



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ PORTANT RESTRICTION D'EXPLOITATION DE L'AÉRODROME DE PARIS-ORLY (VAL-DE-MARNE)

Synthèse de la consultation du public

DÉCEMBRE 2024

Table des matières

01	Introduction	3
02	Généralités et scénario de restriction retenu dans le projet d'arrêté.....	6
	METHODOLOGIE D'ELABORATION DE L'ETUDE D'IMPACT SELON L'APPROCHE EQUILIBREE	6
	SCENARIO DE RESTRICTION RETENU DANS LE PROJET D'ARRETE SUR LE FONDEMENT DE L'EIAE.....	9
03	Les mesures proposées	13
	GENERAL	13
	INTERDICTION DES VOLS DES AERONEFS DE MARGE ACOUSTIQUE CUMULEE INFERIEURE A 13 EPNDB	14
	MISE EN PLACE PROGRESSIVE DE L'INTERDICTION DES VOLS DES AERONEFS DE MARGE ACOUSTIQUE CUMULEE INFERIEURE A 17 EPNDB, NOTAMMENT AU TRAVERS D'UNE CLAUSE D'ANTERIORITE APPLIQUEE AUX COMPAGNIES OPERANT DEJA DURANT CE CRENEAU HORAIRE	14
	INTERDICTION DES ATERRISSEMENTS POUR LES AERONEFS PRESENTANT UN NIVEAU DE BRUIT A L'APPROCHE SUPERIEUR A 97 EPNDB ET DES DECOLLAGES POUR LES AERONEFS PRESENTANT UN NIVEAU DE BRUIT AU SURVOL SUPERIEUR A 91 EPNDB	16
04	Les modalités de consultation du public.....	18
	LA CONSULTATION DU PUBLIC SUR LA PLATEFORME.....	18
	LA CONCERTATION DU TERRITOIRE ET DES PARTIES PRENANTES POUR L'ELABORATION DE L'EIAE.....	20
05	Sujets à traiter indépendamment.....	21
	LES NUISANCES GENERALES LIEES A L'AEROPORT	21
	LES CONSTATS SUR LA MISE EN ŒUVRE ACTUELLE DE LA REGLEMENTATION.....	22
	LES PROPOSITIONS POUR UNE REDUCTION DES NUISANCES.....	22
06	Conclusion	25

01 Introduction

Contexte de la consultation

La situation de l'aéroport de Paris-Orly, enclavé dans un tissu urbain dense, est unique en France. L'aérodrome est d'ores et déjà soumis à un ensemble de contraintes à visée environnementale, qui font l'objet d'une surveillance stricte par les autorités locales de l'aviation civile. Depuis 1968 (décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly), un couvre-feu est en vigueur entre 23 heures 30 et 6 heures. De surcroît, le nombre annuel de créneaux attribuables sur la plateforme est plafonné à 250 000 depuis 1994 (arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly).

Cependant, les nuisances sonores et environnementales demeurent importantes.

Ainsi, afin d'améliorer la situation environnementale autour de l'aéroport dans le respect de la réglementation (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), une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a été réalisée sur Paris-Orly, sous l'autorité de la préfète du Val-de-Marne.

Cette démarche s'inscrit notamment dans le cadre des mesures prévues par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la plateforme actuellement en vigueur (approuvé par arrêté interpréfectoral du 17 mars 2022).

Le projet d'arrêté proposé à la consultation du public est la traduction juridique des mesures de restriction du scénario retenu par les deux ministres compétents (décret n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires) sur le fondement des conclusions de l'EIAE présentées lors de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome du 9 février 2024.

Le projet d'arrêté est accompagné d'un résumé non technique de l'EIAE qui explique les raisons de l'introduction de la restriction d'exploitation et présente les objectifs de réduction du bruit définis pour l'aéroport, les mesures envisagées pour les atteindre, et l'évaluation du rapport coût-efficacité des différentes mesures examinées au cours de l'étude.

Objet du projet d'arrêté soumis à la consultation du public

Le projet d'arrêté soumis à la consultation du public renforce les exigences environnementales pour les aéronefs opérant sur la plateforme en imposant des restrictions d'un niveau inédit en Europe en matière de performance acoustique.

Pendant la période entre 22 heures et 6 heures, les mesures introduites sont les suivantes :

- une interdiction des vols des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB¹;
- une mise en place progressive de l'interdiction des vols des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB, notamment au travers d'une clause d'antériorité appliquée aux compagnies opérant déjà durant le créneau horaire avant le couvre-feu ;
- une interdiction d'une part des atterrissages pour les aéronefs présentant un niveau de bruit à l'approche supérieur à 97 EPNdB et d'autre part des décollages pour les aéronefs présentant un niveau de bruit au survol supérieur à 91 EPNdB.

¹ Effective Perceived Noise Decibel

Au regard des analyses menées tout au long de l'étude, des réductions des nuisances sonores attendues des différents scénarios de restriction étudiés et des coûts afférents pour les compagnies aériennes, notamment celles possédant une base opérationnelle sur la plateforme francilienne, ce scénario apparaît comme le meilleur compromis entre développement économique et préservation de la qualité de vie des riverains.

Consultations et étapes suivantes

Ce projet d'arrêté a fait l'objet d'échanges préalables avec l'ensemble des parties prenantes : exploitant de l'aéroport, élus locaux, compagnies aériennes et associations de riverains et de protection de la nature.

Conformément au règlement (UE) n° 598/2014, le projet d'arrêté a été mis à la consultation du public pour une durée de 3 mois, du 29 avril au 29 juillet 2024 inclus, de sorte que chacun puisse faire part de ses observations, sur le site internet des consultations du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires :

<https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-publique-sur-le-projet-d-arrete-a3018.html>

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui lui a été donnée.

Méthodologie d'analyse des contributions de la consultation

Les principes méthodologiques d'analyse des contributions sont les suivants :

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

Les chiffres de la participation

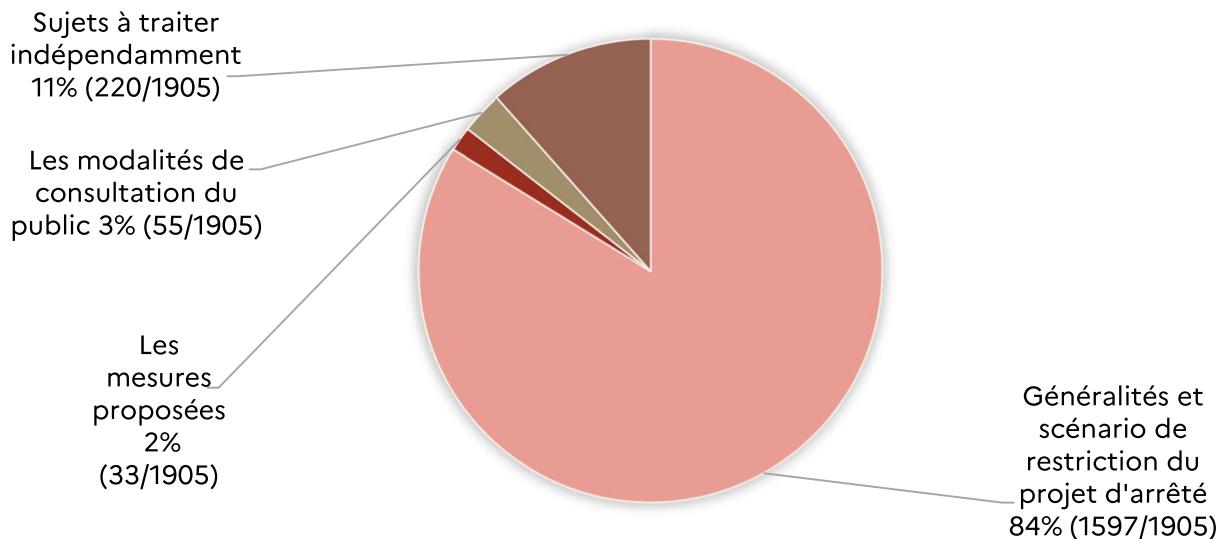
1 881 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public. Parmi elles, 78 doublons ont été retirés des calculs. **Ainsi au total, 1 803 contributions sont traitées dans la présente synthèse.**

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 1 803 contributions comportent **1 905 expressions identifiées**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui a été classé en fonction du type de commentaire pour faire l'objet de la présente restitution.

Parmi les expressions recueillies, la majorité sont des avis, tandis que 11 d'entre elles sont des questions.

L'ensemble des expressions du public a été classé en fonction des thématiques abordées. Leur répartition est présentée dans le graphique 1.

GRAPHIQUE 1 - RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC EN FONCTION DES THÉMATIQUES (SUR UN TOTAL DE 1905 EXPRESSIONS)



Éléments sur le profil des contributeurs

Sur les 1 803 contributions, 200 participants précisent qu'ils s'expriment en tant que riverains, 24 en tant qu'élus, 14 en tant que représentants du secteur aéronautique, 14 en tant qu'acteurs économiques, 11 s'expriment au nom d'associations, 4 en tant que voyageurs, 2 en tant qu'acteurs publics.

