-sur-Durance durant la période d'ouverture de l'enquête.

Aucun incident connu du commissaire enquêteur n'est venu par ailleurs émailler le déroulement de l'enquête.

IV. OBSERVATIONS DU PUBLIC ET ANALYSE DES RÉPONSES PAR LE PÉTITIONNAIRE

A l'expiration de l'enquête publique, les **51 contributions du public** (9 sur les registres papier qui figurent en annexe 5, 42 sur le registre dématérialisé) formulées sur le projet de Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aérodrome d'Avignon-Caumont ont été synthétisées dans un procès-verbal de synthèse regroupant les observations du public et celles du commissaire enquêteur. Ce PV de synthèse a été transmis au pétitionnaire le 3 juillet 2025 soit 7 jours après la clôture de l'enquête publique. Le pétitionnaire a envoyé sa réponse le 16 juillet 2025 soit 13 jours après l'envoi du PV.

L'objet de ce document était de résumer et de classer les 51 contributions et de fournir au pétitionnaire la possibilité de répondre aux observations du public. Ce PV complété par les réponses de la DGAC a été repris en intégralité dans la suite de ce rapport. Les réponses du pétitionnaire figurent dans la colonne de droite **en caractère bleu**. S'il y a lieu, les observations et commentaires du commissaire enquêteur sont rédigés **en caractères vert**.

1. AVIS FAVORABLE OU D'INTÉRÊT SUR LE PROJET

Aucun commentaire favorable ou d'intérêt sur le projet

2. COMMENTAIRES, OBSERVATIONS ET AVIS DÉFAVORABLES OU D'OPPOSITION DE LA PART DU PUBLIC CLASSÉS PAR THÉMATIQUES

A. Contributions directement liées à la thématique de l'enquête publique

- a. *Parcelles dont les obstacles figurent dans la liste des obstacles dépassant les côtes limites autorisées par les servitudes après adaptations (page 11 du présent rapport)*

RD : registre dématérialisé

RP : registre papier

Date et canal observation	Emetteur	Observations	Réponse du pétitionnaire
23/06/25 RD36	LE GAL Christian MONTEIL- FEBVRE Emmanuelle Morières-lès-Avignon Propriétaires des parcelles BN0029 et BN0030	Au cours des échanges nombreux et fournis avec la commissaire-enquêteur le 23 juin 2025 à l'espace Dion à Morières-les-Avignon, nous avons eu la confirmation qu'une servitude aéronautique a pour rôle d'éviter que de nouveaux obstacles ne viennent remettre en cause ce qui avait été accepté au moment de leur établissement. Elle permet également la suppression ou la mise en conformité des obstacles existants qui percent les surfaces définies. Le PSA, document opposable aux tiers, est destiné à être annexé aux documents d'urbanisme des collectivités locales concernées. Il fait l'objet d'une procédure administrative d'instruction et d'approbation lourde comportant notamment l'enquête publique. Le PSA s'adresse aux collectivités concernées, aux porteurs de projet et aux riverains de l'aérodrome qui ne pourront pas librement aménager ou construire de nouveaux équipements qui ne respecteraient pas les cotes altimétriques définies. Une servitude aéronautique impose donc des sujétions multiples aux personnes privées et aux communes concernées. Alors même qu'en tant que riverains de l'aérodrome, nous subissons déjà des nuisances multiples et exponentielles depuis ces dernières années. Il y a dix ans, lorsque nous avons fait l'acquisition de notre	Les requérants critiquent l'imprécision du plan de servitudes qui ne permet pas d'identifier les parcelles concernées ni de localiser précisément les obstacles, et dénoncent un traitement différencié des obstacles selon leur nature. Cadre réglementaire applicable : L'article D.6351-6 du code des transports définit le contenu du dossier soumis à enquête publique, qui comprend notamment "le plan qui détermine les zones à frapper de servitudes aéronautiques de dégagement avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter" et "à titre indicatif, une liste des obstacles dépassant les cotes limites". Les spécifications techniques du PSA sont établies conformément à l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, qui définit les surfaces de dégagement en fonction des caractéristiques de l'aérodrome et non par référence au découpage cadastral. Concernant la précision du plan : Le PSA est un document technique qui définit des surfaces de dégagement aéronautique basées sur des critères de sécurité de la navigation aérienne. La réglementation ne prévoit pas l'obligation de faire figurer les références cadastrales sur les plans de servitudes. Les cotes altimétriques sont définies par rapport au relief naturel et aux coordonnées géographiques (système Lambert 93), ce qui constitue la référence technique appropriée pour ce type de document. Concernant le traitement différencié des obstacles : Le traitement des obstacles dépend de leur nature, de leur position et de leur impact sur la sécurité aéronautique. Certains obstacles existants font l'objet d'adaptations ponctuelles lorsque leur mise en conformité est techniquement ou économiquement inenvisageable (par exemple, une ligne à grande vitesse ou une antenne de télécommunication) et lorsqu'ils sont jugés acceptables, car n'affectant pas la sécurité des

	propriété située en pleine zone naturelle de la commune de Morières-les-Avignon, certes à proximité connue de l'aérodrome, en bordure du golf de Chateaublanc, nous avons été particulièrement séduits par son parc arboré avec ses arbres majestueux. La mise en place a posteriori de ce plan de servitude aéronautique et les contraintes qui en découleraient entraineront nécessairement une dégradation de notre environnement de vie, sans compter la dévalorisation immobilière. Ces deux préjudices devront être indemnisés. Eu égard à la définition du PSA et aux contraintes qu'il impose à ceux qui y seront soumis, tout citoyen concerné est en droit d'exiger un document rigoureux, sérieux et fiable. Malheureusement, il n'en est rien. Voici donc nos observations : - le plan élaboré qui nous est soumis, met en évidence une évaluation à géométrie variable (donc partielle) des exigences de mise en conformité par catégories d'obstacles. En effet les obstacles 1/3/6/15/18/35 et 36 dont les hauteurs de dépassement sont pourtant avérées (antennes, route, voie LGV, poteaux, pylônes électriques) jusqu'à même atteindre 9,7 m pour l'obstacle 36, ne font l'objet que d'une simple « publication à l'information aéronautique ». Il n'est pas concevable de créer une telle servitude sur la base d'un plan qui a délibérément choisi de ne pas exiger une mise en conformité d'obstacles tels que des pylônes et des lignes	aéronefs et la régularité de l'exploitation. Ces obstacles font l'objet d'une publication à l'information aéronautique pour porter leur existence à la connaissance des pilotes et peuvent être assortis d'un balisage. Cette approche est conforme aux dispositions de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié qui prévoit la possibilité d'adaptations des surfaces en présence d'obstacles préexistants, permettant ainsi un traitement différencié des obstacles conforme à l'intérêt général et assurant les meilleures conditions de sécurité des vols. Concernant l'identification des parcelles et les obstacles susceptibles d'être concernés : La procédure d'élaboration des PSA ne prévoit pas l'identification des parcelles sur lesquelles des obstacles sont susceptibles de devoir être mis en conformité. Pour connaître précisément si une parcelle est concernée par les servitudes, les propriétaires peuvent s'adresser au maire de leur commune qui, en application de l'article D.6351-10 du code des transports, "fait connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé sur le territoire de la commune est grevé de servitudes aéronautiques de dégagement". En outre, ce n'est pas parce qu'un immeuble est grevé de servitudes qu'il devra nécessairement être mis en conformité. Dans la mesure où le requérant n'a jamais été en contact avec l'exploitant d'aérodrome, il est vraisemblable qu'il ne sera pas concerné par une procédure de mise en conformité. Le cas échéant, celle-ci est décidée au cas par cas par une décision administrative notifiée aux propriétaires concernés, et fait l'objet d'une indemnisation. En outre, cette décision au cas par cas, à supposer qu'elle advienne dans le futur, resterait soumise au contrôle du juge, notamment sur la proportionnalité de la mesure, ce qui permettrait aux requérants de faire valoir les arguments qu'ils mentionnent sur la nécessité d'une telle mise en conformité au regard de la persistance d'autres obstacles. Il me semble dommage que les éléments de ce dernier paragraphe ne figurent pas sur la Note Annexe des documents d'enquête afin que le public puisse en avoir connaissance et puisse relativiser les conséquences de l'application du PSA à leurs propriétés.
--	--	--

		électriques, tout aussi, et peut-être même plus, susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne. Il y aurait une rupture d'égalité devant les sujétions imposées. - le plan élaboré est particulièrement imprécis puisqu'il ne vise pas les parcelles cadastrales. Comment un document technique, si sensible, si impactant en termes de contraintes peut-il être d'une telle imprécision ? - En l'état, il est donc impossible, et la commissaire-enquêtrice en a convenu puisqu'elle n'a pas été en mesure de nous dire si nos parcelles ainsi que celles des autres personnes présentes étaient concernées, de déterminer la localisation exacte des obstacles naturels qui auraient été identifiés comme « arbres » sans autre forme d'indication. - le plan semble dresser des zones non délimitées, marquées d'un rectangle jaune fluo avec inscrit « 40 » ou « 50 » par exemple. L'étendue de ces zones est inconnue : où commence une zone ? où finit-elle ? - Madame la commissaire-enquêtrice nous a affirmé que nous devons soustraire à la cote NGF relevée sur des zones certes non délimitées, la hauteur du terrain concerné, hauteur qui est mentionnée sur GEOPORTAIL à partir de la référence cadastrale. Il est donc impossible non seulement de connaître la zone du plan dans laquelle nos parcelles sont susceptibles de se trouver mais encore de connaître l'éventuel	Concernant la délimitation des zones : Comme indiqué dans la légende du plan, les rectangles jaune fluo avec inscrits « 40 » ou « 50 » indiquent les cotes altimétriques des surfaces de dégagement (NGF). Elles s'appliquent aux lignes de niveau délimitant les surfaces des servitudes aéronautiques. Conclusion : L'observation ne remet pas en cause la validité technique du PSA. Le plan répond aux exigences réglementaires en vigueur. Toutefois, il est pris note de la demande de précisions concernant la localisation des obstacles, et les services de l'aviation civile pourront apporter des précisions complémentaires aux riverains qui en feraient la demande. Dont acte.
--	--	---	--

		dépassement des « arbres » concernés, non identifiés. En conclusion : Il n'est pas concevable de créer une telle servitude sur la base de ce plan totalement imprécis ne nous permettant pas de savoir si les obstacles naturels visés (« les arbres ») sont sur nos parcelles, ne nous permettant tout simplement pas de savoir si tel ou tel arbre peut recevoir la qualification d'obstacle naturel et dans quelle proportion. Il ne saurait être laissé à l'appréciation du bénéficiaire de la servitude (l'exploitant de l'aéroport) la localisation fine desdits obstacles et de la cote altimétrique retenue. Cela ne pourrait qu'entraîner des contentieux d'interprétation inextricables eu égard à l'imprécision des supports produits. En l'état, ce projet ne peut absolument pas recevoir un avis favorable, pour toutes les raisons évoquées précédemment. S'il venait à recevoir une validation administrative, nous n'aurons d'autre choix que de le contester en justice.	
23/06/25 RP3 Permanence Morières-lès-Avignon	MONTEIL-FEBVRE Emmanuelle Morières-lès-Avignon Propriétaire des parcelles BN0029 et BN0030	Commentaire oral : Constat de l'impossibilité de repérer les parcelles sur les plans fournis pour cette enquête publique y compris sur le plan de détail A2. L'obstacle n°27 de la page 20 de la Note Annexe constitués d'« arbres », lesquels ? dépassant de 20 cm à 3.3 m devront-ils être élagués au risque qu'ils finissent par mourir ou abattus ?	Commentaire oral réitérant l'impossibilité de localiser les parcelles sur les plans et questionnant le devenir de l'obstacle n°27. L'article R.6351-15 du code des transports précise que lorsque les servitudes instituées par le plan de servitudes aéronautiques de dégagement impliquent une modification de l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain, la mise en œuvre des mesures correspondantes est subordonnée dans chaque cas à une décision administrative au cas par cas. L'obstacle n°27, constitué d'arbres avec des dépassements variant de 0,2 à 3,3 mètres, figure effectivement dans la liste indicative des obstacles dépassant les cotes limites. Conformément à la réglementation, la mise en application des

		servitudes pour cet obstacle n'est pas requise de manière obligatoire, et n'est pas décidée à ce stade. Si elle devait l'être elle nécessiterait, le cas échéant, une décision individuelle intervenant après approbation du PSA. Cette décision, à supposer qu'elle soit prise dans le futur, prendrait en compte les nécessités opérationnelles de l'aérodrome, les enjeux de sécurité et les modalités d'indemnisation prévues par la réglementation. Les travaux éventuels (élagage ou suppression) seraient précédés d'une notification aux propriétaires concernés. La décision resterait soumise au contrôle de proportionnalité du juge et pourra être contestée. En outre, elle tiendrait compte de l'ensemble des règles relatives aux coupes de bois. Conclusion : L'inscription de cet obstacle dans le PSA ne préjuge pas des mesures qui seront effectivement mises en œuvre, celles-ci relevant d'une décision ultérieure distincte de l'approbation du plan. Dont acte.
25/06/25 RD41	CANOVAS Andrée Propriétaire des parcelles BN0005, 6, 7, 8 Morières-lès-Avignon	Sur la forme de ladite enquête publique sollicitée en date du 17 février 2025 par la directrice de la sécurité de l'aviation civile en vue de l'approbation du projet de plan des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Avignon Caumont, je déplore le manque de communication, l'absence d'affichage, et le temps court (22,5 jours), accordé aux citoyens pour se prononcer sur un sujet qui les impacte au quotidien, et qui revient à l'aube de la prorogation de la dérogation dont bénéficie l'aérodrome. J'ai participé à la permanence du lundi 23 juin de 10h à 12h à l'espace Dion à Morières-lès-Avignon assurée par Madame la commissaire-enquêtrice, qui s'est étonnée de l'absence de signalisation de la salle et du manque de liaison informatique. Madame LE GAL (MONTEIL-FEBVRE) était présente. Critique de la procédure d'enquête publique (manque de communication, durée courte) et impossibilité d'identifier les obstacles sur ses parcelles, conduisant à un avis défavorable. Cadre réglementaire applicable : L'article R.6351-5 du code des transports prévoit que l'enquête publique est "précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés". La durée minimale réglementaire d'une enquête publique est de deux semaines selon la réglementation applicable (R112-12 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). L'article D.6351-9 du code des transports précise les modalités de publicité du PSA, notamment le dépôt en mairie et la publication en ligne. Concernant la durée de l'enquête : La durée de 22,5 jours est supérieure à la durée minimale réglementaire de deux semaines (14 jours). Cette durée est appropriée compte tenu de la complexité technique du dossier.

