

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

# RIEN NE JUSTIFIERAIT DE NE PAS RÉALISER L'ÉTUDE D'IMPACT DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION VISANT LES OBJECTIFS LOCAUX DE RÉDUCTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉROPORT DE PARIS - ORLY

Paris, le 17 mai 2023 – La comparaison des cartes stratégiques de bruit établies en 2013 et 2022 permet d'apprécier l'amélioration ou la dégradation de la situation locale autour d'un aéroport. Dans le cas de Paris – Orly, la comparaison montre une dégradation de jour et une amélioration de nuit. L'amélioration de nuit s'explique certainement par le retrait d'aéronefs particulièrement bruyants (B747).

Ces cartes sont intéressantes<sup>1</sup> pour pouvoir concerter localement le ou les scénario(s) de mesures nouvelles susceptibles de permettre de satisfaire aux objectifs locaux de réduction du bruit dans l'environnement. Ce ou ces scénario(s) doivent être soumis à étude d'impact par la préfète du Val-de-Marne, préfet coordinateur pour l'aéroport de Paris – Orly, autorité compétente et indépendante des parties choisies par le Gouvernement pour garantir la qualité et l'objectivité de la démarche (approche équilibrée).

L'étude d'impact des mesures envisageables permettra au public, puis aux décideurs (ministre chargé des transports et ministre chargé de l'environnement) d'arrêter les mesures ayant le meilleur rapport coût/efficacité.

Le choix des mesures susceptibles de satisfaire aux objectifs locaux et la qualité de l'étude d'impact de ces mesures sont essentiels pour garantir une approche réellement équilibrée.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est en appui de la préfète du Val-de-Marne et des parties prenantes pour faciliter un dialogue local serein et constructif.

Autorité de contrôle exerçant les pouvoirs de sanction (prononcé d'amendes administratives sur la base des poursuites engagées par l'administration de l'aviation civile pour non-respect des restrictions d'exploitation), elle sera saisie pour avis sur les projets d'arrêtés interministériels. Elle est, à ce niveau, particulièrement attentive à la clarté et à l'intelligibilité de la rédaction des règles.

Les arrêtés interministériels doivent être notifiés à la Commission européenne six mois avant la date effective de leur entrée en vigueur. La commission européenne a deux mois pour faire part de ses observations éventuelles (règlement UE 2014/598).

- [Voir le comparatif des cartes stratégiques de bruit](#)

---

<sup>1</sup> Il convient de relever que les recommandations OMS invitent à s'intéresser aux courbes isophones Lden 45 de jour et jusqu'à 40 de nuit.

## A propos de l'ACNUSA

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est une autorité administrative indépendante, créée par la loi du 12 juillet 1999. L'ACNUSA est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains. Outre ses compétences sur l'ensemble des aéroports civils, elle dispose de pouvoirs spécifiques sur 14 principales plateformes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

**Contact presse : Arnaud BECK**  
**Courriel : [arnaud.beck@acnusa.fr](mailto:arnaud.beck@acnusa.fr)**  
**Téléphone : +33 7 61 18 29 65**

**Contact presse**  
**Courriel : [acnusa@grayling.com](mailto:acnusa@grayling.com)**  
**Téléphone : 07 62 78 19 90**