Au total, 106 participants ont mentionné leur localisation. Ils résident dans les communes d'Ablon-sur-Seine (1), Angervilliers (3), Antony (2), Brunoy (1), Bures-sur-Yvette (25), Cerny (1), Champlan (1), Chevilly-Larue (1), Chilly-Mazarin (1), Créteil (3), Draveil (1), Gometz-le-Châtel (1), La ville-du-Bois (1), La Houssaye-en-Brie (1), Limeil-Brévannes (1), Liverdy-en-Brie (1), Longjumeau (3), Longvilliers (1), Massy (1), Marcoussis (3), Montgeron (2), Morangis (1), Orly (1), Ormesson-sur-Marne (2), Orsay (1), Ozoir (1), Palaiseau (13), Roinville-sous-Dourdan (1), Saint-Maur-des-Fossés (1), Santeny (1), Saulx-Les-Chartreux (3), Sceaux (1), Sucy-en-Brie (5), Les Ulis (1), Vaugrigneuse (1), Villecresnes (1), Villeneuve-le-Comte (1), Villeneuve-le-Roi (1), Wissous (2), Yerres (5).

D'autres acteurs se sont identifiés à l'échelle départementale : Essonne (1), Val-de-Marne (1) ; régionale : Île-de-France (4) ; métropolitaine : Métropole du Grand Paris (1) ou intercommunale : Grand-Orly Seine Bièvre (1). À noter qu'un avis a été signé par 225 élus et corps constitués situés à l'échelle communale, intercommunale, départementale et nationale.

02 Généralités et scénario de restriction retenu dans le projet d'arrêté

Au total, 1597 contributions ont porté de façon générale sur la méthodologie d'élaboration de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) et sur le scénario de restriction retenu dans le projet d'arrêté sur le fondement de l'étude.

Méthodologie d'élaboration de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée

24 expressions portent sur la méthodologie de l'étude d'impact.

Plusieurs contributeurs, dont la Métropole du Grand Paris, le département de l'Essonne, Grand-Orly Seine Bièvre, l'Agence régionale de Santé Île-de-France ou encore l'association Bruitparif interrogent voire dénoncent la méthodologie d'élaboration de l'étude, notamment car :

- les trois scénarios n'ont pas été évalués par rapport au principal objectif quantitatif de réduction du bruit nocturne prévu dans le PPBE (- 6 dB) ;
- l'impact écologique demeure « *non-objectivé* » ;
- « *l'imprécision et le manque de données* » de l'étude « *sous-estime les impacts sanitaires réels* », en annonçant une réduction de bruit grâce aux avions de dernière génération (A320 neo) ;
- les cartographies « *n'intègrent pas la surface totale des zones impactées par le bruit aérien* » ;
- la « *prise en compte des critères du développement durable développés depuis les années 2010 qui nécessitent une pondération des impacts et enjeux en fonction du nombre de parties prenantes impactées* » n'est pas respectée ;
- il « *conviendrait de donner les résultats selon plusieurs seuils (NA60, NA65, NA70, NA75...) ou de présenter la distribution des survols par plage de niveaux LAmax* » plutôt que d'utiliser le seul indicateur NA70 ;
- les valeurs limites retenues des critères Lden et Ln (55 et 50 dB) sont « *très moyennées* » et « *au-dessus des limites recommandées par l'OMS* » ;
- elle ignore la « *réalité du trafic en soirée issue des retards de rotations* » attestée par des relevés de « *l'outil VITRAIL* » ;
- les estimations sur le manque à gagner des compagnies aériennes seraient erronées, avec seulement 6 mouvements d'aéronefs supprimés dans le scénario C contre 18 aéronefs par nuit selon l'EIAE ;
- elle « *ne considère pas les coûts socio-économiques actuels et futurs générés par l'exposition au bruit des avions, mais retient uniquement le manque à gagner à supporter par le secteur aéronautique* ».

Sur cet aspect économique, la commune de Champlan évoque « *un coût annuel pour la collectivité de l'ordre de 417 millions d'euros* » dû aux perturbations du sommeil, soit un impact financier nettement plus important que celui que devrait supporter les compagnies aériennes pour le scénario C (156 millions d'euros). Dans la lettre cosignée par 225 élus, associations, et corps constitués, ce coût sanitaire et social du bruit engendré par l'aéroport d'Orly représenterait « *1 milliard et 940 millions d'euros par an (calcul OMS, sur la base des CSB E4)* ».

Un représentant de la Commission consultative de l'environnement (CCE) pour l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs) dénonce des « *résultats (...) biaisés et entièrement manipulés par le lobby aérien* » (« *indicateur de bruit non officiel et non réglementaire, calculs d'impact économique grossièrement faux, les hypothèses reflétant une manipulation de Transavia, calculs opaques et résultats non vérifiables...* »).

A contrario, Transavia relève « *l'évaluation du niveau de nuisance et la détermination d'objectifs de réduction du bruit sur une base scientifique* » et en salue « *la qualité* ».

Bruitparif estime à son tour qu'aucun des scénarios de l'EIAE ne permet d'atteindre les objectifs sur le plan sonore.

Réponse de la DGAC :

La méthodologie suivie pour la conduite de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) est encadrée par le règlement (UE) n° 598/2014, qui définit la procédure à suivre pour l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les grands aéroports.

Ce processus s'articule autour de 5 phases :

1. La réalisation du diagnostic de la situation actuelle, qui permet notamment d'objectiver le problème de bruit persistant sur la plateforme après examen des trois premiers piliers de l'approche équilibrée (la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains situés aux abords de l'aéroport, l'exploitation des trajectoires de vol à moindre bruit).
2. L'identification des enjeux soulevés par les parties prenantes, la caractérisation du problème du bruit. Il s'agit d'une étape cardinale de l'EIAE, qui permet de collecter la position des parties prenantes sur la situation actuelle et projetée afin d'identifier leurs attentes. Les informations recueillies auprès des parties prenantes portent aussi sur les mesures envisagées et les effets sur leurs activités. Elles contribuent ainsi à l'évaluation des impacts des scénarios étudiés par la suite.
3. La construction d'un scénario de référence qui correspond à la projection de la situation actuelle sur un horizon temporel donné, en l'absence de nouvelles mesures de réduction des nuisances sonores, et constitue à ce titre la référence pour l'évaluation des impacts des scénarios de mesures envisagés dans le cadre de l'étude.

Cette étape s'accompagne de la définition du ou des objectifs de réduction du bruit qui constituent le point de référence pour valider ou écarter les mesures complémentaires de restrictions d'exploitation envisagées.

À cet égard, une réunion tenue le 26 octobre 2023 a permis d'informer l'ensemble des parties prenantes que la diminution d'au moins 6 dB du Ln moyen sur la période 22 heures - 6 heures sur le périmètre Ln > 50, premier objectif mentionné par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), était jugé inatteignable dans le cadre de l'EIAE par la préfète du Val-de-Marne, autorité compétente de l'étude. De fait, aucun des quatre scénarios retenus ne permet d'assurer une diminution d'au moins 6 dB selon l'indicateur Ln, que ce soit en 2027 ou en 2029 (les deux horizons considérés dans l'étude). Cela s'explique par la mauvaise calibration de cet objectif lors de l'établissement du PPBE, du fait des biais de l'indicateur dit « global » alors utilisé.

L'objectif portant sur la réduction des courbes Ln a ainsi été abordé sous l'angle de la réduction des surfaces des courbes Ln > 50 dB(A) sans définir de seuil cible mais en recherchant la meilleure solution au regard de son rapport coût-efficacité.

Aussi, les autres objectifs de réduction du bruit, quantitatifs, retenus par l'autorité compétente dans l'EIAE sont les suivants :

- une réduction de 50 % des personnes exposées à de fortes perturbations du sommeil (indicateur HSD) ;
 - une diminution des pics de bruit autour de l'aéroport.
4. L'identification de scénarios visant à atteindre les objectifs de réduction du bruit. La pré-sélection de cas d'étude et leur analyse à haut niveau permet de sélectionner les scénarios qui seront pleinement étudiés lors de l'EIAE au regard des objectifs de réduction du bruit et de leur rapport coût-efficacité, en concertation avec les parties prenantes.
 5. L'évaluation des impacts acoustiques, sanitaires, socio-économiques et sur le trafic des scénarios retenus, afin de déterminer le ou les scénarios qui ont le meilleur rapport coût-efficacité.

En ce sens, le règlement prévoit notamment que les répercussions des nuisances sonores du trafic aérien soient au moins décrites à l'aide des indicateurs de bruit Lden² et Ln³. Afin de mieux prendre en compte le facteur de répétitivité des évènements sonores, l'autorité compétente a également souhaité évaluer les nuisances sonores à l'aide de l'indicateur NA70⁴ permettant de compter le nombre d'occurrences au-delà de 70 dB(A).

Par ailleurs, l'évaluation des impacts acoustiques a été menée à travers la modélisation de cartes utilisant l'indicateur Ln. Celles-ci sont accompagnées de l'estimation des surfaces exposées aux niveaux de bruit caractéristiques, du décompte des populations exposées, et de la part soumise à de fortes perturbations du sommeil. Ces évaluations ont été réalisées à partir des valeurs limites fixées dans le droit français (50 dB(A) pour le Ln), qui correspondent aux valeurs les plus basses mentionnées dans la directive 2002/49/CE aux fins de la modélisation des cartes de bruit.

Enfin l'autorité compétente n'a pas souhaité inclure d'évaluation du coût social du bruit des scénarios du fait des incertitudes méthodologiques qui l'entourent et de l'absence d'approche préconisée par le règlement (UE) n° 598/2014. En effet, plusieurs méthodes coexistent avec des paramètres qui varient de manière significative, qui livrent, de l'une à l'autre, des résultats présentant des écarts notables entre les coûts sanitaires imputables au bruit aérien.

À titre d'exemple, les facteurs d'incapacité recommandés par l'OMS relatifs aux effets du bruit aérien qui décrivent la part d'une année de vie en bonne santé perdue du fait des fortes perturbations du sommeil ont été révisés à la baisse en 2024 d'un facteur 7 par rapport aux valeurs recommandées depuis 2011.