	Nous avons été rejointes pour un temps par deux membres de la Mairie, dont Madame RAOULX attachée au service de l'urbanisme et porteuse du dossier, puis par deux membres de France Nature Environnement. Nous attendions de Madame la commissaire-enquêtrice une lecture du positionnement des différents « obstacles » figurants sur le plan qui nous a été soumis, ce plan ne mentionnant pas les parcelles. Cette démarche n'a pu aboutir, malgré la bonne volonté de Madame la commissaire-enquêtrice, nous n'avons pu rapprocher le plan soumis à un plan cadastral, nous restons donc dans l'ignorance de ce qui peut être imposé à tout citoyen, par la décision unilatérale finale attribuée à la direction de l'aérodrome, dans le cadre de l'approbation du projet de plan des servitudes aéronautiques. D'autre part, l'aérodrome Avignon Caumont est un aérodrome privé, et l'enquête relève d'une enquête parcellaire, chaque propriétaire devait être informé du projet des « obstacles » retenus sur ses parcelles. Ayant pu échanger avec Madame LE GAL (MONTEIL-FEBVRE) et Madame la commissaire-enquêtrice, cette dernière nous ayant signalé qu'elle ne prenait pas de notes et que son rapport se basait sur les écrits, je précise à son attention que je cautionne et reprends à mon compte tout ce qui a été parfaitement reporté par Madame LE GAL dans son rapport. Sur le fond, pour répondre à l'objet de la	Concernant la procédure d'information : La procédure réglementaire d'instruction des PSA ne prévoit pas de réaliser une enquête parcellaire préalable qui permettrait d'identifier de manière certaine l'ensemble des propriétaires sous l'emprise du PSA. Le code des transports ne prévoit de consulter le public que par la réalisation de l'enquête publique, après consultation des services et collectivités. Les formalités d'information par voie de presse et d'affichage prévues par la réglementation ont été mises en œuvre. Comme pour toutes les enquêtes publiques, les voies réglementaires d'information du public sont, à l'heure des réseaux sociaux, inefficaces malgré leurs coûts prohibitifs. Concernant l'aérodrome le fait que l'aérodrome soit supposément privé : Le terrain appartient à la collectivité publique (Région Provence-Alpes-Côte d'Azur). L'aérodrome d'Avignon-Caumont est ouvert à la circulation aérienne publique par arrêté interministériel du 18 juillet 1969. À ce titre, il participe à la satisfaction des besoins de la navigation aérienne dans le cadre de l'intérêt général, justifiant l'établissement de servitudes d'utilité publique. Conclusion : La procédure d'enquête publique a été menée conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. Dont acte.
--	--	---

		requête je n'ai aucune information, les moyens n'ont pas été donnés à Madame la commissaire-enquêtrice pour les communiquer, je constate une faute de procédure, et émet un avis défavorable.	
23/06/25 RP4 permanence Morières-lès-Avignon	CANOVAS Andrée Propriétaire des parcelles BN0005, 6, 7, 8 Morières-lès-Avignon	Commentaire oral : Constat de l'impossibilité de repérer les parcelles sur les plans fournis pour cette enquête publique y compris sur le plan de détail A2. L'obstacle n°26 de la page 20 de la Note Annexe constitués d' « arbres », lesquels ? dépassant de 40 cm à 13.4 m devront-ils être élagués au risque qu'ils finissent par mourir ou abattus ?	Commentaire oral réitérant l'impossibilité de localiser les parcelles et questionnant le devenir de l'obstacle n°26. L'obstacle n°26, constitué d'arbres avec des dépassements importants variant de 0,4 à 13,4 mètres, figure dans la liste des obstacles dépassant les cotes limites des servitudes. La réponse fournie pour l'observation référencée « 23/06/25 RP3 Permanence Morières-lès-Avignon » concernant la procédure de mise en application différée de l'obstacle n°27 s'applique également à l'obstacle n°26.
25/06/25 RD39	SOUQUE Grégoire Maire de Morières-lès-Avignon	Cette lettre dans le cadre de l'enquête publique qui se tient du 4 juin 2025 au 26 juin 2025 et relative au plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome d'Avignon-Caumont. Ce lundi 23 juin, mes services ont pu consulter le dossier mis à disposition du public et s'entretenir avec le commissaire enquêteur ainsi qu'avec deux habitants de Morières-lès-Avignon dont les propriétés respectives sont concernées par ce plan de servitudes. Il s'avère que les plans proposés manquent de précisions et ne permettent pas de distinguer exactement les parcelles concernées par les servitudes. Cela constitue ainsi une problématique pour les riverains qui demeurent dans l'incertitude quant à l'impact réel qu'aura ce nouveau plan sur les habitations respectives.	M. le maire constate que les plans manquent de précision pour identifier les parcelles concernées, créant une incertitude pour les riverains, et envisage un avis défavorable. Cadre réglementaire applicable : L'article D.6351-9 prévoit que "le président de l'établissement public de coopération intercommunale et le maire des communes concernées assurent la publication en ligne du plan de servitudes aéronautiques de dégagement" et que celui-ci est annexé au PLU. L'article D.6351-10 confie au maire la mission d'informer "toute personne qui le lui demande si un immeuble situé sur le territoire de la commune est grevé de servitudes aéronautiques de dégagement". La préoccupation exprimée par Monsieur le Maire est légitime s'agissant de l'application pratique du PSA par les services municipaux. Il est rappelé que le PSA définit des servitudes d'utilité publique qui s'imposent aux documents d'urbanisme. Pour faciliter l'application du PSA, les services de la DSAC SE (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est) fourniront aux services municipaux les éléments techniques complémentaires nécessaires à l'instruction des autorisations d'urbanisme, notamment pour l'identification précise des parcelles concernées par les différentes zones de servitudes.

	Comme indiqué, le plan de servitudes devra être annexé au Plan Local d'Urbanisme de la commune et c'est donc cette dernière qui devra en faire respecter l'application. La présentation actuelle ne permettant pas une appréciation précise des implications futures de ce plan de servitudes, la commune envisage d'émettre un avis défavorable à ce stade.	Une fois le PSA approuvé, des échanges techniques pourront être organisés entre les services de l'État et les services municipaux pour faciliter la mise en œuvre pratique de ces dispositions sous la supervision de la DDT 84 (<i>Direction Départementale des Territoires et de la Mer</i>). En particulier, un fichier intégrable au système d'information géographique de la commune pourra être fourni sur simple demande. <i>Dont acte</i> Conclusion : L'observation soulève des difficultés pratiques d'application qui peuvent être résolues par un accompagnement technique post-approbation. Le principe et la validité technique du PSA ne sont pas remis en cause. <i>Dont acte.</i>
--	--	---

Conclusion générale : Les observations formulées portent principalement sur la précision cartographique du PSA et les modalités pratiques de son application. Elles n'identifient pas d'erreurs techniques majeures dans l'établissement des servitudes aéronautiques. Les préoccupations exprimées concernant l'identification des parcelles et la localisation précise des obstacles pourront être traitées dans le cadre de la mise en application du PSA, par la fourniture d'éléments techniques complémentaires aux services municipaux et aux riverains qui en feraient la demande. Le projet de PSA répond aux exigences réglementaires et aux impératifs de sécurité de la navigation aérienne justifiant son approbation.

b. Défaut de prise en compte de l'intérêt général

Date et canal observation	Emetteur	Observations	Réponse du pétitionnaire
18/06/25 RP2 permanence Châteauneuf-de-Gadagne	BEAUMONT François Présidente de Gadagne Environnement	Préambule Le dossier présenté dans le cadre du PSA d'Avignon se définit lui-même comme un dispositif de protection du fonctionnement de l'aéroport, ainsi que des aéronefs qui y atterrissent et en décollent. Il s'appuie	Observation conjointe critiquant le parti pris unilatéral du PSA centré sur la sécurité aérienne, l'absence de prise en compte des risques pour la population, le manque d'évaluation économique régionale, l'impact sur les PLU existants, et demandant le retrait du projet. Cadre réglementaire applicable : L'article L.6351-1 du code des transports définit l'objet des servitudes aéronautiques de

Et aussi 22/06/25 RD22	Association Zone A Protéger Agroparc Montfavet	principalement sur les dispositions du Code de l'aviation civile. Ce parti pris unilatéral, centré exclusivement sur les enjeux de sécurité aérienne, ne répond pas aux exigences plus larges de préservation de l'intérêt général. Il ignore les règles et principes applicables au titre du Code de l'environnement et du Code de l'urbanisme, pourtant pleinement pertinents pour un projet d'une telle envergure. Manque de prise en compte des risques pour la population Le document présenté a pour unique objet la protection de l'activité aéroportuaire. Aucune mesure de protection n'est envisagée pour les personnes et les biens potentiellement exposés aux nuisances et aux risques induits par cette activité, en particulier les habitants des zones urbaines situées à proximité immédiate de l'aéroport, notamment au nord, les communes d'Avignon, Sorgues, Le Pontet et Morières-lès-Avignon. Aucun diagnostic préalable n'a été réalisé concernant l'impact réel de l'aéroport en termes d'aléas et de risques. L'actualité récente – en particulier un accident survenu en Inde dans un contexte comparable – démontre pourtant que des événements dramatiques peuvent survenir lorsqu'un aéroport est implanté en lisière de zones urbaines denses, ce qui est le cas pour l'Aéroport d'Avignon. Absence d'évaluation économique à une échelle pertinente Par ailleurs, les dimensions économiques du projet sont totalement absentes du dossier. Il	dégagement comme ayant pour but de "protéger la circulation aérienne contre les obstacles susceptibles de constituer un danger ou de nuire au fonctionnement des dispositifs de sécurité". L'article L.6350-1 précise que les servitudes aéronautiques sont des "servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol" établies "dans l'intérêt de la circulation aérienne". L'article R.6351-7 définit la procédure d'approbation des PSA et l'article D.6351-6 précise le contenu du dossier d'enquête publique. Concernant l'objet spécifique du PSA : Le plan de servitudes aéronautiques a effectivement pour objet unique et spécifique la protection de la circulation aérienne. Cette focalisation découle directement du cadre légal et réglementaire qui définit précisément la finalité de cet instrument juridique. Le PSA n'a pas vocation à traiter de l'ensemble des enjeux environnementaux, économiques ou d'aménagement du territoire, qui relèvent d'autres procédures et documents spécifiques. Dont acte. Concernant la protection des populations : Le PSA vise à protéger la circulation aérienne et non à gérer les risques et nuisances que celle-ci pourrait faire peser sur les populations. La gestion des risques et nuisances aéronautiques relève d'autres réglementations et dispositifs spécifiques : • Plan d'exposition au bruit (PEB) pour les nuisances sonores • Réglementation de la navigation aérienne et réglementation aéroportuaire pour la sécurité des vols • Enquêtes de sécurité sur les incidents et accidents aéronautiques • Etc. Il est à noter qu'un PEB a déjà été approuvé pour l'aérodrome d'Avignon-Caumont le 15 avril 1982 et sa mise à jour est en cours d'instruction. La commission consultative de l'environnement de l'aéroport d'Avignon Caumont s'est prononcée favorablement sur les
---------------------------------------	--	--	--

	est pourtant essentiel d'évaluer la pertinence d'un tel équipement dans un contexte régional où les aéroports de Nîmes et de Marseille assurent déjà une couverture largement suffisante des besoins en transport aérien, à des échelles bien supérieures. Même si la pertinence de cette infrastructure pouvait être supposée, une étude analytique approfondie s'avère indispensable pour en démontrer la viabilité économique et l'utilité à l'échelle interrégionale. Absence d'évaluation de l'impact sur les constructions actuelles et futures soumises au PLU applicables dans les communes concernées Enfin, le PSA s'impose par décret à tous les règlements locaux existants. Ainsi, les constructions actuelles et projetées conformes aux Plans locaux d'urbanisme des communes concernées par le périmètre du PSA, devront obligatoirement se conformer en termes de hauteurs, formes et activités au décret à venir. Dans ce contexte, la totalité des PLU communaux devront faire l'objet d'une mise en compatibilité avec le texte à venir, par les voies habituelles de procédure administrative (enquête publique, consultation des services, mise en délibération). L'impact économique et environnemental de ces servitudes n'a pas été évalué, que ce soit pour modifier les documents d'urbanisme, ou pour faire mettre en conformité certains équipements, que ce soient des arbres, des constructions.	dispositions envisagées pour la mise à jour du PEB lors de sa réunion du 19 octobre 2023. Il est également notable qu'aucun accident mortel n'est documenté en lien avec l'aéroport d'Avignon depuis son ouverture à la circulation aérienne publique il y a 55 ans. Concernant l'évaluation économique : L'opportunité économique et la viabilité de l'aéroport ne constituent pas des éléments d'appréciation de la légalité d'un PSA. L'aérodrome d'Avignon-Caumont existe et fonctionne depuis 1937, il a été ouvert à la circulation aérienne publique en 1969, consacrant sa qualité d'infrastructure de transport d'intérêt général. Le PSA vise uniquement à préserver les dégagements nécessaires à la sécurité de son exploitation, indépendamment de considérations économiques comparatives avec d'autres aéroports. Concernant l'impact sur les PLU : Le PSA approuvé devra effectivement être annexé aux PLU des communes concernées conformément à l'article L.151-43 du code de l'urbanisme. Cette obligation découle du caractère de servitude d'utilité publique des servitudes aéronautiques. Cette contrainte est inhérente au régime juridique des servitudes d'utilité publique et ne nécessite pas d'étude d'impact spécifique préalable. Les communes disposeront des moyens juridiques appropriés pour adapter leurs documents d'urbanisme si nécessaire. Dont acte. Concernant la conformité des pistes : Les questions relatives à la certification de l'aérodrome et aux éventuelles dérogations accordées relèvent de procédures distinctes de l'établissement du PSA. L'existence de dérogations temporaires n'affecte pas la légalité du PSA, qui est établi pour le stade ultime de développement de l'aérodrome conformément à la réglementation.
--	---	--

