

# AVIS DU COLLEGE

**Séance du 3 février 2025**

**N° 2025 / 4**

**Objet : projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris – Orly.**

Vu le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-6, L. 6361-7 et R. 6360-3 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article R.\* 227-8 ;

Vu le rapport d'étude selon l'approche équilibrée concernant l'aéroport de Paris – Orly du 15 avril 2024 ;

Vu la synthèse de la consultation du public rédigée par l'Aviation civile, relative aux observations formulées lors de la consultation du public organisée du 29 avril au 29 juillet 2024, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport Paris – Orly du 15 janvier 2025 ;

Vu le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris – Orly (Val-de-Marne) dans sa version transmise le 17 janvier 2025 ;

Considérant que les différents biais méthodologiques de l'étude d'impact ne permettent pas d'évaluer intégralement les conclusions de l'étude ;

Considérant qu'une analyse globale évaluant les répercussions des mesures envisagées sur l'exploitation des autres plateformes aéroportuaires qui pourraient être impactées, n'a pas été menée ;

Considérant que le scénario retenu ne répond pas aux objectifs du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de troisième échéance, approuvé par arrêté inter préfectoral du 17 mars 2022 ;

Considérant que le scénario retenu n'est pas le plus performant étudié du point de vue sanitaire selon les indicateurs choisis, mais demeure le moins coûteux pour le secteur aéronautique ;

Considérant que la restriction progressive visant les aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB est inédite en Europe ;

Considérant que cette restriction progressive permet de pérenniser l'engagement des compagnies aériennes en matière de modernisation des flottes ;

Considérant que les trois autres mesures retenues (marge acoustique cumulée <13 EPNdB, bruit certifié >97 EPNdB à l'approche et >91 EPNdB au décollage) ont un caractère protecteur garantissant une performance acoustique minimale des aéronefs opérant sur l'aéroport ;

Considérant le durcissement des modalités du couvre-feu par rapport à la décision ministérielle de 1968, selon l'article 3 du projet d'arrêté ;

Considérant que le projet d'arrêté sera une étape intermédiaire, complétée au travers du prochain PPBE de quatrième échéance ;

Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires estime que le scénario porté au travers du projet d'arrêté, est un compromis permettant d'améliorer la situation environnementale sur et autour de l'aéroport en regard de la situation actuelle, tout en préservant le développement économique du secteur aérien local.

**A ce titre, le collège émet un avis favorable relatif au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris – Orly.**

Le Président



Pierre MONZANI