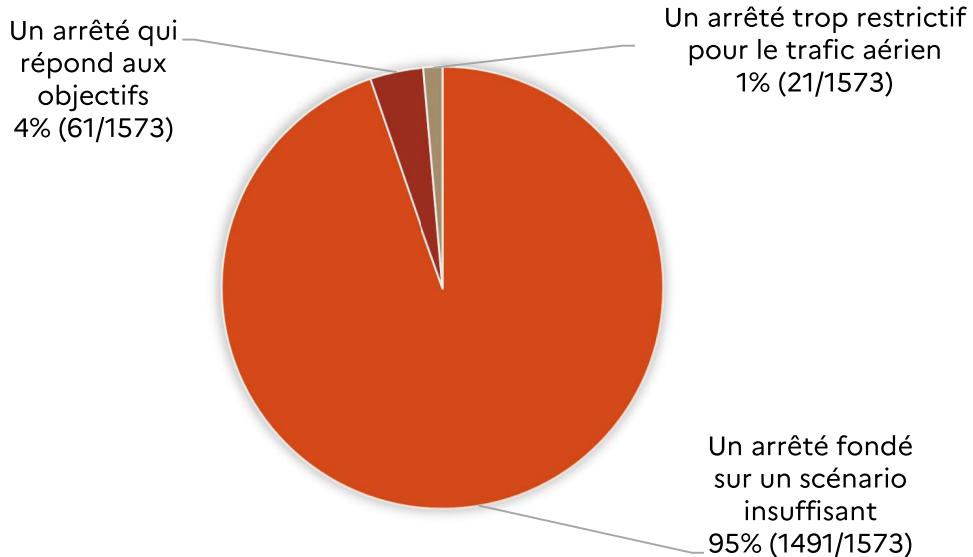
Cette variabilité reflète la complexité de l'estimation des coûts sanitaires liés au bruit aérien.

² Lden pour « *Level day-evening-night* », indicateur du niveau sonore moyen sur une journée complète prenant en compte des pondérations selon les plages horaires, corrélé à la forte gêne sonore.

³ Ln pour « *Level night* », indicateur du niveau sonore moyen déterminé sur la période comprise entre 22 heures et 6 heures et corrélé à la gêne sonore spécifique à la période nocturne (fortes perturbations du sommeil).

⁴ NA pour « *Number Above* », indicateur qui évalue le nombre d'émergences sonores au-delà d'un seuil pendant une période donnée.

GRAPHIQUE 2 - RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC SUR LE SCÉNARIO RETENU (SUR UN TOTAL DE 1573 EXPRESSIONS)



Scénario de restriction retenu dans le projet d'arrêté sur le fondement de l'EIAE

1 573 expressions portent sur le choix du scénario de restriction parmi ceux étudiés dans l'EIAE :

- le scénario A sur lequel se fonde l'arrêté soumis à la présente consultation ;
- les scénarios B et C non retenus, et proposant notamment une extension du couvre-feu.

Un arrêté fondé sur un scénario jugé insuffisant

1491 contributeurs – soit la majorité des répondants – se sont dit défavorables à l'arrêté et au choix du scénario A de l'EIAE. La plupart de ces expressions plébiscitent la mise en œuvre du scénario C et, dans une moindre mesure, du scénario B.

Une centaine de contributeurs sont spécifiquement défavorables à l'arrêté et critiques à l'égard du scénario A. Ils expriment leur déception ou leur incompréhension, arguant que :

- ce scénario ne coûtera rien aux compagnies aériennes et témoigne d'une victoire du « *puissant lobbying des compagnies aériennes* » ;
- ce scénario n'apportera « *aucun effet réel, perceptible* » ;
- ce scénario ne répond pas à l'enjeu de santé publique lié à l'aéroport ;
- le choix du scénario retenu n'est pas expliqué ni justifié ;
- la limitation de 6 décibels de l'indice Ln moyen sur le périmètre $Ln > 50 \text{ dB(A)}$ n'est pas comprise comme un objectif à atteindre.

Certains d'entre eux déplorent également que les mesures prises par l'arrêté ne visent que la réduction des nuisances sonores, ignorant ainsi les autres conséquences environnementales, économiques et sanitaires de l'aviation. Ces contributions prônent par exemple la « *nécessité de réduction de la croissance* » et la diminution de « *l'impact des émissions de gaz à effet de serre* ».

Ils sont rejoints par environ 1 400 contributeurs se disant « *favorables à l'extension du couvre-feu d'une demi-heure* », « *dès 23h* » tel que proposé par le scénario C dont ils souhaitent la mise en œuvre, pour certains « *malgré son coût* », et par opposition aux scénarios A et B qui l'un comme l'autre, « *ne proposent aucune amélioration de la situation sonore* » ou de « *bénéfice significatif pour les riverains* ». Cette extension du couvre-feu est considérée comme la seule mesure se rapprochant de « *l'objectif de réduction du bruit [...] du Lnight de 6 dB* », « *selon l'engagement formel et public de la DGAC* », dont beaucoup de contributeurs interrogeront l'absence et plaident pour la réintégration. Ils estiment ainsi que l'arrêté, en l'état, ne répond pas ou seulement partiellement à l'objectif de réduction des nuisances sonores.

Il est fait mention de certains documents allant dans le sens de cette requête : le PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Paris-Orly ; le PPBE de la Métropole du Grand Paris demandant le rallongement du couvre-feu de 30 minutes supplémentaires ; le « *PPBE du département du Val-de-Marne Paris* » demandant d'étudier l'évolution du couvre-feu de l'aéroport d'Orly de 23 heures à 6 heures ; les études et rapports divers portés par l'ADEME, l'OMS, Bruitparif, DEBATS, CITEPA...

Cette demande d'application du scénario C est partagée par M. le président du Sénat et plusieurs communes via des avis validés en conseil municipal, comme Santeny, Angerville, Morangis, Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine, Villecresnes, Vaugrigneuse, La Houssaye-en-Brie, Palaiseau, Villeneuve le Comte, Champlan, Cerny, la Métropole du Grand Paris et ses 131 communes membres, ainsi que les 255 élus, corps constitués et membres d'associations signataires d'un courrier adressé au Ministre délégué aux transports.

4 contributeurs plébiscitent le scénario B, dans la mesure où il représenterait « *un bon compromis en termes de protection de l'environnement et d'impacts économiques* » et aurait souhaité que cette option soit envisagée. La mairie de Wissous précise que ce scénario a du sens « *à condition que les restrictions soient respectées* », dénonçant les « *nombreuses dérogations* » accordées aux compagnies aériennes et invitant à « *repenser le régime des sanctions, afin qu'il soit réellement efficace et dissuasif* ». La Ville de Palaiseau, favorable au scénario C, note toutefois que le scénario B est « *envisageable* », « *à la condition expresse et indispensable que des engagements fermes en termes de renouvellement et de modernisation de la flotte soient pris par les compagnies aériennes et contrôlés par les pouvoirs publics* ».

Enfin, une dizaine des participants jugeant le scénario insuffisant relativisent leur déception en indiquant que les mesures proposées sont positives et peuvent représenter « *un pas en avant* », sans toutefois « *répondre aux besoins réels des riverains* » et résoudre les nuisances subies quotidiennement. Les mesures pourraient ainsi être « *amplifiées* » pour mieux protéger les populations. L'arrêté est en ce sens perçu comme « *une étape intermédiaire* », « *une demi-mesure* », « *un compromis minimaliste* » plus soucieux de préserver les intérêts économiques que de protéger la qualité de vie des riverains.

De la même façon, bien que l'arrêté incitant au renouvellement des flottes par des appareils plus performants soit prometteur, certains soulignent qu'il s'agit néanmoins d'un « *processus lent* » avec le risque que « *l'ensemble des leviers technologiques ne permettent donc pas d'obtenir des résultats forts d'ici 2030 [et] 2050* » en termes d'impacts sonore et climatique. En ce sens, un contributeur estime qu'il ne s'agit pas d'attendre les gains technologiques, mais plutôt qu'il incombe aux pouvoirs publics « *d'établir les bonnes règles pour pousser et favoriser la R&D* ».

Une personne demande pourquoi les compagnies aériennes se dotant d'une nouvelle flotte plus silencieuse n'appliqueraient pas les mesures de réduction des nuisances sonores prévues par l'arrêté en journée également.

Un arrêté qui répond aux objectifs et apporte des améliorations

A contrario, 61 participants se placent en faveur de l'arrêté et des restrictions jugées « *nécessaires* » et « *proportionnées* », au regard du contexte économique et territorial de l'aéroport et de la nécessaire prise en compte du volet écologique dans le secteur aérien. Il s'agit pour la plupart d'un « *bon compromis* » qui incite « *les compagnies aériennes à investir dans des avions de dernière génération plus respectueux de l'environnement* ».

Certains se disent favorables au scénario A car il « *concilie amélioration du confort des riverains et préservation de l'activité et de l'emploi* » et semble plus adéquat que les autres scénarios de l'EIAE, qui « *nuiraient aux compagnies aériennes* » et à l'économie du territoire. Plusieurs acteurs économiques et corps constitués, dont des compagnies aériennes ainsi que de nombreux salariés du secteur, soutiennent le projet d'arrêté qui, selon eux, tient compte de ces questions d'attractivité, de dynamisme et de retombées économiques, des emplois directs et induits afférents à la plateforme aéroportuaire – tout en conciliant la préservation de l'environnement et la santé des habitants. Ils sont rejoints dans leurs arguments par une petite part d'usagers du transport aérien souhaitant la pérennité de la plateforme.