		Pour terminer, il faut noter que les pistes ne sont toujours pas en conformité aux normes de sécurité européennes par l'obtention de nombreuses dérogations (pendant 6 ans) pour éviter la suspension d'exploitation. Conclusion : En cohérence avec l'avis émis par l'UNADRAC et en vertu de ses statuts, l'association Gadagne Environnement émet un avis défavorable sur le PSA d'Avignon. Cet avis défavorable repose sur plusieurs motifs : - La non-prise en compte de la protection des populations et de l'environnement ; - L'absence de considération des réglementations applicables au titre du Code de l'environnement, du Code de la santé publique et du Code de l'urbanisme ; - L'absence d'étude économique à une échelle régionale ou interrégionale permettant de justifier la viabilité de l'activité aéroportuaire projetée ; - L'absence d'évaluation sur le niveau de compatibilité avec les PLU existants et la nécessité de les modifier ainsi que l'absence d'étude de l'impact économique ou environnemental de ces servitudes. En l'état, la demande de PSA apparaît donc juridiquement et techniquement incomplète et incohérente. Gadagne Environnement demande le retrait du projet de PSA dans sa forme actuelle, et l'ouverture d'une concertation réelle sur l'avenir de la plateforme aéroportuaire d'Avignon, à la lumière des impératifs climatiques et sanitaires, des objectifs de	Concernant l'articulation avec les autres réglementations : Le PSA s'articule avec les autres réglementations applicables selon un principe de hiérarchie des normes. Sa mise en application pour les obstacles existants reste soumise aux autres réglementations sectorielles, notamment environnementales. Les décisions de suppression d'obstacles devront respecter les règles en vigueur, par exemple en ce qui concerne les coupes d'arbres. Conclusion : L'observation exprime des préoccupations légitimes concernant l'impact global de l'activité aéroportuaire qui relèvent cependant pour la plupart d'autres procédures que l'établissement du PSA. Le plan répond à son objet spécifique tel que défini par la réglementation en vigueur et constitue un outil nécessaire à la préservation de la sécurité de la navigation aérienne.
--	--	---	--

	sobriété foncière, et de la nécessité d'un aménagement du territoire respectueux des riverains et de l'environnement.	
	Observations complémentaires écrites sur le registre en présence du commissaire enquêteur le 18 juin 1-L'État français a demandé à la DGAC il y a 18 ans, de mettre en œuvre un plan de servitude aéronautique. Le retard de la DGAC sur ce plan de servitude a entraîné depuis 18 ans des constructions, habitations TGV par exemple et des augmentations de la taille des arbres. Ce retard manifeste de l'Etat est source de conflits et d'impacts conséquents pour la population et l'environnement. 2- Il est précisé dans le dossier d'enquête publique que de nombreux arbres peuvent faire obstacle à la circulation aérienne. Les articles R 6351-15 à D 6351-17 du code des transports précisent que s'il y a nécessité de couper les arbres ou supprimer les obstacles, une DUP avec un enquête parcellaire sera mise en œuvre. Une étude d'impact sur l'environnement devra donc être réalisée à cette occasion. On ne sait donc pas ce que va faire le propriétaire de l'aéroport à ce sujet et donc l'autorisation de servitude peut impacter fortement l'environnement. En particulier des arbres sont situés en site Natura 2000, (Durance), il peut y avoir des espèces protégées, il pourrait y avoir un défaut de défrichement, il peut y avoir un impact sur la ripisylve et il peut y avoir des espaces boisés classés.	Point 1 : Délai dans l'établissement du PSA Il est exact que l'aérodrome d'Avignon-Caumont ne disposait pas jusqu'à présent d'un PSA approuvé. Cette situation s'explique par les priorités d'établissement données aux aérodromes présentant les enjeux d'urbanisme les plus importants. L'établissement d'un PSA est obligatoire pour l'ensemble des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (CAP) soit plus de 340 plateformes en France concernées. Leur élaboration passe par de nombreuses étapes nécessitant des validations intermédiaires, soit de la part des instances publiques ou privées, soit de la population qui est consultée, et prend donc plusieurs années. La programmation de l'élaboration des PSA est annuelle et dépend notamment des plans de charge des équipes chargées de suivre ces dossiers dont les ressources sont limitées. C'est pourquoi en fonction des enjeux liés à la plateforme (importance de la plateforme, pression immobilière alentour, etc.), il est établi une programmation dans l'élaboration des dossiers qui a jusqu'ici privilégié les aérodromes de plus grande importance pour le transport aérien. Cela explique des délais de programmation très longs pour certains aérodromes secondaires, dont celui d'Avignon Caumont. Le fait que des constructions et plantations aient été réalisées entre-temps ne remet pas en cause la légalité du PSA. La réglementation prévoit précisément un régime différencié entre les obstacles existants et futurs, avec des garanties procédurales et d'indemnisation pour les obstacles préexistants conformément aux articles R.6351-15 à D.6351-17 du code des transports. Dont acte. Point 2 : Impact environnemental des suppressions d'arbres A ce stade rien ne permet d'affirmer que des coupes d'arbres seront à réaliser. Néanmoins si toutefois cela devait être le cas, la mise en

		3-Sur Châteauneuf-de-Gadagne précisément, la côte altimétrique des surfaces de dégagement en m NGF est à 150 m. Sur le plateau, la côte moyenne est environ 115 m cela veut donc dire que les avions doivent circuler à plus de 35 m du sol. Or on constate régulièrement des avions qui volent plus bas. Les réclamations faites sur le site de l'aéroport reçoivent toute une réponse « absence de non-conformité ». Il semble indispensable que des campagnes ciblées de contrôle soient réalisées et que les pilotes responsables sanctionnés.	conformité, à supposer qu'elle soit envisagée, devra effectivement respecter l'ensemble des réglementations applicables, notamment : • Les autorisations de défrichement prévues par le code forestier • Les procédures d'évaluation des incidences Natura 2000 • La protection des espèces protégées • La réglementation sur les espaces boisés classés. Ces aspects seront examinés dans le cadre de la procédure de mise en application, distincte de l'approbation du PSA, conformément à l'article R.6351-15 qui subordonne toute mesure de suppression à une décision individuelle spécifique. Dont acte. Point 3 : Non-respect des altitudes de vol Cette observation porte sur le respect de la réglementation de la circulation aérienne et non sur le PSA lui-même. Le PSA définit des servitudes opposables aux constructions au sol, mais ne réglemente pas les trajectoires des aéronefs ni leurs altitudes de vol. Le respect des altitudes minimales de survol relève de la réglementation de la navigation aérienne et du contrôle exercé par les services compétents. Les réclamations concernant d'éventuelles infractions peuvent être adressées à l'aéroport ou à la gendarmerie des transports aériens. Il est à noter que le circuit d'aérodrome avion est effectué à Avignon à 1000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome soit 300 m, et respecte en tout point du relief environnant une marge de franchissement supérieure à 500 ft, soit 150 m. Ces trajectoires sont donc réalisées à une altitude largement supérieure aux 35 m mentionnés dans le commentaire. Ce point est surveillé par la DSAC SE, qui échange chaque mois avec l'exploitant d'aérodrome pour identifier les éventuelles infractions à la réglementation aérienne sur la base des plaintes remontées par les riverains afin de prendre les mesures appropriées le cas échéant. Mais il semble que ces plaintes soient traitées sans suite par l'aérodrome.
--	--	--	---

Conclusion : Les questions qui témoignent d'une préoccupation des riverains concernant les impacts de l'activité aéroportuaire. Ces préoccupations relèvent cependant pour la plupart de procédures distinctes de l'établissement du PSA, sans remettre en cause la validité technique et juridique du plan de servitudes proposé dans le cadre de son objet spécifique. En effet, l'enquête est menée conformément au code de l'expropriation, contrairement à d'autres enquêtes publiques basées sur les codes de l'environnement et de l'urbanisme. Elle concerne l'établissement de servitudes aéronautiques qui ont pour vocation de préserver l'exploitation de l'aérodrome et de garantir la sécurité de l'évolution des aéronefs que ce soit dans à son stade actuel d'aménagement ou à son stade d'aménagement ultime.

B. Contributions non directement liées à la thématique de l'enquête publique

Nombreuses contributions hors du champ proprement dit de l'enquête mais qui compte tenu du nombre et de la redondance des arguments présentés doivent aussi pouvoir trouver un écho auprès du pétitionnaire. Les contributions étant souvent « copieuses » et les thématiques nombreuses à chaque contribution mais tellement récurrentes, elles sont présentées dans la suite les unes dernières les autres par date de dépôt avec soulignement des arguments mis en avant. Elles sont ensuite reprises par grands thèmes avec seulement leur numéro afin que la réponse du pétitionnaire soit globale.

a. Contributions présentées par date de dépôt

Date et canal observation	Emetteur	Observations
RD Registre dématérialisé		
06/06/25 RP1 permanence Saint-Saturnin-lès-Avignon	SABAU Jean-François Saint-Saturnin-lès-Avignon	Dépôt d'un article du Canard Enchaîné du 10 mai 2025 avec la mention manuscrite « tout est dit » : Avignon, un aéroport qui plonge « Structurellement déficitaire » et abandonné par les compagnies aériennes, l'aéroport Avignon-Provence est monopolisé désormais par les jets d'affaires, les aéro-clubs et les écoles de pilotage. Mais les nuisances sonores sont encore plus fortes, au grand dam des riverains. Pas de quoi empêcher la région de lui filer 1,3 million d'euros par an de subventions. Depuis l'été 2023, l'aéroport d'Avignon-Provence n'accueille quasiment plus de passagers. Adieu, les 130 000 voyageurs du début des années 2000 ! Arrivée du TGV, fermeture de la liaison Avignon-Paris d'Air France, faillite des compagnies à bas coûts... les 30 000 riverains exposés au bruit des six villes alentour (Noves, Caumont-

		sur-Durance, Châteauneuf-de-Gadagne, Vedène, Châteaurenard et Avignon) devraient se réjouir. Fini le boucan, non ? « <i>Pas du tout, c'est même pire qu'avant</i> », pestent Frédérique Boyer et Yves Marie-Cardine, de l'association Un-adrac, laquelle lutte depuis une quarantaine d'années contre les nuisances en tout genre. En fait, cet aéroport est devenu le terrain de jeu favori des aéro-clubs et de leurs vols de loisirs, des écoles de pilotage, des formations de pilote de ligne et des boîtes qui font de la maintenance aéronautique, constate l'association. Certes, tous étaient déjà là auparavant, sauf que maintenant la piste de 1880 mètres leur est presque entièrement dévolue. Ils doivent juste partager avec les jets d'affaires et des jets privés, lesquels n'ont trimballé, l'an dernier que 4854 passagers (Michel Drucker, Barack Obama, Daniel Craig, Elton John, etc.) Propriétaire de l'aéroport, la région Paca, présidée par Renaud Muselier, aime mettre en avant l'état du trafic pour montrer la bonne santé de son équipement : pas moins de « 59587 mouvements d'avions », c'est-à-dire des décollages et des atterrissages l'année passée. « Certes, il y a en fait autant de trafic qu'avant, sauf que les avions sont maintenant plus vieux, plus bruyants, plus polluants », analysent les riverains. Cirque aérien Un avion de ligne, ça atterrit et ça décolle. Un avion de loisirs, d'entraînement, ça multiplie les décollages et les atterrissages, ça fait des tours de piste à répétition. Et d'accueillir avec enthousiasme d'Extinction Rébellion, qui, depuis le début de l'année, bataille pour demander le démantèlement de cette infrastructure « afin de réduire les dépenses publiques, les injustices sociales et l'impact écologique » : campagne d'affichage, pétition, référendum. La région y est évidemment opposée : l'aéroport « assure des missions d'intérêts général essentielles : près de 100 évacuations sanitaires et transports d'organes par an, des exercices militaires, des inspections techniques par RTE », le gestionnaire du réseau de transport d'électricité y ayant établi une base de maintenance pour ses hélicoptères. Et de vanter aussi les mérites de la zone économique moyenne : « 36 entreprises (maintenance aéronautique, formation des pilotes, spécialisation dans les drones ...) soit 518 emplois. » Tout cela n'empêche pas que comme le constatait fin 2023 le conseil économique, social et environnemental régional, les comptes de l'aéroport sont « structurellement déficitaires » et que « les activités du site – aéronautique et zone d'activité – ne (puissent) se poursuivre sans aides financières ». La région jure au « Canard » que sa contribution n'a été l'an dernier que de 235 165 euros. En fait, le vrai chiffre est celui annoncé en décembre par Jean-Pierre Serrus, vice-président chargé des transports et de la mobilité durable, dans « <i>Vaucluse Matin</i> » (14/12) : Environ 1 million d'euros par an et 340 000 euros pour le fonctionnement de l'aéroport. » Avignon gardera-t-il son équipement déficitaire alors que les villes de Nîmes et de Marseille, toutes proches, en ont chacune un en très bonne santé ? Le ministre chargé des transports vient de trancher : l'aéroport joue « un rôle central pour la formation aéronautique et le travail aérien ». Pour les 40 milliards d'économies, il faudra chercher ailleurs.
--	--	--

15/06/25 RD1	RICHARD Josette Morières-lès-Avignon	A l'heure où de multiples contraintes écologiques sont imposées aux citoyens on en est toujours à lutter contre cet aérodrôme déficitaire en permanence depuis des années et qui ne fonctionne qu'avec des subventions. La terre se réchauffe et l'on parle d'abatte des arbres !!! on marche vraiment sur la tête. Sans parler de la pollution liée aux passages des avions. Nous sommes obligés de respirer un air vicié mais les décideurs se moquent éperdument de la population. Cet aérodrôme ne sert qu'à l'aviation d'affaires et aux loisirs de certains. Il serait temps que l'on prenne en compte la santé et le bien-être quotidien des riverains de cet aérodrôme qui n'a plus de raison d'être.
15/06/25 RD2	GALLERINI Maxime Montfavet	J'habite Montfavet depuis 1958 ma maison est en périphérie d'Agroparc. J'ai vu un aéroclub sur aérodrôme, se transformer en aéroport avec ligne quotidienne sur Paris. L'optimisme des années 80 associait l'aviation à la pointe du progrès une façon radicale de désenclaver les territoires. Avec la venue du tgv, et vue la distance Paris -Avignon l'aéroport est devenu déficitaire. Dans un souci de survie, il n'a eu de cesse de trouver des alternatives : Maintenance nationale des hélicoptères de RTE, accueil de jets privés, volige, projets d'entreprise de démantèlement aéronautique et j'en passe. Malgré tout l'aéroport reste déficitaire et subventionné par la région et donc l'argent public. Cet aéroport constitue à ce jour un paradoxe dans l'aménagement du territoire. Avignon ne pouvant se développer que par l'Est, la ville a autorisé une urbanisation à proximité des pistes. Une population donc soumise à des nuisances sonores et à la pollution de l'air. Survol à basse altitude de l'hôpital psychiatrique, Ehpad, centre de rééducation, centre pour autistes. La ronde des jets privés (habitants saisonniers Luberon Alpilles) constitue une aberration écologique. Des centaines de vols entre Avignon et Montpellier ont été enregistrés. Cent kilomètres en jet ! cela illustre le degré d'irresponsabilité, "après moi le déluge" et ce grâce à des fonds publics. Dans l'imaginaire des années 80, l'avion a pu être emblématique du progrès et d'une expansion infinie. Aujourd'hui le vent a tourné. L'avion est montré du doigt car trop énergivore pour un transport de masse. L'aéroport de Marseille et de Nîmes sont largement suffisants. La ville d'Avignon pourrait se saisir de 200 hectares pour un aménagement écologique et concerté. Arrêter notre agitation stérile, respecter la planète pour qu'elle reste habitable.
16/06/25 RD3	Anonyme	Je m'oppose à ce Plan de Servitudes Aéronautiques pour les raisons suivantes : - Cela entraînera une amplification des nuisances aux riverains - Cela amènera beaucoup de pollution aux particules fines émises par les avions - Il est nécessaire de diminuer le réchauffement climatique et de réduire les gaz à effet de serre. - A l'heure actuelle, il est nécessaire de réduire le trafic aérien des Jets privé et de loisir (ce qui est le principal usage de l'aérodrôme d'Avignon) alors qu'il existe déjà 2 aéroports dans la région (Marseille et Nîmes) - Ce projet va entraîner l'abattage d'arbres alors qu'ils participent activement à la lutte contre le réchauffement

