

# Réduction du bruit de l'aéroport d'Orly : le ministre des Transports souhaite des mesures plus protectrices

Le ministre délégué chargé des Transports, François Durovray, interrogé par le député du Val-de-Marne Sylvain Berrios, annonce avoir demandé un réexamen du scénario retenu dans le cadre du couvre-feu de l'aéroport pour renforcer la protection des riverains.

Par **Marine Legrand**

Le 25 octobre 2024 à 11h49, modifié le 25 octobre 2024 à 22h08

**Abonnés** Votre abonnement vous permet d'accéder à cet article.



Aéroport Paris-Orly. La loi impose à la plate-forme de réduire ses nuisances sonores de 6 décibels à partir de 22 heures. LP/Marine Legrand

Enfin, l'affaire n'est pas pliée. Le projet d'arrêté ministériel visant à [réduire le bruit de l'aéroport Paris-Orly](#) pourrait encore évoluer. Le sujet a refait surface ce mercredi à l'un des plus hauts niveaux de l'Etat, l'Assemblée nationale, lorsque le nouveau ministre des Transports, François Durovray, a été interrogé sur le sujet par [le député \(LR\) du Val-de-Marne Sylvain Berrios](#).

Ce dernier a profité de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour lui demander des nouvelles du projet d'arrêté ministériel qui doit conclure une longue procédure de consultation publique. L'objectif du texte est de réduire le bruit de [l'aéroport d'Orly](#) de 6 décibels le soir, afin de se conformer à la loi et surtout de protéger le sommeil et la santé des riverains.

### **En avril, l'État avait choisi le scénario le moins contraignant**

Un couvre-feu y empêche déjà tout mouvement aérien de 23h30 à 6 heures depuis 1968. Trois scénarios étaient soumis à la consultation : le A misait sur le renouvellement des flottes d'avion vers des appareils moins bruyants, le B ajoutait l'interdiction des décollages dès 23 heures, le C prônait un couvre-feu total dès 23 heures.

L'option C a été largement plébiscitée par la population et des élus de tous bords. Et l'efficacité de l'option A a été démentie par des études de Bruitparif. L'observatoire du bruit dans la région a simulé le remplacement de tous les A320 et B737-800 par leur équivalent ultramoderne, les Neo et en a conclu que le bruit ne diminuerait le soir à Orly que de 0,6 à 3,8 décibels, bien loin des 6 décibels demandés par la loi.

[L'État a tranché en avril et décidé de retenir le scénario A](#), c'est-à-dire le moins contraignant et le moins coûteux pour les compagnies aériennes, [provoquant la colère et la déception des habitants et élus](#). La suite ne devait être qu'une formalité administrative, avec la signature d'un arrêté ministériel cet été. Sauf que la dissolution est passée par là, gelant toute la procédure.

### **Durovray, président de l'Essonne, « territoire sous les avions d'Orly »**

Mais avec l'arrivée du nouveau ministre, le dossier évolue à nouveau. « Dans sa réponse lors de la commission, le ministre m'a indiqué avoir suspendu le processus de décision et avoir demandé l'étude d'un scénario alternatif, plus protecteur et respectueux des résultats de la consultation publique, applaudit Sylvain Berrios. Je salue cette initiative : il s'agit d'une avancée importante en faveur de la protection des riverains dans la lutte contre les nuisances de l'aéroport d'Orly. »

« C'est une excellente nouvelle ! surenchérit [Luc Offenstein, président d'OYE 349, l'une des associations du réseau Drapo](#), qui défend les riverains de l'aéroport Paris-Orly. François Durovray est aussi président du département de l'Essonne. Son territoire est sous les avions d'Orly. Les nuisances aériennes, il connaît. C'est un homme à l'écoute des riverains. »

---

**À lire aussi** «On a l'impression qu'ils vont taper dans l'immeuble» : à Orly, comment sont traqués les avions qui dévient de leur itinéraire

---

Le réseau Drapo devait justement rencontrer François Durovray prochainement, la date est en cours de calage. Les échanges devraient être fructueux autour de cette porte qui s'ouvre à nouveau. « Le scénario A est totalement nul, il ne change rien, estime Luc Offenstein. La seule solution efficace pour les riverains est d'allonger le couvre-feu. En juillet et août, nous avons encore recensé 44 dépassements de ce couvre-feu. Ce n'est plus possible. »

Selon l'entourage du ministre, « des marges de manœuvre existent pour renforcer le scénario A afin de protéger davantage les riverains. Des ajustements sont en train d'être travaillés avec la DGAC et les acteurs du dossier afin d'aboutir vers un scénario A revu et amélioré ».

« Dans les prochains mois, aux côtés des élus locaux, je resterai vigilant pour que cet engagement soit tenu et qu'il aboutisse à une extension effective du couvre-feu et que les spécificités de l'aéroport d'Orly puissent être inscrites dans la loi », ajoute Sylvain Berrios.

### **Jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé perdus**

Car réduire le bruit le soir autour d'Orly n'est pas un caprice de ces Franciliens. Selon Bruitparif, plus de 274 000 personnes sont exposées à des décibels dépassant les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé. Plus de 150 000 subissent une forte gêne et 45 000 de fortes perturbations de sommeil. Résultat : 8,4 mois de vie en bonne santé perdue en moyenne par personne, voire jusqu'à 3 ans dans les villes les plus exposées comme Villeneuve-le-Roi.

Selon une étude de l'Ademe, le coût social de ce bruit aérien d'Orly grimpe à 1,65 milliard d'euros chaque année, dont 622 millions d'euros pour les maladies cardiovasculaires et métaboliques, 417 pour les fortes perturbations du sommeil, 397 pour la forte gêne, 137 pour la dépréciation immobilière, 47 pour les pertes de productivité et les difficultés de concentration et 27 pour les hospitalisations.