Ce choix du compromis entre les coûts et les bénéfices est partagé par plusieurs parties prenantes telles que la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) ou Aéroports de Paris (ADP), qui s'est dit favorable au scénario A en ce qu'il « *constituerait la mesure la plus ambitieuse en matière de restriction acoustique sur la performance des aéronefs mise en place à ce jour dans un aéroport européen* ». Ils considèrent en effet que « *le scénario C est moins performant que le scénario A s'agissant de la réduction des nuisances sonores à l'horizon 2029* ». Ils relèvent les « *effets contreproductifs des scénarios les plus restrictifs* », dont le coût de « *9 à 31 fois supérieur* » pour le scénario C diminuerait la productivité des avions opérés et par conséquent la capacité financière des compagnies à renouveler leurs flottes. Selon le ratio coût-bénéfice, ils estiment que le scénario A est en moyenne 8 fois plus efficace que le scénario B et 30 fois plus efficace que le scénario C pour chaque million d'euro engagé.

Le Medef de l'Est Parisien, rejoint par d'autres contributeurs, souligne également que les compagnies aériennes, « *Air France, Transavia ou Corsair, avec le soutien de toute la filière aéronautique* », prennent déjà « *leurs responsabilités* » afin de réduire durablement leur empreinte écologique en ayant recours au renouvellement accéléré des flottes, à l'éco-pilotage et la descente continue. D'autres contributeurs rappellent l'importance d'offrir aux compagnies françaises « *un environnement favorable à l'établissement de leurs bases opérationnelles sur les aéroports français* ».

Pour Air France et Transavia, en retenant le scénario A tel que décrit dans le résumé non technique, « *les pouvoirs publics affichent leur volonté d'aller au-delà de ce renouvellement volontaire des flottes déjà validé par les transporteurs, en instaurant dans la loi des critères d'accès à l'aéroport jamais atteints en Europe* ». Les compagnies soulignent toutefois « *qu'il constitue une exigence forte et contraignante pour les compagnies basées à Paris-Orly [imposant], par exemple, une affectation exclusive à sa base d'Orly de tous les nouveaux avions réceptionnés par Transavia sur la période 2024-2028.* » Elles rappellent que sans une amplitude horaire suffisante pour opérer les vols, « *l'utilisation optimale de la flotte dite « basée » est compromise, entraînant des hausses de coûts et une perte de compétitivité* ».

L'International Air Transport Association (IATA), salue quant à elle la démarche engagée et la conformité de l'élaboration du projet avec le règlement sur l'approche équilibrée en rappelant toutefois que les mesures prises pour l'aéroport d'Orly « *ne doivent pas être automatiquement appliquées à d'autres aéroports* ».

Un arrêté qui serait trop restrictif pour le trafic aérien

21 participants estiment que le projet d'arrêté est trop restrictif pour le trafic aérien, délétère pour l'activité économique de la région, pour les compagnies aériennes opérant à Orly (dont easyJet par exemple) et pour le tourisme français, et que « *rien ne justifie l'interdiction des vols* ». Ils rappellent qu'Orly est une plateforme qui permet de voyager vers les DROM-COM et « *des villes majeures en France et en Europe* » et que l'arrêté freinerait son développement.

Pour ces contributeurs – dont l'un rappelle que la création de l'aéroport remonte à 1909 –, les riverains subissant des nuisances se seraient installés « *en connaissance de cause* » et la collectivité locale ne devrait pas « *payer* » pour ces personnes ayant fait un « *mauvais investissement immobilier* ».

Certains des contributeurs justifient également cet argumentaire de défense du rayonnement et des intérêts économiques de l'aéroport d'Orly et des compagnies y opérant en avançant que le secteur aérien participe également à son échelle aux efforts de réduction des nuisances sonores et environnementales, en s'équipant notamment de nouveaux engins moins consommateurs en carburants tel que les Airbus A320 neo (qui « *permettent de réduire de 15% en moyenne les émissions de CO₂ et de moitié les émissions sonores à l'atterrissement et au décollage par rapport à la génération précédente* »), en avançant dans la recherche autour des projets de moteurs à hydrogène, ou encore au travers de techniques d'éco-pilotage. Ils estiment dès lors que des restrictions supplémentaires ne seraient pas nécessaires.

En ce sens, quelques contributeurs soulignent que « *l'aéroport d'Orly fait déjà l'objet d'une limitation d'activité et d'un couvre-feu strict parmi les plus contraignants en Europe* » et certains craignent un renforcement des restrictions qui signerait « *un arrêt progressif de l'activité de la plateforme* ».

Deux participants s'inquiètent du devenir de leur emploi s'il y a une « *extension des restrictions* ».

Réponse de la DGAC :

Sur le fondement des analyses menées tout au long de l'EIAE, des réductions des nuisances sonores attendues des différents scénarios de restriction et des coûts afférents pour les compagnies aériennes, notamment celles possédant une base opérationnelle sur la plateforme, les ministres compétents ont retenu le scénario A en ce qu'il présentait le meilleur compromis entre développement économique et préservation de la qualité de vie des riverains.

Les scénarios B et C, qui impliquent un élargissement des horaires du couvre-feu, contraindraient de manière irréversible l'exploitation de l'aéroport, alors même que des progrès technologiques et des procédures de navigation prochainement déployées paraissent de nature à significativement améliorer la situation, à moyen terme, comme l'illustre le scénario A.

Le scénario C aurait de surcroît un impact économique majeur sur les compagnies aériennes, qui apparaît de nature à limiter les capacités de renouvellement de flotte d'ici 2029.

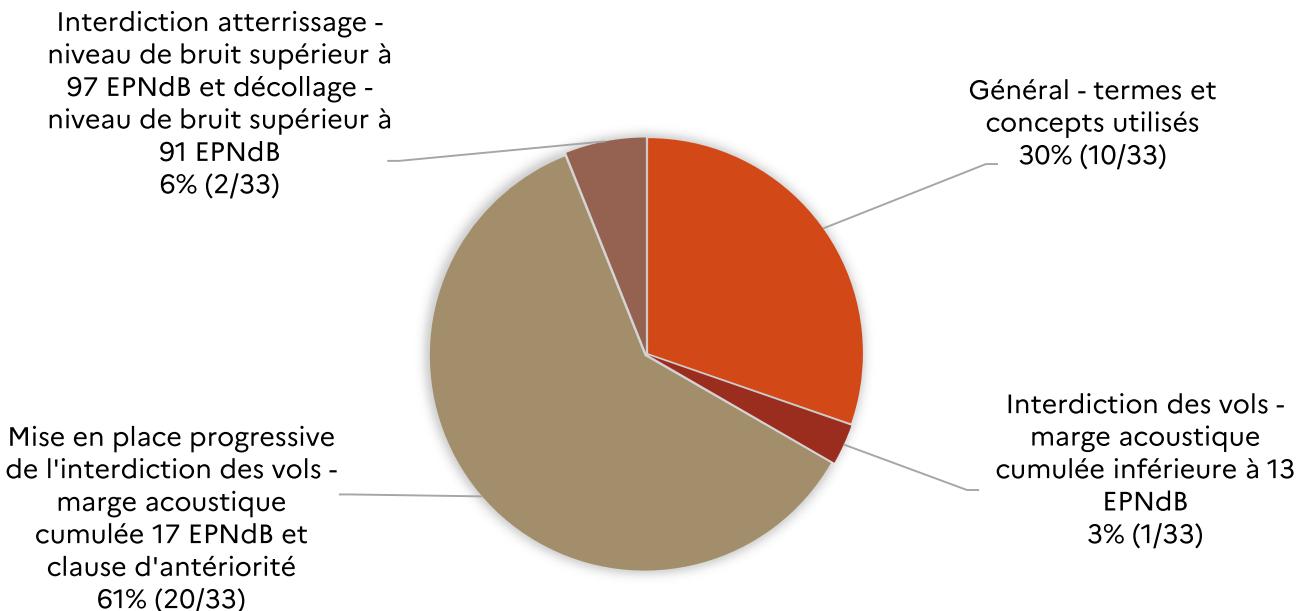
Les restrictions portées par le scénario A sont d'un niveau inédit en Europe. La mesure visant les aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB est très ambitieuse et s'aligne sur les dernières normes de certification du Chapitre 14, telles que définies dans l'annexe 16 de l'OACI.

Plus globalement, les conclusions de l'étude mettent en évidence que le scénario A présente le meilleur rapport coût-efficacité – critère décisif fixé par le règlement (UE) n° 598/2014 – au regard de ses effets acoustiques et socio-économiques. Il acte des réductions significatives du bruit sans risquer d'effet contre-productif sur l'évolution des flottes.

Il est enfin rappelé que le règlement européen fixe « *des règles à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit, aéroport par aéroport, de façon à contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et à limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores liées au trafic aérien* » et consacre ainsi une méthodologie à adapter à chaque aéroport.

03 Les mesures proposées

GRAPHIQUE 3 - RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC SUR LES MESURES PROPOSÉES (SUR UN TOTAL DE 33 EXPRESSIONS)



Général

10 expressions portent sur cette thématique.

Certains participants ne comprennent pas que les mesures précisées dans l'arrêté s'ajoutent au couvre-feu et s'appliquent donc de 22 heures à 23 heures 30. Pour eux, les vols seront désormais autorisés entre 22 heures et 6 heures s'ils respectent les normes acoustiques indiquées dans l'arrêté. Ils évoquent alors une « *augmentation des nuisances* ». Un contributeur suggère d'ajouter dans le texte une mention rappelant « *la conservation de la période de couvre-feu (...) entre 23:30 et 06:00* ».