		climatique - Pour rappel, l'aérodrome d'Avignon n'est pas en conformité avec les directives Européennes.
17/06/25 RD4 23/06/25 RP6 Permanence de Morières-lès- Avignon	MARIE-CARDINE Yves Avignon Président de l'Un- Adrac	Contribution au registre de l'enquête publique – Opposition au Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) dans sa forme actuelle L'Union de défense des riverains contre les nuisances de l'aéroport d'Avignon (Un-Adrac), association loi 1901 engagée dans la protection de la qualité de vie et de l'environnement dans le bassin de vie avignonnais, souhaite faire entendre sa plus vive inquiétude quant à l'impact du projet de Plan de Servitudes Aéronautiques actuellement soumis à enquête publique. 1. Une atteinte disproportionnée à l'environnement et au cadre de vie Le PSA, dans sa version proposée, impose des contraintes d'urbanisme supplémentaires sur une large zone autour de l'aéroport, au nom d'une hypothétique montée en puissance du trafic aérien. Cette vision va à contre-courant des impératifs environnementaux actuels. Les survols à basse altitude, induits par les nouvelles trajectoires envisagées, aggraveraient la pollution sonore et atmosphérique dans des zones déjà fragilisées (Montfavet, Châteauneuf-de-Gadagne, Morières-lès-Avignon, Caumont-sur-Durance, Noves). La préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers — en particulier dans la plaine de la Durance — est incompatible avec un renforcement des contraintes liées à l'exploitation d'un aéroport déficitaire. 2. Un projet anachronique face à l'urgence climatique Alors que la France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, il est aberrant de renforcer les servitudes en faveur d'une infrastructure dédiée à l'aviation, notamment aux jets privés et aux vols courts — les plus polluants par passager transporté. Ce PSA apparaît comme un levier caché pour verrouiller à long terme la plateforme et empêcher toute reconversion de la zone, au moment même où des alternatives plus durables (logistique ferroviaire, zones d'activités écologiques, agriculture de proximité) devraient être mises en œuvre. 3. Une absence de justification économique sérieuse L'aéroport d'Avignon-Provence est structurellement déficitaire, avec moins de 100 vols par jour, pour une majorité de vols d'école ou d'aviation de loisir, qui n'ont aucune valeur stratégique pour le territoire. Le maintien et la rigidification de servitudes sur des dizaines d'hectares autour de l'aéroport bloquent le développement urbain et économique cohérent des communes riveraines, sans contrepartie réelle en matière d'emploi ou de services. 4. Une opacité persistante et un dialogue citoyen insuffisant. Enfin, nous dénonçons l'opacité de la procédure, le manque de communication en amont avec les habitants concernés et la faiblesse de la concertation avec les associations environnementales. Le projet de PSA est fondé sur une projection de croissance aérienne aujourd'hui démentie par les dynamiques écologiques, réglementaires et économiques actuelles.

		5. Pour terminer, il faut noter que les pistes ne sont toujours pas en conformité aux normes de sécurité européennes par l'obtention de nombreuses dérogations pour éviter la suspension d'exploitation Conclusion : L'Un-Adrac demande le retrait du projet de PSA dans sa forme actuelle, et l'ouverture d'une concertation réelle sur l'avenir de la plateforme aéroportuaire d'Avignon, à la lumière des impératifs climatiques et sanitaires, des objectifs de sobriété foncière, et de la nécessité d'un aménagement du territoire respectueux des riverains et de l'environnement. Nous souhaitons que l'enquête publique permette non pas d'entériner un projet préconçu, mais d'ouvrir un débat de fond sur l'avenir de ce territoire et sur les usages que les citoyens souhaitent y développer.
17/06/25 RD5	SCHOEPPER Jean Luc Morières-lès-Avignon	Il y a des maisons habitées par des familles 1km au nord de la piste. Le trafic de petits avions bruyants qui effectuent des tours de piste jour et nuit est excessivement dérangeant et d'autant moins acceptable qu'il s'agit d'activités de loisir pour un très petit nombre de gens aidés (car non rentables et polluantes) par nos impôts. La charte de bonne conduite a fait long feu. Avant d'envisager des travaux coûteux et inutiles comme souvent, il pourrait être judicieux de faire décoller les avions plus près de l'aérogare et de leur demander de virer plus tôt sans risque pour leur sécurité. Enfin, on note une augmentation du trafic des jets privés, au mépris complet du réchauffement climatique et de la santé physique et psychologique des populations au sol dans un vaste rayon. Notre vie change avec cet aéroport, une pollution visuelle, sonore sans oublier la pollution de l'air ! À Châteaurenard nous pouvons prendre le temps de marcher dans la colline et en même temps être dérangé par tous ces avions. Tourisme avec des avions ultra bruyants qui passent juste au-dessus de nos maisons. Dans un monde qui prend feu et avec ce réchauffement climatique peut-on pas oublier cet aéroport qui ne sert à rien !
17/06/25 RD6	Anonyme	
17/06/25 RD7	Anonyme	Habitante à Morières depuis 45 ans le développement de l'aéroport ne me semble pas en ligne avec le bien être des riverains. Nuisances sonores, pollution, non-respect des règles de survol (les avions ne respectent pas l'altitude ni les chemins de passage). Faisons d'abord en sorte que les règles déjà établies soient respectées avant d'en ajouter. L'abattage d'arbres alors qu'ils participent activement à la lutte contre le réchauffement climatique ne semble pas en ligne avec les besoins actuels en matière de protection de notre environnement sans lequel nous ne survivrons pas... il existe des alternatives à l'aéroport d'Avignon. Ce projet me paraît disproportionné et « hors sol » à tous les niveaux. Je vous fais donc part de mon opposition à ce projet. Depuis des années nous avons des survols d'avions de club et d'avion de tourisme. L'été les petits avions se livrent à des acrobaties et génèrent des bruits toute la journée. Le bruit est une gêne importante, mais on ignore l'impact réel de la pollution en l'air et au sol. L'aéroport d'Avignon n'a pas lieu d'être agrandi ou modernisé car il existe déjà 2 plateformes aéroportuaires à proximité de notre ville (Marseille -Marseille -Marignane et Nîmes Garons) ; De plus, la gare TGV dessert rapidement toutes les grandes villes (Paris, Lille, Lyon, Dijon, Besançon). A l'ère du réchauffement climatique, il est préférable de prendre
18/06/25 RD8	ROUX Sophie Montfavet	
18/06/25 RD9	SAVALLE Erika Morières-lès-Avignon	

		le train pour se déplacer ou d'utiliser les plateformes aériennes déjà en service. Les particules fines émises par les avions seront encore en plus grand nombre dans l'atmosphère, ce qui sera préjudiciable pour la santé des riverains et des habitants des communes alentours. Les nuisances sonores seront aussi très importantes. Les habitants ont besoin de verdure, d'arbres, d'insectes et de petits animaux pour bien vivre, pas d'avions. Il serait judicieux de transformer ces parcelles de terrains en parcs, base de loisirs et jardins pour que TOUTS les habitants du bassin avignonnais en profitent, l'aéroport étant financé par des subventions de l'état et de la région, soit dit en passant : mes impôts).
18/06/25 RD10	KASSARDJIAN Patrick Montfavet	Est-il logique de prétendre réduire, au plan national, les émissions de gaz à effet de serre et de localement, développer les infrastructures permettant l'augmentation de ces mêmes émissions ? Doit-on pour la satisfaction de quelques-uns (jets privés, école de pilotage, voltige etc...) subir collectivement les conséquences financières et l'altération de notre cadre de vie ? La densification du tissu urbain des communes d'Avignon, Châteauneuf, Noves et Morières devrait inciter nos élus à ne plus investir d'argent public dans une infrastructure obsolète à moyen terme.
18/06/25 RD11	Anonyme	Ce plan est un scandale. Il vise à sécuriser les aéronefs et à protéger une activité de loisir au détriment des populations au sol sur Montfavet, Morières et Gadagne. Aucun intérêt pour les riverains. A l'heure du réchauffement climatique, les valeurs sont totalement inversées. Opposition totale à ce plan.
19/06/25 RD12	Anonyme mais même adresse IP que ci-dessus	Non seulement cet aéroport ne sert à rien mais ces travaux vont coûter des milliers voir des millions d'Euro au frais du contribuable pour quelques avions de loisir ou de confort (jets privés). Par ailleurs des arbres vont être abattus dans un contexte de besoin absolu de captage du CO2. Un NON-SENS total !
19/06/25 RD13	Anonyme mais même adresse IP que ci-dessus	N'y a-t-il pas mieux à faire avec l'argent public dans cette période que de couper des arbres et de saccager la nature ?
19/06/25 RD14	Anonyme	Opposition
19/06/25 RD15	Anonyme	Les seuils d'approche sont trop bas, l'aéroport n'est pas aux normes, son activité de maintenance et d'aviation privée génère énormément de nuisances (nombreux vols circulaires). La zone devrait être reconnue zone à forte densité de population pour enfin normer cet aéroport poubelle, interdire les vols circulaires et la voltige. Il y a deux aéroports de proximité, pourquoi maintenir à coup de subventions ces activités et contribuer ainsi à la dégradation du cadre de vie et la santé des nombreux riverains ?
20/06/25 RD16	BOYER Frédérique Noves	L'aéroport d'Avignon, peut-être devrait-on dire l'aérodrome, a une particularité : il a du mal à se mettre en règle. - Pas de PEB mis à jour depuis 1982. En cours de révision, mais cette dernière semble reculer à chaque fois qu'on se rapproche. - Pas de RESEA (zone de crash rendu obligatoire depuis longtemps par l'Europe pour tous les aéroports), malgré les multiples dérogations obtenues d'années en années, la dernière expirant le 30 juin 2025. - Pas de plan de servitude aéronautique. A croire qu'on vient de s'en apercevoir puisque cette enquête publique concerne justement ce PSA.

		Comment est-il possible qu'on ait laissé fonctionner un tel équipement avec autant d'irrégularité ? Sans PEB actualisé, sans PSA, sans RESA, sans lignes régulières et sous dérogation permanente. Et pourtant, l'urbanisation est continue autour de cet aérodrome puisque rien n'est venu entraver l'installation de nouvelles populations et de nouvelles activités. Et c'est au nom de cet équipement irrégulier qu'il faudrait à présent imposer à 22 municipalités dans un imposant rayon géographique, d'éliminer des arbres, des pylônes, modifier des édifices. Pour un aérodrome qui n'a pas de lignes régulières, qui développe la branche la plus polluante des activités aéronautiques, le trafic de jets privés. Sans compter tous les vols d'écoles, d'aéroclubs, de loisirs avec des avions bruyants polluants effectuant des tours de pistes pendant des heures y compris le week-end et en soirée et les jours fériés, sans aucun respect ni considérations pour les populations présentes autour et en dessous (et même pendant les alertes pollution). C'est totalement intolérable de faire payer la collectivité maintenant pour des installations qui n'auraient jamais vu le jour si cet aéroport et ses responsables à tous les niveaux avaient juste respecté les règles et la loi tout au long de son fonctionnement. D'autant qu'il ne fonctionne qu'avec beaucoup d'argent public, argent public qui ne profite absolument pas à un service public, mais à du privé, ce qui me semble scandaleux. C'est pourquoi je suis totalement opposée à le doter à présent d'un PSA, ce qui reviendrait à légitimer toutes ces négligences passées (état, région ?). Il conviendrait au contraire de demander justice aux institutions qui lui ont permis de continuer des activités aéronautiques en dépit de tous ces manquements. Et d'admettre que son existence n'est pas fondamentalement indispensable sur un territoire où les aéroports ne manquent pas : Nîmes, Aix en Provence, Montpellier, Marseille.
20/06/25 RD17	Anonyme	Le bruit insupportable, à n'importe quelle heure de la journée et de la semaine, dimanche compris pour certains, hors secours bien sûr, et les pollutions dues aux déversements divers (huile, essence, détergents...) sont incompatibles avec la santé des riverains dont les constructions furent autorisées en prétendant une fermeture définitive de cet aérodrome, Ceux qui l'utilisent pourraient très bien s'orienter à Nîmes ou à Marseille nettement mieux équipés et sécurisés. IL est incompréhensible de nos jours de continuer à abattre la nature, végétale et expulser la vie animale encore un peu présente. De plus, la mairie d'Avignon a signé un permis de construire de 173 logements sociaux en particulier dans la zone prévue. MEDIPOLE récemment installée subira des nuisances qui ne peuvent qu'interroger des personnes ayant un peu de logique.
20/06/25 RD 18	DOC Sandrine Avignon	Je souhaite dénoncer une atteinte à l'environnement et au respect de notre cadre de vie. Nous avons acheté une maison dans une zone proche de l'aéroport et nous avons conscience des conséquences néanmoins les nuisances sonores s'amplifient, et qu'en est-il de l'impact environnemental ? De plus les nuisances se sont nettement amplifiées avec les passages des hélicoptères. Nous sommes actuellement en période de pollution due au réchauffement climatique avec des contraintes de réduction de vitesse lorsque j'utilise ma voiture, qu'en est-il des vols des avions ?
21/06/25 RD19	Anonyme	Pollution

21/06/25 RD20	STOKLOSA Pascal Morières-lès-Avignon	La ville d'Avignon est classée en zone à forte densité de population, je ne comprends pourquoi le quartier de Montfavet n'est pas inclus dans cette zone. Il n'est pas mentionné sur les plans l'établissement hospitalier de Montfavet, la maison de repos, le centre de rééducation et le collège de Morières les Avignon qui sont régulièrement survolés. Encore une fois un plan en faveur de l'aéroport au détriment des riverains. Cet aéroport est au milieu de plusieurs villes, qui obligent lors des atterrissages et des décollages le survol à basse altitude, sans prise en compte des effets dévastateurs sur la santé par le bruit et des retombés des gaz (voir article joint), et au cas ou... la présence de ces villes est bien plus ancienne que l'aéroport. D'où la conclusion, pourquoi ce sont les villes qui doivent s'adapter à un aéroport qui est mal placé géographiquement qui n'a d'intérêt que pour un très petit nombre de personnes, et dont les retombés sur l'emploi directement lié à l'aéronautique sont dérisoires. Il n'est pas vraiment d'utilité public mais plutôt de détérioration de l'environnement et de la qualité de vie de milliers de riverains. Comme preuve aujourd'hui 20 juin 2025 la préfecture a déclenché le plan pollution air, ce qui n'empêche pas les avions de tourner depuis toute la journée, sans aucune gêne. Un aéroport pas en règle avec les directives européennes, à 50 km de Nîmes, 75 km de Marseille, aujourd'hui on parle de réchauffement climatique, réduction des polluants fossiles, alors que ce plan de servitude parle d'abattage d'arbres, de croissance d'aéroport, d'augmentation de bruit, d'augmentation de rejet polluant... Pièce jointe : un article de Sara Claessens - journaliste santé intitulé « Vivre près d'un aéroport ou sous un couloir aérien : quels effets sur la santé » mais sans référence de parution. Résumé : l'avion est un moyen de transport controversé. L'émission de particules ultrafines peut mettre la santé en danger et les nuisances sonores à proximité des aéroports ont également des effets néfastes. Chez certaines personnes, elles perturbent le sommeil à un point tel qu'elles développent une tension artérielle élevée, ce qui augmente le risque de crise cardiaque.
21/06/25 RD21	BENAS Josette et René Châteauneuf-de-Gadagne	Les retombées économiques invoquées depuis de très très nombreuses années sur la présence et le développement de l'aéroport ne sont toujours pas au rendez-vous malgré les sommes colossales investies depuis des années. D'autre part, les mêmes mesures sont annoncées depuis de nombreuses années également, les mêmes erreurs perpétués, les promesses faites aux Riverains de maîtrise des nuisances non tenues, les riverains méprisés, pas entendus. Le PSA laisse largement entrevoir des contraintes supplémentaires pour les villes et villages environnants alors même que les riverains attendent les améliorations promises. Ces servitudes auraient pour effet de développer une aviation toujours plus polluante que sont les jets privés et les vols courts, ce qui renforce un sentiment d'aberration déjà très présent face à l'urgence climatique et aux efforts toujours plus importants demandés à la population locale non concernée par ce type de service qui en paye pourtant prix fort contre son grés. Obligée de subir. Il est temps de réfléchir honnêtement et sérieusement à des solutions et des activités plus responsables et moins

