

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
de la cohésion des territoires

Arrêté du portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne)

NOR : TREA2404327A

Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

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 de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-7, L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 et R.* 6360-1 à R. 6360-3 et R. 6312-11 ;

Vu la décision du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly ;

Vu le résumé non technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport de Paris-Orly du 18 avril 2024 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public organisée du 29 avril 2024 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'aérodrome de Paris-Orly en date du XX XX 2024 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en date du XX XX 2024,

Arrêté :

Article 1^{er}

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris-Orly, les restrictions d'exploitation fixées par le présent arrêté sont appliquées sur cette plateforme.

Article 2

Au sens du présent arrêté, on désigne par :

- « exploitant » : l'exploitant technique d'un aéronef ;
- « mouvement » : tout décollage ou atterrissage d'un aéronef ;
- « annexe 16 » : l'annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions moteurs d'avions ;
- « chapitre 3 » et « chapitre 4 » : respectivement le chapitre 3 et le chapitre 4 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
- « marge acoustique cumulée » : la somme des différences aux trois points de mesure entre les niveaux maximaux de bruit et les niveaux maximaux de bruit autorisés spécifiés au chapitre 3 de l'annexe 16 ;
- « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu exprimé en décibels qui sert à mesurer la marge acoustique cumulée ;
- « point dit d'approche » : le point de référence de mesure du bruit à l'approche spécifié au chapitre 3 de l'annexe 16 ;
- « point dit de survol » : le point de référence de mesure du bruit au survol spécifié au chapitre 3 de l'annexe 16 ;
- « heures » : heures locales.

Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues.

Article 3

I. – Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut atterrir ou quitter le point de stationnement en vue d'un décollage entre 22 heures et 6 heures

II. – À partir du 1^{er} janvier 2026, aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB ne peut atterrir ou quitter le point de stationnement en vue d'un décollage entre 22 heures et 6 heures.

III. – Par exception aux dispositions du II, pendant la période de trois ans courant à compter du 1^{er} janvier 2026, les aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB peuvent atterrir ou

quitter le point de stationnement en vue d'un décollage dès lors qu'ils remplissent les conditions cumulatives suivantes :

- le nombre total de mouvements réalisés par chaque exploitant avec des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB entre 22 heures et 6 heures entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2026 n'excède pas le volume de mouvements réalisés sur la même plage horaire par l'exploitant sur l'aérodrome entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2023 avec des aéronefs de marge acoustique cumulée comprise entre 13 et 17 EPNdB ;
- à partir de la deuxième année de la période de trois ans mentionnée ci-dessus, le nombre total de mouvements réalisés par chaque exploitant avec des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB entre 22 heures et 6 heures n'excède pas le volume total de mouvements réalisés sur la même plage horaire par l'exploitant sur l'aérodrome l'année précédente avec des aéronefs présentant une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB.

IV. – Aucun aéronef dont le niveau maximal de bruit certifié au point dit d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16, est supérieur à 97 EPNdB ne peut atterrir entre 22 heures et 6 heures.

V. – Aucun aéronef dont le niveau maximal de bruit certifié au point dit de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16, est supérieur à la valeur de 91 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement en vue d'un décollage entre 22 heures et 6 heures.

Article 4

I. – Les dispositions prévues à l'article 3 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

II. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies à l'article 3 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

Article 5

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 26 octobre 2025.

Article 6

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général de la prévention des risques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le

Pour le ministre de la transition écologique et
de la cohésion des territoires,

C. BÉCHU

Le ministre délégué auprès du ministre de
la transition écologique et de la cohésion
des territoires, chargé des transports,

P. VERGRIETE