Le même type d'incompréhension conduit deux contributeurs à noter que « *ce projet d'arrêté autorise les atterrissages inférieurs à 97 dB et les décollages inférieurs à 91 dB dans la plage horaire jusque-là interdite, entre 23h30 et 6h00* » et déplorer que cela ne soit « *pas un progrès pour les riverains* ».

Un contributeur s'exprime à propos des mesures du bruit estimant que « *une moyenne, quelle qu'en soit l'unité, n'est pas significative du ressenti de la personne survolée* ». Il souligne ainsi les « *différences entre le bruit émis par l'avion, la mesure au sol de ce bruit, et l'émergence de ce bruit en fonction du bruit de fond de l'endroit où l'on mesure.* »

Dans le même sens, un autre contributeur interroge la fiabilité des caractéristiques techniques (marge acoustique cumulée) et leur source. Il déplore que la seule prise en compte des caractéristiques individuelles des appareils engendre une augmentation du nombre de mouvements à mesure que les marges acoustiques des aéronefs augmenteront. La commune de Villegresnes désapprouve le fait de « *ne retenir que les marges de progrès acoustiques des appareils* », faisant ainsi « *fi des impacts acoustiques selon la période de la journée* ».

Réponse de la DGAC :

Le projet d'arrêté de restriction soumis à la présente consultation du public institue des restrictions d'exploitation supplémentaires par rapport au corpus règlementaire actuel. Aussi les mesures portées par le projet d'arrêté viennent-elles en complément du couvre-feu, entre 23 heures 30 et 6 heures, en vigueur sur l'aéroport de Paris-Orly depuis 1968.

S'agissant de l'utilisation des normes issues de l'OACI aux fins des restrictions liées au bruit, il convient de rappeler que la classification de la performance acoustique des aéronefs en chapitres est le seul standard international qui prévale en la matière.

Tout aéronef, avant sa mise en exploitation, fait l'objet de mesures de bruit réalisées selon un cadre réglementaire très précis, décrit dans l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale. Celle-ci définit les normes s'appliquant aux aéronefs concernés par le transport public aux chapitres 3, 4 et 14 utilisés par le transport aérien commercial.

Le critère incontournable caractérisant la performance acoustique d'un aéronef est la marge acoustique cumulée. Elle traduit la différence entre le bruit produit par un aéronef et le seuil qu'il doit respecter pour sa catégorie : plus elle est élevée et meilleures sont les performances acoustiques de l'avion au sein d'une même classe d'appareils.

Enfin, les travaux préparatoires de l'EIAE, notamment fondés sur le PPBE, ont confirmé que le problème de bruit persistant se concentrerait sur la période 22 heures - 6 heures, la préfecture du Val-de-Marne a donc défini en conséquence des objectifs de réduction du bruit visant à le résoudre.

Interdiction des vols des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB

Une personne estime que la mesure n'aura aucun effet sur les Boeing 737-800 utilisés par les compagnies *low cost* d'ici 2026 voire 2029 dans la mesure où « *la marge cumulée de 13 dB peut en effet être dépassée par ces appareils par ajustement de la masse au décollage* ».

Réponse de la DGAC :

La mesure visant à interdire les aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22 heures et 6 heures dès l'entrée en vigueur de l'arrêté permet de restreindre l'accès à la plateforme durant la nuit aux aéronefs les plus performants d'un point de vue acoustique.

Cette mesure se situe d'ores et déjà dans les plus hauts standards européens : si elle est aujourd'hui en vigueur sur les aéroports régionaux de Lyon – Saint-Exupéry, Bâle-Mulhouse et Nantes-Atlantique, le Gouvernement néerlandais entend la mettre en œuvre à Amsterdam-Schiphol dès novembre 2025.

Elle est de surcroît accompagnée d'une mesure plus ambitieuse qui vise à interdire progressivement les aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB entre 22 heures et 6 heures pour une application pleine et entière à tous les opérateurs dès 2029.

Mise en place progressive de l'interdiction des vols des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB, notamment au travers d'une clause d'antériorité appliquée aux compagnies opérant déjà durant ce créneau horaire

20 expressions portent sur cette mesure.

Plusieurs déplorent la mise en place progressive de l'interdiction ainsi que la clause d'antériorité, arguant que les compagnies aériennes vont continuer de porter atteinte à la santé des riverains « *pendant 10 ans* ». Une contribution exprime la crainte que les compagnies demandent « *un assouplissement d'ici là* ». Pour eux, la « *clause d'antériorité doit être (...) revue pour des raisons de santé publique* ». Un contributeur questionne la légalité d'une telle clause au sein du projet d'arrêté.

Des contributeurs estiment que « *l'évolution des technologies aériennes n'apportera que de très faibles améliorations* » et cela, seulement « *au terme du remplacement de tous les appareils* ». Ils alertent

quant au renouvellement de la flotte de Transavia qui « *va même engendrer une augmentation du nombre d'avions* » (« *1 Boeing retiré pour 2 Airbus livrés* »). Ils regrettent que les pouvoirs publics « *se contentent de prendre acte des améliorations techniques apportées par les constructeurs d'avions, en prévoyant de longues périodes en vue d'amortir les appareils existants* ». Un contributeur résume ainsi qu'« *attendre la modernisation des avions pour qu'ils fassent moins de bruit est une solution à trop long terme* ». La commune de Villecresnes s'exprime également en ce sens et demande si les seules perspectives de renouvellement de la flotte suffiront, si cet engagement pris par « *certaines compagnies* » sera « *tenu* » et, dans le cas positif, à quelle échéance. La ville de Palaiseau indique quant à elle que l'industrie aéronautique affiche régulièrement son incapacité à faire face à la demande et que seulement « *4% de la flotte est constituée d'avions dernières générations* » actuellement ; estimant ainsi « *présomptueux d'espérer un renouvellement de 50% de cette flotte à horizon 2029* », un avis partagé par d'autres contributeurs.

Une comparaison est faite avec l'exposition aux ondes électromagnétiques, pour lesquelles « *le public est mieux protégé* » grâce à l'Agence nationale des fréquences (ANFR), « *et cela sans prise en compte de la clause d'antériorité* ».

Un autre argument, cité avec les mêmes termes dans deux contributions différentes, rappelle « *que l'oreille humaine ne distingue pas une différence de 3 dB(A)* » et qu'aucune différence notable n'est observée au niveau du bruit entre les avions d'ancienne et nouvelle génération.

A contrario, une minorité de contributeurs soutiennent les « *évolutions technologiques et techniques* » de l'aviation qui améliorent ses conséquences écologiques et sonores. Certains trouvent intéressante voire « *excellente* » l'idée de « *limiter progressivement Orly aux avions de moins en moins bruyants* » en ce qu'elle permet d'accompagner le secteur aérien dans ses objectifs de protection de l'environnement.

Air France et Transavia partagent ce raisonnement et considèrent « *indispensable* » cette période d'adaptation de trois ans pour prendre en compte la complexité du processus d'intégration de nouveaux avions dans une flotte (« *financement, formation des personnels navigants et au sol...* »). Elles précisent par ailleurs que Transavia projette des opérations réalisées exclusivement en A320 neo et A321 neo à horizon 2030. Pour elles, les compagnies aériennes « *non-basées* » pourront s'adapter plus facilement et plus rapidement aux critères de bruit fixés dans le projet d'arrêté, « *en programmant par exemple leurs opérations en journée seulement ou en affectant prioritairement leurs nouveaux avions sur leurs quelques vols venant à Orly en soirée* ».

L'International Air Transport Association (IATA) partage également en partie cet argumentaire mais indique toutefois que le règlement sur l'approche équilibrée « *interdit le retrait des aéronefs marginalement conformes des opérations aéroportuaires qui respectent (...) la norme de bruit fixée à l'annexe 16, chapitre 4, volume 1, partie II de la convention de Chicago* ». Elle suggère ainsi d'étendre la durée de la clause d'antériorité « *à une période de cinq ans* » pour permettre aux exploitants de remplacer leurs avions marginalement conformes et de proposer une solution adaptée pour ajuster leurs flottes et éviter des perturbations excessives des opérations aériennes.

La commune de Wissous estime quant à elle qu'une telle restriction aura des impacts positifs sur la qualité de l'air et la réduction du bruit – y compris en journée – dans la mesure où elle « *imposerait aux compagnies aériennes de baser leurs avions de nouvelle génération en priorité sur l'aéroport d'Orly* ». Selon elle, sans cette obligation, l'aéroport d'Orly risquerait de ne voir arriver les avions de nouvelle génération « *qu'à la fin du cycle de renouvellement de la flotte, qui est déjà engagé par les compagnies aériennes, mais qui risque de durer plusieurs années, au vu de l'ampleur des investissements et les délais de production de ces derniers* ». La Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) souligne également que l'introduction de cette mesure obligera « *de facto les compagnies à baser leurs nouveaux appareils sur la plateforme* » mais déplore cependant que cela les dépossède de « *tout arbitrage stratégique* ». Si cette mesure est une « *première mondiale* » assurant les riverains de la meilleure emprise sonore des avions de dernière génération dès 22 heures, cela « *fait peser le risque économique du calendrier de renouvellement des flottes sur les compagnies* ».

Pour la FNAM, la mise en œuvre d'une mesure analogue sur d'autres aéroports fragiliserait considérablement la stratégie de renouvellement des flottes.

Réponse de la DGAC :

Cette mesure, inédite en Europe, est très ambitieuse et s'aligne sur les dernières normes de certification des aéronefs du Chapitre 14, telles que définies dans l'annexe 16 de l'OACI.