		polluantes, durables, sur cette plateforme, pour l'intérêt et le bien et la santé du plus grand nombre et des générations futures et non de quelques privilégiés seulement. Nous attendons de la part des "décideurs" qu'ils se creusent enfin les méninges pour enfin aboutir à des choix remarquables reconnus de Tous, des actions réfléchies et plus responsables face aux enjeux qui sont les nôtres, dans le respect des populations et de l'ensemble du vivant.
22/06/25 RD22	Association Zone À Protéger Agroparc Montfavet	Doter l'aéroport d'Avignon d'un plan de servitude aéronautique apparaît peu compréhensible dans la mesure où son développement malgré des années d'existence n'a jamais été à la hauteur des autres aéroports tout proches comme celui de Marignane, ou celui de Nîmes en terme de services rendus aux citoyens, ou de création d'emplois réels directement en lien avec l'aéronautique. Cette enquête n'est en outre visible que par une minorité d'habitants qui font l'effort de s'informer, et, à sa lecture, sa visibilité est encore plus discutable : on comprend qu'il faut que l'environnement actuel s'adapte au potentiel développement de l'aéroport, que des contraintes supplémentaires vont ainsi s'imposer aux riverains déjà impactés par son existence au sein de bassins de population qui se sont densifiés depuis vingt ans. Or ces contraintes supplémentaires ne sont pas clairement expliquées et adaptées à la compréhension des citoyens ordinaires que nous sommes: quels arbres centenaires ou bi-centenaires vont-ils peut-être perturber de nouveaux couloirs de navigation (arbres qu'il faudra peut-être sacrifier dans un contexte climatique précarisé), quels survols supplémentaires seront subis par les riverains dont l'état de santé est déjà impacté par le bruit à tout heure (pollution sonore pseudo-réglée sans charte définie de concert avec les associations de riverains), bref quelles conséquences concrètes pour l'urbanisme et le cadre de vie? Par ailleurs, nous nous interrogeons sur l'existence d'un cadre légal cohérent défini au préalable à l'écriture de ce plan de servitudes aéronautiques, à savoir: - une révision du PEB - une étude d'impact des servitudes, ou tout du moins une analyse d'incidences sur l'urbanisme et les droits des tiers (patrimoine urbain et naturel, activités agricoles, activités de loisir de plein air, hôpitaux, crèches et instituts médicoéducatifs se trouvant à quelques centaines de mètres,...) - la prise en compte de la biodiversité dans ce secteur jouxtant une zone Natura 2000. Ce cadre légal a-t-il été respecté? Nous n'avons pas vu de tels documents publics portés à notre connaissance lors de cette enquête publique. Pour finir, il n'apparaît pas sensé de valider un plan de servitudes aéronautiques sans une discussion élargie aux élus et à la portée de tous les citoyens impactés des communes environnant cet aéroport, qui payent déjà doublement le prix du voisinage de cette infrastructure polluante: par l'argent public, et par l'atteinte à leur santé; il n'est pas concevable que des nuisances supplémentaires leur soient imposées de manière discrétionnaire.
22/06/25 RD23	Anonyme	Avis défavorable au PSA de l'aérodrome Avignon-Caumont. Habitant à Châteauneuf-de-Gadagne, je suis opposée à ce projet en raison des nuisances sonores qu'il risque d'aggraver dans notre commune, déjà impactée par le survol des avions. Cela nuit à la qualité de vie des riverains.

22/06/25 RD24	Anonyme mais même adresse IP que RD23	Je donne un avis défavorable au plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome Avignon-Caumont. Résidant à Châteauneuf-de-Gadagne, je refuse toute aggravation des nuisances sonores aériennes.
22/05/25 RD25	Anonyme	Habitant au nord de la piste sur la commune de Montfavet il nous paraît aberrant de continuer de subventionner à cette hauteur cet aérodrome alors que dans la période on demande aux français de faire des économies alors qu'il ne sert qu'à une minorité de jets privés particulièrement pour des trajets courts. Les jours de vent du sud nous sentons une odeur de kérosène qui pollue notre atmosphère en plus de la pollution sonore récurrente. Tous les jours on nous culpabilise en tant que citoyen sur notre impact sur le réchauffement climatique et ce projet va accentuer le réchauffement climatique et n'a aucune vertu écologique bien au contraire. Pour compléter le constat on doit en plus supporter les acrobaties pour le plaisir d'une seule personne qui pollue la qualité de vie de toute une population par son bruits et ses émanations très polluantes. Où est la plus-value pour les riverains et les communes dans ce nouveau projet ? Ces subventions devraient être employées plus intelligemment.
22/6/25 RD26	PRADELLE Laure Morières-lès-Avignon	Un projet d'extension de l'aéroport probablement, alors que tous les citoyens du Vaucluse savent que cet aérodrome fonctionne grâce à des subventions conséquentes, à leur charge donc, et sans bénéfice en termes de mobilité pour les habitants... Le territoire d'Avignon est pourtant bien desservi, par le train et l'autoroute déjà en place, pourquoi persévérer dans ce projet ?? Aucune information spécifique pour les riverains ne semble prévue, et aucun argumentaire motivant ce projet n'est présenté dans les documents mentionnant cette étude PSA. Comment comprendre ce type de politique ??
22/06/25 RD27	Anonyme mais même adresse IP que ci-dessus	Les pouvoirs publics se préoccupent de la sécurité des aéronefs et se moquent bien des habitants qui souffrent du trafic aérien. Contre le projet.
22/06/25 RD28	MINOT Marie-Dominique Morières les Avignon	Alors que la Ministre de la transition écologique appelle à "un sursaut mondial" après la parution d'une étude mondiale alarmante sur le changement climatique et de rappeler qu'il est nécessaire d'agir fortement afin de réduire l'émission de gaz à effets de serre, le projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement tel que proposé est une aberration dans le sens ou : - il tend à pérenniser un aérodrome dont l'utilité est largement contestée (utilisé essentiellement pour l'aviation de loisir / jets privés) donc producteur de gaz à effet de serre (et je ne parle même pas du million de subventions - d'équilibre ou autres - provenant de l'argent public pour le maintenir à niveau) - mais également à abattre un nombre certain d'arbres voire de forêts alors que ceux-ci sont absolument nécessaires pour lutter contre le réchauffement climatique. Il est rappelé également que cet aérodrome est actuellement en infraction avec la législation Européenne pour laquelle il bénéficie depuis 6 ans de dérogations sans cesse renouvelées, (étant précisé que la dernière expire le 30 juin prochain et qu'un appel d'offres fictif de travaux vient d'être lancé. En effet, l'aérodrome ne maîtrise pas

		l'intégralité de l'assiette foncière nécessaire pour ces travaux). Dans un cadre « normal » son activité serait suspendue. Ainsi, à minima, le sujet de PSA devrait être au moins être reporté jusqu'à sa mise en conformité. Par ailleurs, il existe à proximité divers aérodromes dont celui de Nîmes (52 kms) et l'aéroport de Marseille (85 kms) qui suffisent amplement à la région. Je ne peux donc qu'être opposée à ce plan de servitudes qui va, en plus des conséquences écologiques, participer à la dégradation des conditions de vie des riverains. Selon les propres mots de la Ministre "l'inaction climatique est une arme de destruction massive". Un aérodrome où n'atterrissent que des avions d'aéroclub et des jets privés, sponsorisé par la région car non rentable. Ouh ouh, réveillez-vous....
22/06/25 RD29	Anonyme	
22/6/25 RD30	HEYMAN P. Châteauneuf-de-Gadagne	A l'heure actuelle, il est aberrant que les pouvoirs publics subventionnent un aéroport qui coûte une fortune à la collectivité et qui n'a plus de raison économique d'exister.
22/6/25 RD31	FERRAND Valérie Châteauneuf-de-Gadagne	Je demande le retrait du projet de PSA dans sa forme actuelle, et l'ouverture d'une concertation réelle sur l'avenir de la plateforme aéroportuaire d'Avignon, à la lumière : des impératifs climatiques et sanitaires, des objectifs de sobriété foncière, et de la nécessité d'un aménagement du territoire respectueux des riverains et de l'environnement.
23/06/25 RD32	BACHIMON Philippe Châteauneuf-de-Gadagne	La question qui est posée par ce projet est celle du respect des règles. En l'état présent les règles négociées et édictées ne sont de fait jamais respectées (ou à la marge) en matière de survols et de bruits. L'opérateur se dispensant allègrement des gardes fous qu'il s'impose, nul doute que la situation déjà incontrôlée ne devienne insupportable. C'est un peu toute la limite de l'enquête publique présente. Elle relève bien d'un principe (légal) de précaution, fort louable au demeurant, mais elle ne sera pas suivie d'une modalité de vérification ni de verbalisation des comportements délictueux. C'est toute la limite de cette procédure que je permets de souligner ici
23/06/25 RD33	MURZILLI Philippe Châteauneuf-de-Gadagne	Nuisances incessantes. A contre-courant de l'urgence écologique.
23/06/25 RD34	Anonyme	Une justification économique au développement de l'aéroport d'Avignon-Provence - structurellement déficitaire, avec moins de 100 vols par jour, pour une majorité de vols d'école ou d'aviation de loisir - n'a pas de valeur "stratégique" pour le territoire. De plus, vous n'êtes pas sans ignorer les projets d'urbanisme aux abords de l'aéroport. L'aménageur CITADIS peut vous renseigner à ce sujet... Dans un contexte de réchauffement climatique, et une politique axée sur le développement des

		aménagements/environnements à traiter sur le versant écologique, quel sens citoyen donner à ce projet ? Je souhaite simplement que vous preniez vos décisions en "votre âme et conscience", afin de faire les meilleurs choix pour vous et vos concitoyens.
23/06/25 RD35 Même auteur que RD4	MARIE-CARDINE Yves Administrateur Atmosud Administrateur France Nature Environnement Membre de l'Ufcna	Enquête publique relative à l'adoption du Plan de Servitude Aéronautique (PSA) de l'aéroport d'Avignon-Provence A Noter que cette contribution fait suite à ma visite et la discussion de ce jour à Morières avec Madame la commissaire enquêteur Opposition au projet de plan de servitude aéronautique – Aéroport d'Avignon-Provence 1. Introduction En tant que citoyen concerné, membre engagé de la société civile et représentant d'une sensibilité écologique fondée sur des faits, je souhaite exprimer une opposition claire et motivée au projet de plan de servitude aéronautique (PSA) actuellement soumis à enquête publique. Ce plan vise à pérenniser et potentiellement étendre une infrastructure aérienne dont l'exploitation actuelle soulève de multiples illégalités, impacts environnementaux et échecs économiques, tout en fermant la porte à des alternatives durables pour le territoire avignonnais. 2. Une exploitation aéroportuaire hors des clous réglementaires 2.1. Absence de RESA et exploitation dérogatoire permanente La piste de l'aéroport d'Avignon ne possède pas de zone de sécurité d'extrémité de piste (RESA) conforme aux exigences de l'OACI, condition pourtant essentielle à la sécurité des opérations aériennes. Cette situation, connue et documentée, fait l'objet de dérogations temporaires renouvelées année après année, dans un contournement manifeste de l'esprit des normes. À ce jour, l'aéroport n'est pas en conformité, mais continue à être exploité comme si de rien n'était, exposant les riverains et les passagers à un risque inacceptable. 3. Un plan d'exposition au bruit (PEB) obsolète et un PGS jamais révisé Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport date de 1982 et n'a jamais été révisé, en violation de la loi et des principes élémentaires de précaution et de mise à jour des documents d'urbanisme. Cette situation laisse la porte ouverte à une urbanisation galopante, notamment à l'Est d'Avignon, seule zone d'expansion possible de l'agglomération. La cohabitation croissante entre habitat et infrastructure aéroportuaire est source de conflits d'usage, de nuisances sanitaires, et d'inégalités territoriales. 4. Une absence de transparence sur les nuisances réelles Depuis plus de 18 mois, des mesures de bruit ont été réalisées dans le cadre d'un partenariat avec des associations environnementales et des organismes techniques. À ce jour, aucun résultat n'a été communiqué au public, ni intégré à la présente enquête publique. Cette opacité nuit gravement à l'information du public, pourtant garantie par le Code de l'environnement (art. L123-1 et suivants), et entache la validité du processus de concertation. 5. Un gouffre financier sans fondement économique solide Depuis des décennies, l'aéroport d'Avignon est justifié par des arguments économiques systématiquement contredits par la réalité :

	Des lignes ouvertes puis fermées, faute de viabilité commerciale. Des promesses d'emplois jamais concrétisées. Une infrastructure subventionnée à perte par la Région Sud et la DGAC, au détriment de l'intérêt général. Des plateformes mieux équipées, comme Marseille-Provence ou Nîmes-Garons, situées à proximité immédiate, rendent l'aéroport d'Avignon redondant. La stratégie d'exploitation repose sur une logique opportuniste, sans vision de long terme ni retour sur investissement. Le site devient un chantier permanent, sans feuille de route claire, ni bilan économique digne de ce nom. 6. Une instrumentalisation de l'aménagement du territoire au profit du tout-avion Le PSA proposé apparaît comme un outil au service d'intérêts privés ou institutionnels partiaux, orienté vers le tout pour l'aviation, au détriment : Des riverains, De la biodiversité (présence avérée d'espèces protégées dans le périmètre immédiat), Destruction de la flore De la qualité de l'air (aucun suivi objectif public de la pollution atmosphérique), De la santé publique (bruit, stress, pathologies respiratoires). La DGAC et la Région Sud, à la fois juges et parties, agissent sans contre-pouvoir réel, dans un déni de démocratie environnementale et sans vision d'adaptation au changement climatique. 7. Une opportunité historique pour créer un poumon vert de 200 hectares Le site de l'aéroport représente un potentiel de reconversion écologique exceptionnel : près de 200 hectares qui pourraient être réaménagés en : Zone de compensation écologique, Réserve naturelle périurbaine, Corridor de biodiversité et de fraîcheur urbaine, Ferme urbaine, zone d'agroécologie, équipements publics durables. La Région et l'État, en cohérence avec les objectifs du Plan Climat, de ZAN (Zéro Artificialisation Nette) et de résilience urbaine, devraient soutenir cette mutation au lieu de renforcer un modèle à bout de souffle. 8. Conclusion – Opposition formelle au Plan de Servitude Aéronautique Au regard des éléments suivants : Illégalité persistante de l'exploitation actuelle, Obsolescence du PEB, Absence de transparence sur les nuisances réelles, Inefficacité économique structurelle, Non-conformité aux engagements climatiques et sanitaires de la France, Atteinte potentielle à la biodiversité et à la santé publique,
--	---