En imposant à l'ensemble des compagnies aériennes d'opérer exclusivement avec des aéronefs de dernière génération durant la nuit à Paris-Orly d'ici à 2029, elle permet de pérenniser les engagements des compagnies aériennes en matière de renouvellement de flotte et de renforcer leur contrôle. Ce cadre strict assure que, même en cas de retard de livraison, toutes les compagnies devront se conformer aux critères établis, sous peine de sanction d'un montant pouvant atteindre 40 000 € par vol en infraction.

La clause d'antériorité vise à prendre en compte les contraintes liées au renouvellement des flottes, en particulier au regard des délais de productions et d'amortissement des investissements financiers lourds dans l'aéronautique. Cette clause impose toutefois des contraintes strictes tout au long de la période transitoire, en restreignant le volume d'opérations pouvant être réalisé avec des aéronefs de marge acoustique cumulée comprise entre 13 EPNdB et 17 EPNdB. De surcroît, cette souplesse ne s'applique que pour les opérateurs historiquement présents sur la plateforme.

Dès lors, il s'agit d'une mesure concrète permettant d'actionner le premier pilier de l'approche équilibrée, levier essentiel pour réduire les nuisances sonores.

Enfin, il convient de noter que cette mesure est en complète conformité avec le règlement européen sur l'approche équilibrée qui différencie le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité et les restrictions partielles d'exploitation, applicables à tout type d'aéronef (en particulier la nuit).

Interdiction des atterrissages pour les aéronefs présentant un niveau de bruit à l'approche supérieur à 97 EPNdB et des décollages pour les aéronefs présentant un niveau de bruit au survol supérieur à 91 EPNdB

Seuls deux contributeurs, dont la compagnie aérienne easyJet, se sont exprimés sur ces mesures d'interdiction. easyJet rappelle qu'elle investit dans le renouvellement de sa flotte ce qui permet à cette dernière de se situer « *dans la fourchette de 80 à 92 EPNdB* », devançant ainsi la proposition de l'arrêté concernant « *l'interdiction des atterrissages pour les aéronefs présentant un niveau de bruit à l'approche supérieur à 97 EPNdB* ».

Un autre contributeur déplore que ces interdictions, « *bien que positives, ne suffiront pas à elles seules à résoudre les nuisances [subies] au quotidien* ».

Réponse de la DGAC :

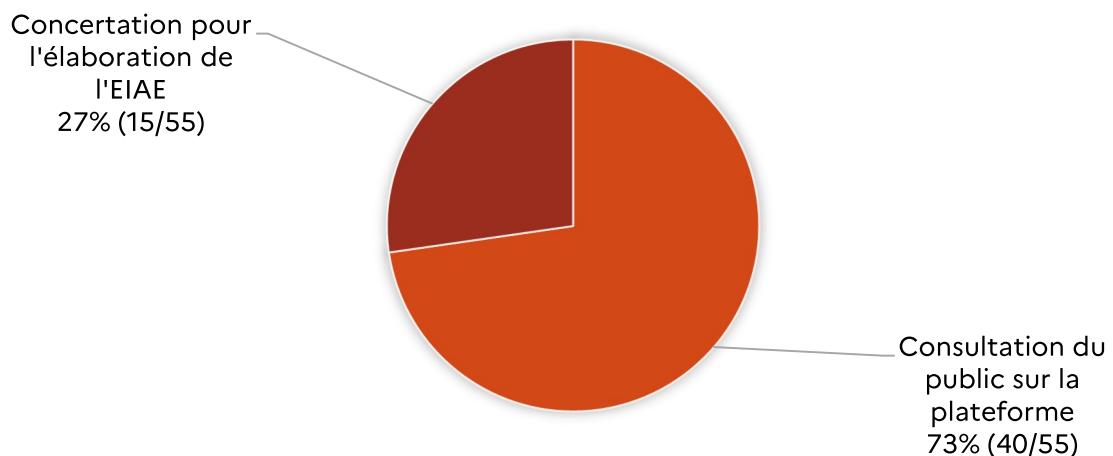
Ces mesures portant sur les niveaux de bruit certifiés des aéronefs permettent d'interdire l'accès à l'aéroport de Paris-Orly durant la nuit aux aéronefs les plus bruyants. Elles concernent en particulier les plus gros aéronefs et permettent ainsi de sanctuariser cette plage horaire en évitant l'implantation de nouveaux aéronefs bruyants.

Pour rappel, l'annexe 16, Volume I de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit via ses différents chapitres, les normes de bruit applicables aux aéronefs. Les chapitres 3, 4 et 14, adaptés aux avions commerciaux définissent ainsi la métrique EPNL *effective perceived noise level* (mesurée en EPNdB), une mesure du bruit en trois points (latéral, survol et approche) et des valeurs maximales qui deviennent de plus en plus contraignantes avec le temps afin d'encourager l'intégration des technologies de réduction de bruit les plus avancées. Pour permettre aux avions les plus lourds de continuer à effectuer leurs missions dans leur gamme d'utilisation (long-courrier), ces valeurs maximales dépendent de la masse maximale au décollage de l'avion. La marge acoustique cumulée, qui est la somme des écarts entre ces valeurs limites et les valeurs aux trois points, est révélatrice du niveau technologique d'un avion dans sa gamme de masse.

Dès lors, ces mesures viennent compléter celles fondées sur les marges acoustiques cumulées, avec l'avantage de refléter le niveau de bruit absolu des aéronefs, et de manière différenciée selon la nature du mouvement considéré (décollage ou atterrissage). Ces mesures s'inscrivent pleinement dans le cadre des recommandations de l'ACNUSA sur le recours à ce type de restriction d'exploitation (rapport d'activité de 2019).

04 Les modalités de consultation du public

GRAPHIQUE 4 - RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC SUR LES MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC (SUR UN TOTAL DE 55 EXPRESSIONS)



La consultation du public sur la plateforme

40 contributions ont porté sur cette thématique.

Plusieurs contributions expriment de la frustration quant aux modalités de la consultation publique organisée par l'État concernant le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport d'Orly. Pour certains, cette consultation est un « *simulacre* » car les décisions ont déjà été prises en amont par l'État.

Ils soulignent que de « *nombreux ateliers et réunions* » ont eu lieu avec des élus, des présidents d'association et des professionnels, mais que seul le scénario le moins contraignant pour les compagnies aériennes a été retenu pour la consultation publique, cette dernière étant considérée, pour une membre de la CCE, comme « *une insulte à tous ceux qui ont pris sur leur travail et leur temps pour jouer le jeu de la démocratie* ». Dans le même sens, un certain nombre de contributeurs dénoncent une « *proposition unique qui manque de concertation* » et remettent en question l'utilité d'une consultation publique si les demandes des élus et des citoyens ne sont pas prises en compte.

Ils en appellent à « *une consultation et prise de décision avec les élus et les administrés* » pour « *une vraie écoute du peuple* » et « *un vrai processus démocratique* » visant « *des dispositifs réglementaires et politiques* » qui répondent à des seuils d'acceptabilité face aux impacts de l'aviation. Certains contributeurs, dont l'UFCNA et la commune de Villecresnes, demandent à ce titre que la consultation porte sur l'ensemble des scénarios envisagés.

Plusieurs contributeurs, donc la commune de Wissous, dénoncent une communication insuffisante de la consultation auprès des partenaires, des habitants et des élus des « *255 communes survolées* » dont aucun n'a « *été averti de cette consultation publique* ».

D'autres dénoncent également le « *manque de transparence* » et d'informations essentielles dans le résumé non technique et demandent la publication de l'étude d'impact complète. Dans la même lignée, certains contributeurs déplorent la technicité du résumé non technique de l'étude d'impact dont le « *jargon* » dissuaderait la participation des citoyens à cette consultation, ainsi que le fait qu'il s'agisse du seul document mis à la disposition du public, « *limitant de fait une analyse plus fine des scénarios* ».

envisagés » ou encore ne permettant pas « de se prononcer de manière objective sur le scénario le plus équilibré » en raison des « difficultés pour prendre la pleine mesure des effets à attendre ».

Une association évoque de possibles « *recours non amiabes* » de la part des riverains. Pour un autre participant, ce « *déni de démocratie [sera contesté] devant les plus hautes juridictions* ».

Sur la forme, des participants s'étonnent également que les commentaires publiés ne soient pas accessibles au public et questionnent la légalité de les masquer. Un participant dénonce un mode de consultation qui « *n'incite pas à une participation massive* ». Cette conclusion est partagée par l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre qui estime que le site de consultation, « *en raison de son manque de clarté et de publicité, est perçu comme un obstacle majeur à une participation véritablement inclusive et démocratique* ».

Un contributeur demande comment « *voter pour ce projet de restriction horaire* ».

A contrario, easyJet voit cette consultation comme une occasion de « souligner son attachement à l'évaluation exhaustive de l'ensemble des outils à disposition avant d'envisager des restrictions » et « à la conduite d'études d'impact socio-économiques ».

Réponse de la DGAC :

L'étude d'impact selon l'approche équilibrée a été jalonnée par quatre ateliers de concertation au cours desquels les principaux élus, les associations de riverains et les compagnies aériennes ont pu échanger sur les mesures les plus efficaces permettant d'atteindre les objectifs de réduction du bruit.

Quatre scénarios ont finalement été retenus et présentés lors de la réunion de la Commission consultative de l'environnement du 9 février 2024 regroupant les représentants des trois collèges constitutifs (associations de riverains, élus du territoire et professionnels de l'aéronautique).

Sur le fondement de cette conclusion, les ministres compétents peuvent imposer de nouvelles restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Paris-Orly.

Au regard des analyses menées tout au long de l'étude, des réductions des nuisances sonores attendues des différents scénarios de restriction et des coûts afférents pour les compagnies aériennes, notamment celles qui possèdent une base opérationnelle sur la plateforme francilienne, le scénario A a été considéré comme le meilleur compromis entre développement économique et préservation de la qualité de vie des riverains.

Conformément au point 2 d) de l'article 6 du règlement (UE) n° 598/2014, le projet d'arrêté traduisant les mesures du scénario A a été soumis à la consultation du public pour une durée de trois mois, afin de recueillir les observations de l'ensemble des parties intéressées avant l'adoption de nouvelles restrictions d'exploitation.

Cette mise à disposition du public est réalisée dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, en application des dispositions de l'article R. 6360-3 du code des transports.

L'ensemble des parties intéressées mais également les citoyens ont donc été en mesure de formuler une appréciation sur le travail réalisé et son aboutissement sur la base des documents explicitant la méthode suivie ainsi qu'une présentation complète et chiffrée des résultats obtenus.

La concertation du territoire et des parties prenantes pour l'élaboration de l'EIAE

Ce thème est abordé dans 15 contributions. Parmi les avis exprimés, il est mentionné que :

- le travail en ateliers sur l'étude d'impact, lors de la CCE d'Orly, n'a pas permis de réunir l'ensemble des parties prenantes concernées, dont « *des acteurs majeurs* » tels que Bruitparif, ni de créer les conditions d'un réel débat sur le sujet ;
- les travaux relatifs à l'étude d'impact d'approche équilibrée et la détermination du scénario n'ont pas fait l'objet d'une plus large concertation publique territoriale associant, notamment, les populations impactées par la plateforme ;
- le choix du scénario retenu n'a pas fait l'objet d'une information des élus concernés en amont ;
- les avis des organismes de défense de riverains et « *des maires, parlementaires et structures associatives qui sont les relais des demandes des habitants* » ne sont pas pris en compte.

ADP, ayant participé à l'ensemble des ateliers, salue quant à elle la qualité de la démarche collaborative et du travail itératif engagé, illustré par le fait que les scénarios de l'EIAE aient notamment été présentés, discutés et amendés au travers des ateliers avec l'ensemble des parties prenantes. À titre d'exemple, « *l'indicateur IG1 (-6 dB) a été abandonné dès les premières réunions à la demande unanime des 3 collèges, au profit d'une analyse en Ln* ». Il salue également « *la rigueur du travail mené par le bureau d'études contracté par la Préfecture du Val-de-Marne en cohérence avec les dispositions européennes* ».

L'établissement public territorial du Grand-Orly Seine Bièvre demande à « *avoir officiellement des représentants du territoire au sein de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport Paris-Orly* ».

Réponse de la DGAC :

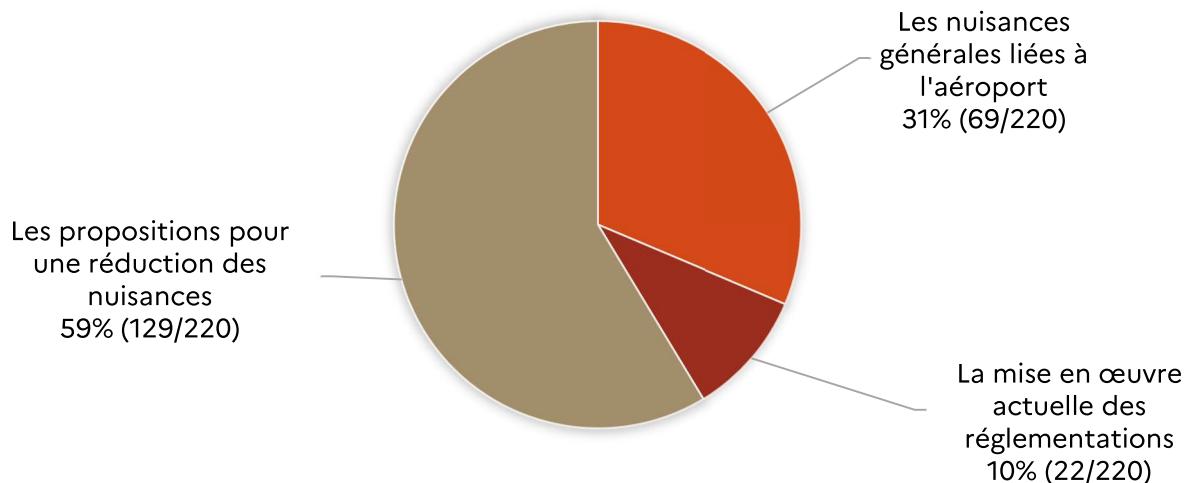
Conformément au point 2 b) de l'article 6 du règlement (UE) n° 598/2014, la coopération technique au sein de l'étude a principalement été structurée par l'autorité compétente autour de quatre phases de concertation :

1. Une première série d'ateliers a eu lieu en juillet 2023 afin de recueillir le ressenti et les attentes vis-à-vis de l'étude des élus du territoire et des représentants des associations de riverains.
2. Une deuxième série d'ateliers, organisée en novembre 2023 avec les élus du territoire et les représentants des associations de riverains, était centrée sur la comparaison de pré-scénarios, permettant un échange constructif pour déterminer ceux à retenir dans la suite de l'étude.
3. Une troisième série d'ateliers s'est tenue en décembre 2023 avec les élus du territoire et les représentants des associations de riverains d'une part, et les représentants des professions aéronautiques d'autre part. Ces échanges ont notamment permis de présenter les résultats des impacts acoustiques et sanitaires des scénarios retenus à l'issue de l'atelier précédent, et ainsi d'affiner le choix des mesures les plus prometteuses.
4. Enfin, le dernier atelier, tenu en janvier 2024, et réunissant les élus du territoire, les représentants des associations de riverains et les représentants des professions aéronautiques, était axé sur la présentation de l'ensemble des impacts des scénarios de restriction finaux (acoustiques, sanitaires et socio-économiques), afin de recueillir les positions des parties prenantes et de permettre un temps d'échange avec l'ensemble d'entre elles.

Des échanges complémentaires, principalement bilatéraux, ont également été menés tout au long de l'étude.

05 Sujets à traiter indépendamment

GRAPHIQUE 5 - RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC SUR LES SUJETS À TRAITER INDÉPENDAMMENT (SUR UN TOTAL DE 220 EXPRESSIONS)



220 contributions portent sur des sujets n'entrant pas *stricto sensu* dans le périmètre de la présente consultation.

Les nuisances générales liées à l'aéroport

69 expressions concernent différentes nuisances liées à l'aéroport (sonores, pour la santé, sur le travail, écologiques, économiques...). La plupart d'entre elles expriment le souhait que la DGAC « *prenne en compte ces remarques* ». De manière générale, un grand nombre de contributeurs témoigne de « *l'intensification du trafic aérien* » qui aggrave les nuisances environnementales. Les contributeurs évoquent :

- des vibrations et des nuisances sonores « *dérangeantes* », « *insupportables* » voire « *abrutissantes* », « *y compris après isolation du domicile* », qui altèrent la qualité et la quantité de sommeil, empêchent les riverains de profiter de leurs extérieurs ou de la forêt, et engendrent « *fatigue, irritabilité, troubles du sommeil et de l'attention* » ;
- une urgence sanitaire avec des craintes exprimées quant aux conséquences des survols sur la santé (stress, pollution, neurodéveloppement des enfants, cancer, maladie cardiovasculaire...) et l'augmentation des particules ultrafines, qui présentent un « *danger grave* » et « *tuent chaque année des millions de personnes* » ;
- les conséquences écologiques de l'aviation et le besoin d'une « *volonté politique de contenir la hausse de la température* ». Ils s'inquiètent particulièrement de la pollution locale, et demandent un relevé des émissions de CO₂ et leur analyse par un « *organisme indépendant pour assurer une parfaite transparence* » ;
- des vols « *anormalement bas* » ou ne respectant pas les trajectoires ;
- la diminution du nombre de hérissons et d'oiseaux depuis l'augmentation des survols ;
- la perte de valeur financière des habitations à cause de l'augmentation du nombre de survols ;
- et *a contrario*, l'interdiction de « *délivrance de permis de construire dans le PEB des aéroports* » et la « *préemption de ces espaces* » pour un « *plan de refonte de la ville aux abords* » de l'aéroport.

Le département de l'Essonne rappelle que « *plus de 274 000 personnes sont encore exposées à des niveaux qui dépassent la recommandation de l'OMS (40 dBA Ln), contre 57 000 en dépassement de la valeur limite réglementaire (50 dB(A)) et 45 000 souffriraient de fortes perturbations de sommeil (source : Bruitparif, 2023)* ».

Sur un autre volet, le conseil départemental du Val-de-Marne et la Métropole du Grand Paris s'inquiètent des impacts négatifs engendrés par le départ d'Air France de la plateforme de Paris-Orly sur le trafic aérien, la desserte, l'attractivité, l'économie et les emplois ; ouvrant la porte à « *l'installation de compagnies low-cost moins respectueuses de la réglementation et des normes environnementales [...] dont les objectifs de rentabilité économique entraînent des conséquences néfastes sur [...] les nuisances sonores en raison d'un nombre de rotations quotidiennes maximisé* ».

Plus largement, vingt collectifs de riverains des cinq aéroports les plus fréquentés d'Europe (Paris-CDG, Londres-Heathrow, Madrid-Barajas, Francfort-Hahn et Amsterdam-Schiphol), ont souhaité rappeler les effets néfastes du secteur aérien sur le réchauffement climatique et la santé des populations affectées par le bruit et la pollution de l'air.