		Destruction d'Arbres je m'oppose formellement à l'adoption du plan de servitude aéronautique de l'aéroport d'Avignon-Provence. Ce projet est inacceptable en l'état et va à l'encontre de l'intérêt général. Il doit être retiré, et une concertation sérieuse sur la reconversion du site doit être ouverte sans délai.
24/06/25 RD37	BOUQUET Roland Montfavet	Cet aéroport est avant tout un non-sens économique structurellement déficitaire qui ne doit sa survie qu'à partir de subventions publiques payées par les contribuables et ne profitant qu'à une minorité : vols d'école, aéronautique de loisirs, transports par jets privés... Tout au long des années passées, le fonctionnement de l'aéroport a démontré qu'il ne servait pas l'intérêt public. Le maintien et la rigidification de servitudes sur des dizaines d'hectares autour de l'aéroport bloquent le développement urbain et économique cohérent des communes riveraines, sans contrepartie réelle en matière d'emploi ou de services. Cet aérodrome est la source de fortes nuisances sonores (survol à basse altitude) pour les nombreux riverains, une quiétude légitime sacrifiée au seul plaisir égoïste et particulier de quelques-uns. Cet aérodrome est à contre sens des attentes et des enjeux environnementaux. Alors que la France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, il est aberrant de renforcer les servitudes en faveur d'une infrastructure dédiée à l'aviation, notamment aux jets privés et aux vols courts — les plus polluants par passager transporté. Une atteinte à la sécurité des personnes qui résident dans les zones urbanisées autour de l'aéroport sachant qu'à ce jour les normes de sécurité européennes ne sont pas respectées, l'exploitation de l'aéroport n'étant rendue possible qu'à la faveur de dérogations, inacceptables en matière de sécurité. Enfin, je dénonce l'opacité de la procédure, le manque de communication en amont avec les associations environnementales et les habitants concernés. Nous n'avons jamais été conviés à quelque réunion d'information alors que nous habitons presque dans l'axe de la piste. Par ailleurs, Avignon et la région disposent déjà de solides infrastructures de transport : Avignon TGV, aéroports de Maignane, Nîmes et Montpellier. Vouloir persister dans le développement de l'aéroport d'Avignon est aujourd'hui une hérésie. En conclusion, j'émetts un avis défavorable et demande le retrait du projet de PSA. Je demande l'ouverture d'une concertation réelle sur l'avenir de l'aéroport d'Avignon compte tenu des impératifs climatiques et sanitaires et des objectifs de sobriété foncière et financière, L'aménagement du territoire doit être respectueux des riverains et de l'environnement et ne pas servir l'intérêt de quelques-uns au détriment du plus grand nombre.
24/06/25 RD38	Anonyme	L'aérodrome provoque des nuisances sonores importantes et insupportables pour les habitants, ainsi qu'une pollution de l'air. Il manque sérieusement d'espaces vert dans ce périmètre. L'aérodrome coûte cher aux contribuables. Les polluants sont déjà nombreux, il faut absolument privilégier la santé.

25/06/25 RD42	Anonyme	Bonjour, je suis contre le projet d'aménagement proposé par l'aéroport. Les nuisances sonores et visuelles sont de plus en plus importantes. Depuis 4 ou 5 ans les avions volent de plus en plus bas, sans respect de la sécurité des riverains. Les aménagements proposés risquent de favoriser un survol encore à plus basse altitude avant d'atterrir. Dans le passé une charte avait établi une relation respectueuse entre l'aviation et les riverains, elle est devenue aujourd'hui devenue caduque, les riverains n'étant plus respectés. Merci de prendre en compte ma contribution. Les principaux arguments qui motivent mon opposition au projet de Plan de Servitude Aéronautique sont les suivants : 1. Le réchauffement climatique et l'urgence de réduire les gaz à effet de serre : Nous sommes collectivement engagés, en tant que société, dans la lutte contre le dérèglement climatique. L'aviation est un secteur particulièrement émetteur de gaz à effet de serre, notamment sur les trajets courts, et il est incohérent, dans ce contexte, de renforcer les capacités d'un aérodrome principalement utilisé à des fins non essentielles. Ce projet va à contre-courant des objectifs de sobriété carbone inscrits dans les engagements nationaux et européens. 2. Une pollution locale aggravée par les émissions aériennes Les avions émettent non seulement du CO₂, mais aussi des particules fines, des oxydes d'azote et d'autres polluants atmosphériques. Ces émissions ont un impact direct sur la qualité de l'air, en particulier pour les habitants vivant sous les trajectoires de vol. Ces pollutions sont d'autant plus préoccupantes qu'elles affectent déjà des zones sensibles sur le plan sanitaire et écologique. 3. L'abattage d'arbres, un non-sens écologique Le projet implique également la coupe d'arbres en bordure des pistes, au nom de la sécurité aérienne. Or, ces arbres jouent un rôle précieux dans la lutte contre le réchauffement climatique, la qualité de l'air, la régulation thermique et la biodiversité locale. À l'heure où chaque arbre compte, leur suppression va à l'encontre des politiques environnementales affichées. 4. Une infrastructure non conforme aux normes européennes L'aérodrome d'Avignon ne respecte toujours pas les directives de sécurité imposées par l'Union européenne. Son fonctionnement repose actuellement sur des dérogations temporaires, dont la dernière expire le 30 juin prochain. Il est donc difficilement justifiable d'investir ou de pérenniser une infrastructure qui n'est même pas aux normes. 5. Une activité essentiellement de loisir et de jets privés, sans utilité publique avérée. L'aérodrome d'Avignon est majoritairement utilisé pour des vols d'agrément, de formation ou de jets privés, très loin des besoins en transport public ou économique du territoire. Or, deux plateformes beaucoup plus adaptées existent déjà à proximité : Nîmes et Marseille. Maintenir à tout prix celle d'Avignon n'a ni cohérence écologique, ni justification stratégique. 6. Une aggravation des nuisances pour les riverains Enfin, ce projet amplifierait les nuisances subies par les habitants : survols à basse altitude, bruit, pollution... Les trajectoires envisagées et les contraintes supplémentaires porteraient directement atteinte à la qualité de vie de
26/06/25 RD43	TRACADAS- MOUREAU Patricia Avignon	

		plusieurs milliers de personnes. Ces arguments montrent que ce projet est à la fois écologiquement irresponsable, économiquement discutable, et socialement injuste. Je demande donc son retrait et l'ouverture d'un vrai débat public sur l'avenir de la plateforme d'Avignon.
26/06/25 RP7 Permanence de Caumont- sur-Durance	ONDE Clothilde Morières-lès- Avignon	Je ne valide pas le plan de servitude de l'aéroport AVIGNON CAUMONT car : Aucune concertation préalable n'a été faite avec les riverains, aucune information largement diffusée n'a eu lieu. Pas d'information = pas de contribution à l'enquête publique. Aucune proposition précise n'est faite quant aux projets émanant de ce PSA. Il n'est pas non plus fait cas des contraintes environnementales, et climatiques, qui pourtant deviennent impératives. La destruction de végétaux, arbres, haies, bosquets dépassant la hauteur requise pour les aéronefs ne justifie pas leur abattage ou même leur élagage. Les supprimer pour les remplacer par un sol nu voire bétonné afin de satisfaire les besoins d'un aéroport utilisé essentiellement à des fins privées, est à l'encontre de toute évidence. Est-ce que cela induira des passages encore plus bas des as de l'aviation, sans aucun doute... Contre toute logique cet aéroport déficitaire et subventionné largement par nos impôts n'a pas lieu d'être puisque deux plateformes proches Nîmes et Marseille peuvent remplir sa mission. Le relève aussi le fait que l'aéroport Avignon Caumont n'est toujours pas en conformité avec les règles européennes et continue à fonctionner grâce à des dérogations récurrentes d'année en année. Pour tout cela, et bien déçu par l'opacité du projet, je m'oppose à ce plan de servitude de l'aéroport Avignon Caumont Sans aucun doute aurions-nous intérêt à discuter entre tous : Aéroport, DGAC, Riverains, d'une autre proposition de PSA.... Je profite de ma présence pour informer le commissaire enquêteur du fait que les hélicoptères volent si bas que l'on peut voir la couleur de la chemise du pilote !! L'augmentation des jets privés a créé une véritable nuisance.
26/06/25 RP8 permanence de Caumont- sur-Durance	BERRROU Bruno Morières-lès- Avignon	En constatant le manque d'information avec l'ensemble de la population concernée ce Plan de servitude aéronautique ne permet pas une large concertation et biaise considérablement cette enquête !!! Néanmoins je souhaite apporter ma modeste participation. En guise d'introduction je tiens à exprimer ma ferme opposition au projet de Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) actuellement soumis à enquête publique. En effet en imposant de nouvelles contraintes d'urbanisme sur un très large périmètre, ce plan aggravera les nuisances sonores et la pollution sans justification environnementale ni sociale. Ce projet est totalement incompatible avec l'urgence climatique. Aujourd'hui cet aéroport est clairement déficitaire et le gel des surfaces alentours ne permet pas d'envisager de nouvelles recettes pour la communauté.

		Enfin, il est important de rappeler que les pistes de l'aéroport ne sont toujours pas pleinement conformes aux exigences de sécurité européennes. Le recours à des dérogations répétées pour éviter la suspension d'exploitation est inacceptable sur le long terme. Pour conclure : A l'instar de nombreux riverains mécontents je réclame un vrai...débat sur le devenir de cet aéroport !!
25/06/25 RP9 Registre de Noves reçu le 30/06/25	JULLIEN Georges Maire de Noves	Le Maire et les habitants de Noves sont opposés au PSA pour l'aéroport d'Avignon dans sa forme actuelle. Ils demandent l'ouverture d'une concertation réelle avec les populations concernées, car les nuisances sont en augmentation et en particulier pour les habitants de Noves, qui subissent un accroissement de bruit après la modification de trajectoires qui affecte surtout Noves.

b. Contributions ayant trait à l'abattage d'arbres

(12 citations/51 contributions)

N° obs.	Résumé des diverses observations	Réponse du pétitionnaire
RD1 RD3 RD7 RD12 RD13 RD16 RD20 RD22 RD28 RD35 RD43 RP7	L'abattage d'arbres, un non-sens écologique. Le projet implique la coupe et l'abattage d'arbres au nom de la sécurité aérienne. Or, ces arbres jouent un rôle précieux dans la lutte contre le réchauffement climatique, la qualité de l'air, la régulation thermique et la biodiversité locale. À l'heure où chaque arbre compte, leur suppression va à l'encontre des politiques environnementales affichées.	Cadre réglementaire applicable : L'article R.6351-15 du code des transports précise que la mise en œuvre des servitudes pour les obstacles existants est "subordonnée dans chaque cas à une décision du ministre chargé de l'aviation civile". Cette décision constitue une procédure distincte de l'approbation du PSA. Les exemples jurisprudentiels de référence, notamment l'arrêt du Conseil d'État du 25 septembre 1998 (SCI de la Faucherie), rappellent que les décisions de suppression d'obstacles doivent respecter "les règles en vigueur par exemple en ce qui concerne les coupes d'arbres". Dont acte. Concernant la distinction entre PSA et mise en application : Il convient de distinguer l'approbation du PSA de sa mise en application effective. Le PSA définit des servitudes d'utilité publique qui s'appliquent immédiatement aux constructions futures mais dont l'application aux obstacles existants nécessite une procédure spécifique ultérieure. A ce stade, aucune coupe d'arbre existant n'est prévue. Si toutefois elles devaient être envisagées dans le futur pour des raisons de sécurité, celles-ci bénéficieraient de l'ensemble des garanties environnementales prévues par la réglementation. La mention de ces éléments dans les documents de l'enquête publique aurait été un réel plus pour une meilleure connaissance du sujet et de ces implications.

	Concernant les garanties environnementales : La mise en application éventuelle du PSA aux obstacles végétaux existants devra respecter l'ensemble des réglementations environnementales applicables, notamment : • Les procédures d'autorisation de défrichement prévues par le code forestier • Les évaluations d'incidences Natura 2000 le cas échéant • La protection des espèces protégées au titre du code de l'environnement • La réglementation sur les espaces boisés classés • Les études d'impact environnemental si les seuils réglementaires sont atteints. Dont acte. Concernant la nécessité des interventions : Comme l'a rappelé la jurisprudence du Conseil d'État dans l'arrêt de 1998, toute décision de suppression d'obstacles doit être justifiée par des "impératifs de sécurité" ou des nécessités opérationnelles avérées. L'administration devra démontrer que les mesures envisagées sont proportionnées aux objectifs de sécurité poursuivis. Concernant l'indemnisation : Les articles D.6351-16 et D.6351-17 prévoient des mécanismes d'indemnisation pour les propriétaires concernés par les mesures de mise en conformité, incluant "l'indemnité compensatrice des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux". Dont acte. Conclusion : Les préoccupations environnementales exprimées seront bien prises en compte dans le cadre de la procédure de mise en application si elle devait avoir lieu, procédure qui reste distincte de l'approbation du PSA. Cette mise en application est soumise au respect de l'ensemble des réglementations environnementales en vigueur. Dont acte.
--	--

c. Contributions ayant trait à la **situation économique**

(18 citations/51 contributions)

N° obs.	Résumé des diverses observations	Réponse du pétitionnaire
RP1 RP2 RD1 RD2 RD4 RD9 RD15 RD21 RD25 RD26 RD28 RD30 RD34 RD35 RD37 RD43 RP7 RP8	Les retombées économiques invoquées depuis de nombreuses années sur la présence et le développement de l'aéroport ne sont toujours pas au rendez-vous malgré les sommes colossales investies depuis des années. Cet aéroport est avant tout un non-sens économique structurellement déficitaire qui ne doit sa survie qu'à partir de subventions publiques versées par la Région Sud et la DGAC mais payées par les contribuables et ne profitant qu'à une minorité : des vols d'école, aéronautique de loisirs, transports de privilégiés par jets privés... Tout au long des années passées, le fonctionnement de l'aéroport a démontré qu'il ne servait pas l'intérêt public et qu'il n'avait aucune valeur stratégique pour le territoire. Le maintien et la rigidification de servitudes sur des dizaines d'hectares autour de l'aéroport bloquent le développement urbain et économique cohérent des communes riveraines, sans contrepartie réelle en matière d'emploi ou de services. Des plateformes mieux équipées, comme Marseille-Provence ou Nîmes-Garons, situées à proximité immédiate, rendent l'aéroport d'Avignon redondant.	Cadre réglementaire applicable : L'article L.6350-1 du code des transports définit les aéroports concernés par les servitudes aéronautiques comme ceux "affectés à la circulation aérienne publique". L'article L.6351-1 précise que les servitudes visent à "protéger la circulation aérienne contre les obstacles susceptibles de constituer un danger". Le code des transports ne subordonne pas l'établissement de servitudes aéronautiques à une évaluation de la rentabilité économique de l'aéroport. Concernant l'objet du PSA : Le plan de servitudes aéronautiques a pour seul objet de protéger la sécurité de la navigation aérienne autour d'un aéroport existant et en fonctionnement. Il ne constitue ni une validation de la politique aéroportuaire, ni une évaluation de sa pertinence économique. Concernant le statut juridique de l'aéroport : L'aérodrome d'Avignon-Caumont est ouvert à la circulation aérienne publique depuis l'arrêté interministériel du 18 juillet 1969. Son statut juridique n'est pas remis en cause par les modalités de son financement. Concernant les missions d'intérêt général : Indépendamment de son équilibre économique, l'aéroport assure des missions d'intérêt général reconnues : • Evacuations sanitaires et transport d'organes • Formation aéronautique • Travail aérien (inspection d'infrastructures, maintenance d'hélicoptères RTE) • Support aux services de l'État et de sécurité. Concernant la comparaison avec d'autres aéroports : L'existence d'autres aéroports dans la région ne constitue pas un obstacle juridique à l'établissement de servitudes aéronautiques autour d'un aéroport en fonctionnement. La complémentarité ou la redondance des équipements aéroportuaires relève de la planification des transports et non du régime des servitudes.

d. Contributions ayant trait à l'aménagement du territoire
(11 citations/51 contributions)

N° obs.	Résumé des diverses observations	Réponse du pétitionnaire
RP1	Cet aéroport constitue à ce jour un paradoxe dans l'aménagement du territoire.	Cadre réglementaire applicable : L'article L.6351-1 du code des transports définit l'objet des servitudes aéronautiques sans référence au volume de trafic ou aux choix d'aménagement du territoire. L'article L.151-43 du code de l'urbanisme impose l'annexion des servitudes d'utilité publique aux documents d'urbanisme, établissant une hiérarchie des normes entre servitudes et urbanisme local. Concernant l'objet spécifique du PSA : Le plan de servitudes aéronautiques n'a pas pour objet de valider ou d'invalidier les choix d'aménagement du territoire passés, mais de définir les contraintes techniques nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne autour d'un aéroport existant et en fonctionnement. Il constitue une mesure de protection technique, non une approbation de politique publique. Concernant le volume de trafic : La nécessité d'établir des servitudes aéronautiques ne dépend pas du volume de trafic mais des caractéristiques techniques de l'aéroport (longueur des pistes, procédures d'approche, chiffre de code) et des impératifs de sécurité. Les surfaces de dégagement sont déterminées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié selon des critères techniques objectifs, indépendamment du nombre de mouvements. Ceci dit il est exact que l'aéroport d'Avignon comprend environ 60 000 mouvements annuels, très majoritairement liés à l'activité école et travail aérien, ce qui montre bien son importance stratégique dans le système aéroportuaire régional. Il ne s'agit pas de supposés « vols d'agrément », mais de vols ayant une utilité publique. Il n'est pas possible de les déplacer à Marseille, qui est exclusivement consacré à l'aviation commerciale. Les déplacer à Nîmes ne serait vraisemblablement pas socialement acceptable pour les populations concernées localement, qui connaissent déjà les nuisances propres à l'aérodrome de Nîmes. Concernant l'articulation avec l'urbanisme : Le PSA tient compte de l'urbanisation préexistante en adaptant le plan aux obstacles existants. Concernant les nuisances sonores : La gestion des nuisances sonores et leur prévention relèvent du plan d'exposition au bruit (PEB), document distinct du PSA. Le PSA ne traite que des
RD2	D'un côté on a autorisé son utilisation de façon intensive pour les vols écoles, voltiges, jets	
RD3	privés avec de l'ordre de 60 000 mouvements	
RD9	d'avion en 2024 c'est-à-dire 60 000 décollages-	
RD16	atterrissages, (à comparer avec les mouvements	
RD17	d'autres aérodromes cités ci-dessous et qui	
RD20	montre que le trafic d'Avignon est hors norme	
RD28	pour un aérodrome de cette taille).	
RD35	Avignon 60 000 mouvements en 2024	
RD43	Ajaccio 30 000	
RP7	Poitiers 20 000 Caen 21 000 Colmar 33 000 Nancy 22 000 Bordeaux 65 000 Marseille 88 000 - 2 ^{ème} aéroport de France Source : https://www.aeroport.fr/uploads/documents/resultats-activite-aeroports-francais-2024.pdf De l'autre côté, la région d'Avignon ne pouvant se développer que par l'Est, a autorisé une urbanisation intense à proximité des pistes. Les 30 000 riverains sont donc exposés au bruit et à la pollution de l'air. La ronde des jets privés (habitants saisonniers Luberon Alpilles) constitue une aberration écologique. Des centaines de vols entre Avignon et Montpellier ont été enregistrés. Cent kilomètres en jet et ce	

	grâce à des fonds publics est difficilement acceptable. L'aérodrome d'Avignon est majoritairement utilisé pour des vols d'agrément, très loin des besoins en transport public ou économique du territoire. Or, deux plateformes beaucoup plus adaptées existent déjà à proximité : Nîmes et Marseille. Maintenir à tout prix celle d'Avignon n'a ni cohérence écologique, ni justification stratégique.	obstacles physiques à la navigation aérienne, non des nuisances. Il est à noter qu'un PEB a déjà été approuvé pour l'aérodrome d'Avignon-Caumont le 15 avril 1982 et sa mise à jour est en cours d'instruction. La commission consultative de l'environnement de l'aéroport d'Avignon Caumont s'est prononcée favorablement sur les dispositions envisagées pour la mise à jour du PEB lors de sa réunion du 19 octobre 2023. La population incluse dans les zones de bruit a été établie à cette occasion à 9107 personnes. Depuis presque 2 ans, la mise à jour du PEB devrait donc être validée sous peu. Concernant la hiérarchie des normes : Les servitudes aéronautiques, en tant que servitudes d'utilité publique, s'imposent aux documents d'urbanisme locaux. Cette hiérarchie, établie par le code de l'urbanisme, vise à préserver les équipements aéronautiques contre les incompatibilités d'usage. Elle ne préjuge pas de la pertinence des choix d'aménagement antérieurs mais en tire les conséquences juridiques nécessaires.
--	---	--

e. Contributions ayant trait à l'augmentation du trafic, à la modification des trajectoires de vol

(7 citations/51 contributions)

N° obs.	Résumé des diverses observations	Réponse du pétitionnaire
RD4 RD5 RD9 RD12 RD20 RP8 RP9	On note une augmentation du trafic, au mépris complet du réchauffement climatique et de la santé physique et psychologique des populations au sol dans un vaste rayon, ceci d'autant plus que les trajectoires de vol ont été modifiées affectant encore plus les populations, et ce de jour comme de nuit, week-end compris. Il pourrait être judicieux de faire décoller les avions plus près de l'aérogare et de leur demander de	Cadre réglementaire applicable : Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour unique objet de protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne, conformément aux articles L.6350-1 à L.6351-5 du code des transports. Il définit des surfaces de dégagement et détermine les cotes maximales à ne pas dépasser par les constructions et obstacles futurs. Les préoccupations exprimées concernent plusieurs domaines qui relèvent de procédures distinctes et spécialisées : 1. Nuisances sonores et santé publique : Les questions relatives au bruit aéronautique et à ses impacts sur la santé des populations relèvent du plan d'exposition au bruit (PEB) et non du PSA. Le PEB, établi selon une procédure spécifique, définit les zones de nuisances sonores autour de l'aérodrome et les restrictions d'urbanisme qui en découlent. 2. Évolution du trafic aérien : L'évolution quantitative du trafic aérien ne relève pas des servitudes aéronautiques de dégagement. Le PSA n'a aucun effet sur le volume de trafic, qui dépend des besoins du secteur notamment pour ce qui concerne Avignon de la formation et du travail aérien.

virer plus tôt sans risque pour leur sécurité	3. Trajectoires de vol et procédures aéronautiques : Les trajectoires des aéronefs, les procédures de décollage et d'approche, ainsi que les modifications de circuits de piste relèvent de la réglementation de la circulation aérienne et des services de la navigation aérienne, et non du PSA. Ces aspects sont traités dans le cadre des procédures de conception de l'espace aérien. Les trajectoires de vol sont concertées localement au sein de la commission consultative de l'environnement (CCE). A titre d'exemple, figurerait à l'ordre du jour de la CCE du 21 janvier 2025 la modification des trajectoires à vue prescrites en piste 35 avec une présentation de l'étude d'impact sur les nuisances sonores. 4. Politiques publiques de lutte contre le réchauffement climatique : Le secteur aérien est engagé dans un objectif de long terme de neutralité carbone en 2050 pour l'aviation internationale suivie par l'OACI, ainsi que sur des politiques européennes. Les progrès reposent sur des améliorations technologiques, sur l'amélioration des opérations, sur les carburants durables ainsi que sur des mécanismes de compensation. Le PSA d'Avignon-Caumont définit exclusivement les surfaces de dégagement nécessaires à la sécurité des aéronefs, sans aucun effet sur : • Les trajectoires des aéronefs • Le volume de trafic aérien • Les nuisances sonores ressenties • Les horaires d'exploitation • Les procédures de décollage et d'atterrissage. Les trouées de décollage et d'atterrissage mentionnées dans le PSA ne constituent pas des trajectoires imposées aux pilotes mais définissent uniquement les volumes d'espace aérien devant rester libres d'obstacles pour garantir la sécurité. Le projet de PSA, conforme à la réglementation en vigueur, n'aura aucune incidence sur les aspects évoqués dans l'observation.
--	---

f. Contributions ayant trait aux nuisances sonores
(18 citations/51 contributions)

N° obs.	Résumé des diverses observations	Réponse du pétitionnaire
RP2 RP1 RD3 RD4 RD7 RD9 RD15 RD17 RD18 RD21 RD23 RD24 RD33 RD35 RD37 RD38 RD43 RP9	Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport a été établi il y a 43 ans sans révision depuis cette date. Depuis plus de 18 mois, des mesures de bruit ont été réalisées dans le cadre d'un partenariat avec des associations environnementales et des organismes techniques. À ce jour, aucun résultat n'a été communiqué au public, ni intégré à la présente enquête publique. Cette opacité nuit gravement à l'information du public, pourtant garantie par le Code de l'environnement (art. L123-1 et suivants), et entache la validité du processus de concertation. Les nombreux vols d'école de voltige se font avec des avions ayant de nombreuses heures de vol, encore plus bruyants et plus polluants qu'auparavant multipliant les décollages et les atterrissages, avec des tours de piste à répétition. En outre, les règles de survol (altitudes, chemins de passage) négociées et édictées dans une charte définie de concert avec les associations de riverains ne sont de	Cadre réglementaire applicable : Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour seul objet la protection des dégagements aéronautiques nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne, conformément aux articles L.6350-1 à L.6351-5 du code des transports et à l'arrêté du 7 juin 2007 modifié. Il définit exclusivement les surfaces de limitation d'obstacles autour de l'aérodrome. Les préoccupations exprimées relèvent de procédures distinctes et indépendantes du PSA : 1. Plan d'Exposition au Bruit (PEB) : Le PEB relève d'une procédure distincte. Son élaboration et sa révision suivent un calendrier et des critères propres, indépendants de la procédure d'établissement du PSA. L'ancienneté du PEB existant ne constitue pas un obstacle à l'approbation du PSA. Il est à noter que sa mise à jour est en cours d'instruction. La commission consultative de l'environnement de l'aéroport d'Avignon Caumont s'est prononcée favorablement sur les dispositions envisagées pour la mise à jour du PEB lors de sa réunion du 19 octobre 2023. Soumis à la procédure d'évaluation environnementale au « cas par cas », ce PEB suit son cours et fait l'objet actuellement d'échanges entre l'autorité environnementale et les services de la DSAC SE en charge de son élaboration. Les prochaines avancées de ce dossier feront l'objet d'informations au cours des prochaines commissions consultatives de l'environnement (CCE). Dont acte. 2. Études acoustiques et mesures de bruit : Les riverains et collectivités locales ont été associées à la conception d'une campagne de mesure de bruit financée par l'État, dont la réalisation ne relève pas d'obligations réglementaires, mais jugée utile à une compréhension approfondie des enjeux de nuisance sonore de l'aérodrome. Cette démarche annoncée publiquement et qui a tenu compte des contributions de la population dans le choix des points de mesure démontre la volonté de transparence sur ce sujet. Les mesures ont eu lieu du 22 avril au 28 mai 2024. Les résultats ont été transmis début 2025 aux services de la préfecture pour être communiqués au public soit lors de la prochaine réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport, soit lors d'une réunion complémentaire à l'initiative de l'autorité préfectorale. A suivre donc. 3. Activités aéronautiques et règles de survol : Les questions relatives aux types d'activités aéronautiques (école de pilotage, voltige...) relèvent du dialogue entre les riverains et l'exploitant d'aérodrome. Il n'existe pas de charte en vigueur à la connaissance de la DSAC SE sur l'aérodrome

fait jamais respectées (ou à la marge).	d'Avignon, néanmoins nous observons que l'exploitant a procédé récemment à des consultations auprès des riverains et des élus locaux pour progresser vers une meilleure maîtrise des aspects environnementaux de son activité. <i>A suivre donc.</i>
---	---

g. Contributions ayant trait à la pollution de l'air et des sols
(17 citations/51 contributions)

N° obs.	Résumé des diverses observations	Réponse du pétitionnaire
RD1 RD2 RD3 RD6 RD7 RD8 RD16 RD17 RD18 RD19 RD20 RD22 RD25 RD35 RD38 RD43 RP8	Les avions émettent non seulement du CO ₂ , mais aussi des particules fines, des oxydes d'azote et d'autres polluants atmosphériques. Ces émissions ont un impact direct sur la qualité de l'air, en particulier pour les habitants vivant sous les trajectoires de vol. Ces pollutions sont d'autant plus préoccupantes qu'elles affectent déjà des zones sensibles sur le plan sanitaire et écologique. Outre les pollutions atmosphériques, les populations subissent des pollutions dues aux déversements divers (huile, essence, détergents...) Actuellement en période de pollution due au réchauffement climatique avec des contraintes de réduction de vitesse lorsqu'on utilise nos voitures, qu'en est-il des vols des avions ? Vraisemblablement aucun impact puisque le 20 juin 2025 la préfecture avait déclenché le plan pollution air, ce qui n'a pas empêché les avions de tourner toute la journée, sans aucune gêne.	Cadre réglementaire applicable : Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour unique objet de définir les surfaces de dégagement et les cotes limites à respecter autour de l'aérodrome pour garantir la sécurité de la navigation aérienne, conformément aux articles L.6350-1 à L.6351-5 du code des transports. Il ne traite aucunement des aspects environnementaux ou de pollution atmosphérique. Exclusions du champ du PSA : Le PSA n'inclut pas dans son champ d'application : • Les impacts environnementaux de l'aérodrome et de son trafic • Les questions de qualité de l'air et d'émissions polluantes • Les aspects climatiques et les émissions de gaz à effet de serre • Les politiques de restriction du trafic aérien pour motifs environnementaux • Les déversements accidentels et pollutions opérationnelles. Néanmoins ces dimensions sont bien traitées par ailleurs. Ainsi, des mesures de restriction du trafic aérien en cas de pollution atmosphérique sont mises en place et relèvent de décisions préfectorales spécifiques, distinctes de la procédure PSA, et font l'objet d'une évaluation au cas par cas selon des critères techniques et de sécurité publique. A titre d'exemple lors de l'épisode de pic de pollution du 13 juin 2025 à l'ozone et aux particules fines, les mesures suivantes ont été imposées aux pilotes sur l'aérodrome d'Avignon Caumont : restriction des tours de piste, interdiction des essais moteurs non destinés à entreprendre un vol, interdiction de l'activité voltige. <i>Dont acte.</i>

h. Contributions ayant trait au non-respect des directives européennes (zone de crash)
(12 citations/51 contributions)