Les constats sur la mise en œuvre actuelle de la réglementation

22 expressions du public évoquent la mise en œuvre actuelle du couvre-feu. Les contributeurs estiment que ce dernier n'est « *pas toujours* » voire « *plus respecté* », et ce sans conséquence pour les compagnies aériennes dérogeant aux règles établies. La Ville de Morangis indique que « *le couvre-feu instauré en 1968 entre 23h30 et 6h, ne répond plus aux besoins actuels* ». La Ville de Saint-Maur-des-Fossés dénonce un dépassement du couvre-feu lors des fermetures de la « *piste 3* » d'Orly.

A contrario, un contributeur trouve le couvre-feu « *aberrant* », créant des « *phénomènes d'engorgement du trafic au niveau européen, avec des conséquences environnementales* ».

Un contributeur note une modification des trajectoires de vol depuis l'après COVID et demande une explication à ce changement ainsi que la possibilité de « *revenir à la situation d'origine* ».

Plusieurs contributeurs demandent un « *respect strict* » des trajectoires autorisées, des hauteurs de vol, des décollages avec montée rapide et du seuil de tolérance, ainsi que des « *sanctions pour les nombreuses [in]fractions quotidiennes* » ou encore « *un nombre limité de dérogations par mois et dans le cas contraire des amendes dissuasives pour les compagnies aériennes* ». Certains évoquent aussi le souhait d'un « *répit* » le dimanche.

Les propositions pour une réduction des nuisances

129 expressions portent sur des propositions complémentaires de réduction des nuisances. La plupart de ces contributions expriment le souhait d'un renforcement des restrictions par l'extension du couvre-feu dès 22 heures ou jusque à 7 heures ainsi qu'une limitation des mouvements à « *200 000 par an* », « *une cible à 5 ans d'au plus 150 000 mouvements* » et pour la Métropole du Grand Paris, « *sans croissance d'une année à l'autre* ». Les autres propositions émises sont catégorisées ci-après.

Procédures de vol

- une prise d'altitude et une descente plus rapide et des exigences plus fortes sur les altitudes minimales ;
- une augmentation de l'altitude de survol des hélicoptères évoluant aux alentours d'Orly ou leur interdiction ;
- la mise en œuvre de procédures de montée continue ;
- la généralisation des descentes continues ;
- la sortie tardive des trains d'atterrissement ;
- l'instauration d'une marge de sécurité sans programmation d'atterrissement et de décollage 45 minutes avant le début du couvre-feu ;
- la modification des trajectoires de vol au-dessus de Marcoussis.

Utilisation des pistes

- un « *prolongement vers l'Ouest de la piste 3* », ce qui permettrait un décollage en configuration de vent face à l'est plus tôt ;

- une « *utilisation de la piste 4 face à l'Est pour le décollage toutes les fois que cette coordination est possible avec les arrivées afin d'alterner les départs entre les pistes 3 et 4* » ;
- une « *analyse marketing plus poussée examinant une nouvelle répartition des rotations de vols avec des départs moins tardifs* ».

Mesures financières

- l'interdiction de toute subvention publique aux aéroports et aux compagnies aériennes ;
- une taxation du kérosène à diverses échelles territoriales (département/région/État/Union européenne) ou au même taux que celui des voitures ;
- l'augmentation drastique, « *au moins x10* », des taxes d'aéroport pour les jets privés ;
- une plus grande gradation des redevances d'atterrissement selon l'heure ;
- des sanctions financières aux compagnies aériennes ne respectant pas les réglementations ;
- l'augmentation du prix des vols pour pouvoir réduire leur nombre avec « *un plancher en fonction de la distance* » ;
- une incitation à utiliser des avions de dernière génération ;
- la facturation du renouvellement de la flotte aux clients ;
- « *des investissements en R&D plus importants* » pour diminuer le niveau sonore ;
- un élargissement des aides pour l'insonorisation des logements.

Modification ou réduction de l'activité de l'aéroport

- pour les décollages en bord de nuit, programmer systématiquement dès à présent les aéronefs les plus performants en EPNdB au survol, et pour les atterrissages, utiliser les aéronefs les plus performants en EPNdB à l'approche ;
- une suppression des dérogations au couvre-feu ;
- un aménagement du trafic pour diminuer les vols de nuit et par mauvais temps ;
- une réduction du trafic à des activités « *utiles* » (fret) ;
- une interdiction immédiate des « *engins les plus bruyants* » avec un contrôle plus strict des infractions auprès des compagnies ;
- l'intégration dans la limitation du nombre de mouvements, des avions à turbopropulseurs n'ayant pas d'hélices carénées ;
- un plafonnement à 8,5 % d'avions gros porteurs par jour ;
- une reprogrammation des vols par l'association pour la coordination des horaires (COHOR – composée des compagnies aériennes et gestionnaires d'aéroport) pour prioriser les compagnies basées (pourvoyeuses d'emplois) et les avions les plus récents dans les créneaux de soirée ;
- le décalage des vols d'affaires, ayant actuellement lieu le matin, à la veille en fin de journée ;
- le report du trafic d'Orly vers des aéroports situés dans la campagne loin des habitations (Paris-Beauvais ou Vatry), en créant des liaisons à grande vitesse pour les rejoindre en transports en commun ;
- une stabilisation du trafic « *en attendant un nouvel aéroport plus éloigné mais bien relié à la région parisienne* » ;
- le remplacement des vols intérieurs par du transport ferroviaire ;
- l'arrêt définitif des activités de l'aéroport.

Etudes et textes réglementaires

- la révision du PGS (Plan de gêne sonore) datant de 2013 ;
- la « *mise en œuvre immédiate* » du PPBE 2018-2023 ;
- la rédaction « *au plus tôt* » du PPBE 2024-2029 et sa mise en concertation avec le territoire ;
- des études « *à jour* » et « *avec des mesures in situ (...) sur une durée raisonnable* », concernant le bruit et « *l'ensemble des polluants* » ;
- la multiplication des capteurs de bruit pour caractériser les nuisances sonores, notamment l'installation de stations de mesure de bruit « *parallèlement aux pistes* » et « *au nord* » au-dessus de Wissous ;
- la prise en compte de l'impact du vent ;
- la prise en compte de l'impact sur le réchauffement climatique ;
- la prise en compte de l'impact sanitaire et économique lié aux arrêts maladie dus au manque de sommeil ;

- des « *gardes fous sur le choix des scénarios avec des évaluations régulières [et partagées]* » pour mesurer le respect et l'atteinte des objectifs inscrits dans l'EIAE afin de « *prévoir des mesures complémentaires* » et « *l'anticipation de mesures coercitives* ».

Réponse de la DGAC :

Le projet d'arrêté de restriction soumis à la présente consultation du public est une première étape dans le cadre du processus visant à limiter les nuisances sonores aériennes autour de l'aéroport de Paris-Orly.

Les travaux se poursuivront dans le cadre de l'élaboration du prochain plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), outil stratégique qui permettra d'analyser collégialement l'opportunité de mettre en place des mesures complémentaires sur les trois premiers piliers de l'approche équilibrée : la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains situés aux abords de l'aéroport et l'exploitation des vols à moindre bruit.

Par ailleurs, les réflexions pourront se poursuivre autour de la bonne application du couvre-feu actuel, dans le but de limiter le nombre de vols réalisés durant sa période d'application.

La DGAC rappelle que les services locaux de l'aviation civile surveillent tous les vols après 23 heures 30. Dans ce cadre, tout mouvement qui n'est pas justifié au regard de la réglementation (vol ayant bénéficié d'une dérogation et ayant respecté ses termes ou vol exempté [atterrissements en urgence, vols d'État ou missions humanitaires]) fait l'objet d'un procès-verbal envoyé pour instruction à l'ACNUSA.

Il convient enfin de préciser que les manquements des compagnies aériennes aux règles environnementales sont systématiquement surveillés et transmis à l'ACNUSA qui les sanctionne sévèrement, très fréquemment à hauteur du montant maximal (40 000 euros), s'agissant des mouvements après 23 heures 30.

06 Conclusion

La DGAC a analysé l'ensemble des contributions recueillies dans le cadre de la consultation du public.

La majorité des observations formulées interrogent le choix du scénario A et mettent en avant le scénario C et dans une moindre mesure le scénario B.

La DGAC souhaite souligner l'ambition de la mesure portant sur les performances acoustiques des aéronefs qui pourront opérer à Orly en période nocturne.

Cette mesure, d'un niveau inédit en Europe, demandera de réels efforts aux compagnies aériennes et permettra des réductions significatives des nuisances sonores tout en préservant la capacité de l'aéroport de Paris-Orly à contribuer au développement économique et social de son territoire.

Pour autant, les fortes préoccupations relayées notamment sur le respect du couvre-feu institué depuis 1968 ont été entendues.

Aussi le projet d'arrêté fondé sur le scénario A sera-t-il complété par des mesures fortes qui permettront de renforcer les modalités d'application du couvre-feu mais aussi d'en assurer une plus grande transparence au travers de l'instauration d'un comité de suivi des vols de nuit.

Enfin, les mesures proposées dans ce nouveau projet d'arrêté seront développées et complétées au travers d'un prochain plan de prévention du bruit dans l'environnement ambitieux, dont les travaux d'élaboration débuteront très prochainement, sous l'égide du préfet du Val-de-Marne.

Dans ces conditions, le projet d'arrêté ainsi modifié sera proposé pour avis à la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport, puis à celui de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et enfin soumis à la signature conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'environnement pour une entrée en vigueur au début de la saison aéronautique d'été IATA 2026, le 29 mars 2026.