N° obs.	Résumé des diverses observations	Réponse du pétitionnaire
RP2 RD3 RP2 RD4 RD16 RD2 RD28 RD37 RD41 RD43 RP7 RP8	L'aérodrome d'Avignon-Caumont est une infrastructure non conforme aux normes européennes en matière de sécurité sur la zone de sécurité d'extrémité de piste, ou zone de crash dénommée « RESA » rendue obligatoire. Son fonctionnement repose actuellement sur des dérogations temporaires multiples obtenues d'années en années, dont la dernière a expiré le 30 juin. Il est donc difficilement justifiable d'investir ou de pérenniser une infrastructure qui n'est même pas aux normes de sécurité.	Cadre réglementaire applicable : Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) et la conformité aux spécifications techniques d'exploitation de l'aérodrome relèvent de procédures réglementaires distinctes et indépendantes. Distinction entre conformité opérationnelle et servitudes de dégagement 1. Spécifications techniques d'exploitation (zones RESA) : Les zones de sécurité d'extrémité de piste (RESA) relèvent des spécifications techniques d'exploitation de l'aérodrome, définies par le règlement européen n°139/2014 pour les aérodromes certifiés. 2. Servitudes aéronautiques de dégagement : Les servitudes de dégagement relèvent des articles L.6350-1 à L.6351-5 du code des transports et visent à protéger l'espace aérien contre les obstacles, indépendamment de la conformité des infrastructures au sol. Indépendance des procédures : L'établissement d'un PSA est justifié dès lors qu'un aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique, conformément à l'article L.6351-1 du code des transports, et ce indépendamment : • Du statut de conformité aux spécifications techniques d'exploitation • De l'existence de dérogations temporaires • Des perspectives d'investissement ou de mise aux normes Certification de l'aérodrome : L'affirmation selon laquelle l'aérodrome d'Avignon serait supposément non-conforme est inexacte. La société Aéroport Avignon Provence dispose d'un certificat de sécurité aéroportuaire délivré le 19 février 2020 qui l'autorise à exploiter l'aérodrome d'Avignon Caumont conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139 et de ses modalités d'exécution. Le certificat qui atteste de la conformité de l'aérodrome n'a pas à ce jour fait l'objet de retrait ou restitution pour non-conformité. L'absence de RESA en extrémité de piste est dûment autorisée compte tenu des actions de maîtrise engagées par ailleurs. Le règlement (UE) 139/2014 permet en effet dans son article 7 de dévier des spécifications de certification lorsque ces déviations existaient avant l'entrée en vigueur du règlement et que cette déviation est compensée par des mesures d'atténuation et des actions correctives. La déviation a fait l'objet d'une évaluation de sécurité qui a permis de la juger acceptable jusqu'à sa résolution.

	Il s'agit d'une situation communément rencontrée sur l'ensemble des aérodrômes européens, prévue par le règlement et maîtrisée en termes de sécurité. Nécessité du PSA indépendamment des conditions de certification : La protection des dégagements aéronautiques reste nécessaire pour tout aéroport en exploitation, indépendamment des conditions de certification. Les servitudes protègent la sécurité de la navigation aérienne sans lien avec le processus de certification des infrastructures au sol. Obligations réglementaires distinctes • Les zones RESA concernent la sécurité au sol en cas de sortie de piste • Les servitudes de dégagement protègent l'espace aérien contre les obstacles • Ces deux aspects de sécurité sont complémentaires mais juridiquement indépendants
--	--

i. Contributions ayant trait à la concertation et au devenir du lieu
(13 citations/51 contributions)

N° obs.	Résumé des diverses observations	Réponse du pétitionnaire
RP2 RD2 RD4 RD9 RD15 RD21 RD22 RD28 RD31 RD35 RD37 RD41 RP7	Cette enquête n'a été visible que par une minorité d'habitants qui ont fait l'effort de s'informer et malgré cela, les contraintes supplémentaires imposées par ce PSA ne sont pas clairement expliquées et adaptées à la compréhension des citoyens ordinaires. Quelles vont être les conséquences concrètes pour l'urbanisme et le cadre de vie ? L'opacité de la procédure, le manque de communication en amont avec les associations environnementales et les habitants concernés, aucune information largement diffusée n'ont eu lieu.	Procédure d'enquête publique : La procédure a été conduite conformément aux articles R.6351-5 et R.6351-6 du code des transports, comprenant la consultation préalable des services, l'enquête publique réglementaire et un dossier complet. L'information du public a été assurée par publication dans deux journaux (La Provence et La Marseillaise) et ouverture d'un registre dématérialisé, cette dernière disposition dépassant les obligations réglementaires. Ces mesures ont bien permis la collecte d'un grand nombre d'observations, ce qui laisse penser que l'information relative à l'enquête publique a été largement diffusée. Conséquences concrètes du PSA : Les effets sont strictement limités aux contraintes de hauteur pour les constructions futures : • Application immédiate aux obstacles futurs (article R.6351-11 • Annexion obligatoire aux documents d'urbanisme locaux • Vérifications de la compatibilité des projets lors de l'instruction des permis de construire • Aucun effet sur l'urbanisme existant conforme aux cotes limites • Effet possible sur les obstacles existants non conformes sous réserve d'une décision individuelle ultérieure.

Un certain nombre de personnes demande le retrait du projet de PSA dans sa forme actuelle, l'ouverture d'une concertation réelle sur l'avenir de la plateforme aéroportuaire d'Avignon, à la lumière des impératifs climatiques et sanitaires, des objectifs de sobriété foncière, et de la nécessité d'un aménagement du territoire respectueux des riverains et de l'environnement. Le projet de PSA est fondé sur une projection de croissance aérienne aujourd'hui démentie par les dynamiques écologiques, réglementaires et économiques actuelles. Ces 200 hectares de terrains pourraient être transformés en parcs, base de loisirs et jardins, réserve naturelle périurbaine, corridor de biodiversité et de fraîcheur urbaine pour l'intérêt et le bien et la santé du plus grand nombre et des générations futures et non de quelques privilégiés seulement.	Exclusions du champ du PSA Le PSA ne traite pas : l'opportunité du maintien de l'aérodrome, les politiques d'aménagement du territoire, les choix d'affectation des sols, les considérations climatiques et environnementales, les projections de croissance du trafic aérien. Distinction des procédures administratives Les questions soulevées relèvent d'autres cadres, notamment : • Avenir de l'aérodrome : politiques publiques de transport de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (propriétaire), en particulier mentionnées dans son SRADETT (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et ses autres documents de planification. • Concertation environnementale : commission consultative de l'environnement, réunie annuellement sous la présidence du préfet de département. Compatibilité avec d'autres usages Les servitudes n'interdisent pas la plupart des usages compatibles avec les cotes limites : espaces verts, agriculture, loisirs de plein air, constructions de hauteur compatible avec les plans, etc. Il est notable que seuls les environs immédiats de l'aérodrome, principalement ceux situés dans son emprise, sont concernés par des restrictions de hauteur telles qu'une construction de plus de 10 m serait interdite, ce qui permet de relativiser l'impact réel sur la possibilité de développer des projets immobiliers dans l'emprise du PSA. Conclusion Le PSA constitue un acte technique lié à la sécurité aéronautique, établi indépendamment des considérations d'opportunité. Les servitudes protègent uniquement l'espace aérien nécessaire à la sécurité sans modifier l'occupation actuelle des sols. Les questions légitimes relatives à l'avenir de l'aérodrome doivent être portées auprès des autorités compétentes dans les cadres appropriés, distinctement de cette procédure PSA.
--	---

V. CONCLUSIONS SUR LES RÉPONSES DU PÉTITIONNAIRE

En tout premier lieu, il est à noter que le pétitionnaire a répondu de façon parfaitement explicite et extrêmement circonstanciée à toutes les interrogations et observations du public et ce avant la date prévue pour transmettre ses réponses.

Le projet de Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de l'aérodrome d'Avignon-Caumont présenté pour cette enquête publique suit scrupuleusement le cadre réglementaire, à savoir les articles L.6351-1 à L.6351-9, les articles R.6351-1 à R.6351-38 et les articles D.6351-5 à D.6351-10 du code des transports, l'arrêté du 7 juin 2007 modifié ainsi que les impératifs de sécurité de la navigation aérienne.

Concernant l'abattage d'arbres

Sur l'incertitude d'identification des parcelles et la localisation précise des obstacles dépassant les limites autorisées, le pétitionnaire se référant à l'article D.6351-10 du code des transports indique que c'est le Maire qui fait connaître à toute personne qui le lui demande si un obstacle, susceptible de constituer un danger pour la circulation aérienne situé sur le territoire de la commune, est grevé de servitudes aéronautiques de dégagement. Mais, en l'état, le Maire est dans l'impossibilité de répondre aux usagers n'ayant à sa disposition que les plans fournis par cette enquête publique. Le pétitionnaire ajoute que les services de l'Aviation Civile pourront fournir aux services municipaux, sur demande, les éléments techniques complémentaires nécessaires à l'identification précise des parcelles concernées par les différentes zones de servitudes.

Il n'en reste pas moins que les personnes susceptibles d'être frappées de servitudes au niveau de la hauteur de leurs arbres restent dans l'incertitude.

A cette incertitude le pétitionnaire fait connaître dans sa réponse qu'un obstacle grevé de servitudes ne devra nécessairement pas être mis en conformité. En effet, dans la mesure où les personnes concernées n'ont jamais été en contact avec l'exploitant de l'aérodrome, il est vraisemblable qu'ils ne seront pas concernés par une procédure de mise en conformité. Le cas échéant, celle-ci est décidée au cas par cas par une décision administrative notifiée aux propriétaires concernés, et fait l'objet d'une indemnisation. **La mention de ces éléments dans les documents de l'enquête publique aurait été appréciable afin que les propriétaires concernés puissent relativiser les conséquences de la mise en application du PSA.**

Le pétitionnaire rajoute dans sa réponse qu'il convient de distinguer l'approbation du PSA de sa mise en application effective. Le PSA définit des servitudes d'utilité publique qui s'appliquent immédiatement aux constructions futures mais dont l'application aux obstacles existants nécessite une procédure spécifique ultérieure. A ce stade, aucune coupe d'arbre existant n'est prévue. Si toutefois elles devaient être envisagées dans le futur pour des raisons de sécurité, celles-ci bénéficieraient de l'ensemble des garanties environnementales prévues par la réglementation.

Concernant les différents arguments opposés au projet de PSA

Le pétitionnaire précise à plusieurs reprises que le seul objectif d'un PSA est de préserver la sécurité de la navigation aérienne autour d'un aéroport existant et en fonctionnement et définit les servitudes opposables aux constructions ou obstacles au sol dépassant les limites, mais ne concerne pas :

- la sécurité des populations ;
- l'ensemble des enjeux environnementaux, économiques ou d'aménagement du territoire vis-à-vis de l'aérodrome ;
- les choix d'aménagement du territoire ;
- la redondance des équipements aéroportuaires ;
- l'impact global de l'activité aéroportuaire sur les populations riveraines notamment en ce qui concerne le bruit et les nuisances liées à la qualité de l'air et les émissions de polluants ;
- la réglementation de la circulation aérienne, notamment les trajectoires des aéronefs, les procédures de décollage et d'approche, ainsi que les modifications de circuits de piste et d'altitude des vols ;
- de la présence ou non d'une zone de sécurité d'extrémité de piste, ou zone de crash dénommée « RESA » ;
- du devenir de l'aérodrome

qui relèvent d'autres procédures et documents spécifiques.

Concernant le volume du trafic aérien

Le pétitionnaire confirme que l'aérodrome d'Avignon comprend environ 60 000 mouvements d'aéronefs annuels, très majoritairement liés à l'activité école et le travail aérien.

Toujours tiré de la même source documentaire à savoir

<https://www.aeroport.fr/uploads/documents/resultats-activite-aeroports-francais-2024.pdf> ces mouvements se répartissent pour 2024 en :

Mouvements commerciaux	2 107 (3,5 %)	
Mouvements non commerciaux	57 479 (96,5 %) dont mouvements locaux	36 456 (63,4 %)
		mouvements voyages 21 023.

On entend par mouvement d'aéronef commercial, tout mouvement d'appareil effectuant du transport public aérien et exploité par des entreprises autorisées à cet effet (compagnies aériennes, entreprises d'avions taxis...). Cette activité est marginale sur l'aérodrome d'Avignon (3,5 % des mouvements).

Les mouvements d'aéronefs non commerciaux englobent l'ensemble des autres mouvements. Ce sont principalement les mouvements d'avions appartenant à des aéro-clubs ou à des particuliers ou sociétés, non autorisés à effectuer du transport public. Il s'y ajoute, conformément à la nomenclature du bulletin de statistiques de la Direction Générale de l'Aviation Civile, des avions effectuant du travail aérien, des avions de compagnies aériennes faisant des vols d'entraînement, ainsi que des avions appartenant à une administration de l'Etat.

Dans les mouvements non commerciaux, une distinction a été faite, dans la mesure du possible, entre les mouvements "locaux" et les mouvements "voyages". Ces derniers sont effectués par les avions qui se rendent d'un aéroport à un autre, les premiers sont le fait d'avions qui, dans un vol, décollent et

atterrissent sur le même terrain, ce sont ces vols qui sont majoritaires sur l'aérodrome d'Avignon (63 % du total).

En effet, un certain nombre « d'écoles » sont affiliées à l'aérodrome, on trouve :

- HubAir Academy qui forme les futurs pilotes de ligne ;
- L'Ecole d'aviation Orbifly qui forme au pilotage de jets privés ;
- Escadrille Châteaublanc qui forme au pilotage d'ULM ;
- L'Aéroclub Vauclusien qui forme au pilotage d'ULM et d'avions de loisir dès l'âge de 16 ans et qui propose des baptêmes de l'air.

Dans les 60 000 mouvements quelle est la proportion de vols « d'agrément » et de vols « utiles », difficile de le dire. Le pétitionnaire assure qu'il s'agit de vols ayant une utilité publique et qu'il n'est pas possible de les déplacer à Marseille, qui est exclusivement consacré à l'aviation commerciale. Les déplacer à Nîmes ne serait vraisemblablement pas socialement acceptable pour les populations concernées localement, qui connaissent déjà les nuisances propres à cet aéroport.

Peut-être pourrait-on suggérer à l'exploitant de l'aérodrome de limiter les autorisations de vols d'ULM, de baptêmes de l'air et autres vols de voltige, surtout durant les congés de fin de semaine et jours fériés ?

Fait à Uchaux, le 24 juillet 2025

Le Commissaire Enquêteur



F. VALDI.