

Extraction brute des commentaires de la consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation
de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne) [format anonymisé]

N°	Date	Heure	Titre	Texte
1	05/01/2026	20:12	Notre réalité de riverains sous les combles	Je salue cette initiative préfectorale qui témoigne d'une attention réelle au bien-être des habitants. Toutefois, quelques ajustements permettraient d'en renforcer significativement l'efficacité. Extension de la protection nocturne : 23h-6h30 Je propose d'étendre la plage de silence de minuit-7h à 23h-6h30, avec un seuil abaissé à 3 db(A). Cette extension correspond mieux aux besoins physiologiques de sommeil, particulièrement pour les adolescents (8-10h) et jeunes adultes (7-9h), dont le repos conditionne leurs performances scolaires et leur développement. Notre réalité de riverains sous les combles Nous vivons sous combles avec isolation RT 2020 et velux haut de gamme. Malgré ces équipements performants, les nuisances aériennes nocturnes restent très présentes. La configuration en combles amplifie naturellement les bruits extérieurs, entraînant des nuits régulièrement interrompues et la nécessité fréquente de porter des boules Quies. Cette situation illustre une réalité importante : même les meilleures isolations modernes ne peuvent compenser totalement des nuisances extérieures répétées. D'où l'importance d'une réglementation protectrice et ambitieuse. Les ajustements proposés garantiraient une protection effective du sommeil, besoin vital pour la santé de tous les riverains. Je vous remercie de votre attention et reste disponible pour échanger. 31700 Blagnac
2	06/01/2026	08:27	Remise en question des riverains	Bonjour, l'étude est très intéressante. Étant moi même pilote je peux affirmer que ma compagnie ne prévoit pas de vol arrivé après 23h ou départ avant 6 h. Si un vol rentre tard, cela résulte à un incident météo ou technique subi dans la journée. La compagnie évite même en cas d'incident de se poser après 23h. Je me pose tout même la question ce que les riverains attendent quand ils s'installent aux alentours d'un aéroport ? Il va de soit que cela génère du bruit. Vu que l'aéroport est installé depuis des décennies ils devraient tous être au courant. Le Concorde ne vole plus et les machines modernes recherchent à être de moins en moins bruyants, mais sans bruit cela n'existe pas...même le train dérange. Les riverains se plaignent même des hélicoptères du SAMU... Il est temps d'arrêter cette hypocrisie et faire en sorte que les futurs riverains, propriétaires ou locataires, signent une reconnaissance du fait qu'ils s'installent aux alentours d'un aéroport, heli station de la.hôpital ou autre installation qui peut générer du bruit. Au politique d'assumer que cet aéroport qui génère des emplois existe au lieu de chercher des votes en leur faveur. Au propriétaires et locataires de dire ouvertement qu'ils achètent ou loue car cela est moins cher.
3	06/01/2026	08:53	Limitons les nuisances	Tant pour les humains que la faune il est important de limiter les nuisances.
4	06/01/2026	09:20	Cette mesure ne fait même pas la moitié du chemin pour permettre aux riverains de vivre en bonne santé à Toulouse	Un couvre-feu , c'est la seule mesure qui les protégerait. Ce qui est proposé n'empêchera pas les vols de nuit. Des retards et même des vols programmés! La plage de protection doit être de 8h consécutives, 22h-6h. Un seul avion vous réveille pour une bonne partie de la nuit un deuxième prolonge la période d'éveil et le stress en résultant. Si la mesure est maintenue, les avions autorisés pendant la période de moindre trafic doivent être les plus modernes et une marge de 13epndb est largement trop basse. 17 epndb serait un minimum, 21 serait plus acceptable. Tout en exprimant cette limite non pas en marge de bruit par rapport aux standards OACI mais en valeur maximum de bruit absolu pour maintenir un niveau de bruit d'avions de taille moyenne et éviter les gros avions très bruyants ayant des marges très élevées.

5	06/01/2026	10:09	Remarques et commentaires sur la proposition de l'arrêté concerné (Aéroport de Blagnac)	Bonjour, 1. Ce texte est équilibré et pragmatique. Il représente à mon sens un bon compromis. Bravo 2. Néanmoins ce texte n'est pas 'contraignant' : il ne comporte aucune notion de 'pénalité' en cas de non respect du présent arrêté qui ouvre pourtant pas mal de 'portes' à des exceptions. En d'autres termes, si nous ne sommes pas sur un volet 'exceptionnel', il pourrait être rajouté que tout transporteur dérogeant à cet arrêté sans motiver un cas de force majeure (charge au transporteur de motiver et prouver au sens juridique) sera puni d'une amende de 50 000 € réglable immédiatement sous peine d'immobilisation de l'aéronef. Ce n'est bien entendu qu'une proposition, mais un texte n'indiquant pas clairement la sanction encourue en cas de non-respect de son application ne sert à 'pas grand chose'. Cordialement,
6	06/01/2026	13:35	Restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac	Comme riverain de l'aéroport, je suis victime des nuisances sonores aériennes et je suis donc très favorable à ces restrictions d'exploitation. Comme citoyen, je suis également très favorable à des restrictions plus générales du trafic aérien. Il me semble en particulier anormal que le carburant pour les avions ne soit pas taxé de la même façon que pour les autres modes de transport.
7	06/01/2026	14:18	En faveur d'une restriction des vols de nuit	Riverain de Toulouse rive gauche et citoyen concerné, je suis en faveur d'une restriction la plus forte possible de l'activité de l'aéroport, pour privilégier la santé des habitants (qui sont nombreux, comme moi, à ne pas prendre l'avion) et de la planète, au confort de quelques privilégiés.
8	06/01/2026	14:38	bonne chose pour les riverains	L'été, le fenêtres ouvertes, où dans le jardin, il est difficile d'avoir une conversation ou même de regarder la télé.... les vols sont incessants, parfois ils s'enchainent, à peine quelques minutes entre eux.
9	06/01/2026	14:39	bonne chose pour les riverains	L'été, les fenêtres ouvertes, où dans le jardin, il est difficile d'avoir une conversation ou même de regarder la télé.... les vols sont incessants, parfois ils s'enchainent, à peine quelques minutes entre eux.
10	06/01/2026	14:40	bonne chose pour les riverains	L'été, les fenêtres ouvertes, où dans le jardin, il est difficile d'avoir une conversation ou même de regarder la télé.... les vols sont incessants notamment à la nuit tombée, parfois ils s'enchainent, à peine quelques minutes entre eux.
11	06/01/2026	14:52	Très bon arrêté	Cela paraît équilibré au regard des efforts réalisés depuis 2023 par les compagnies aériennes. Attention au relâchement tout de même.
12	06/01/2026	22:10	Pour étendre la restriction	Il y a déjà des mesures en place (plus de vols après minuit) mais cela reste très bruyant et gênant dans les couloirs aériens (je pense notamment à Purpan) ; tout le monde n'a pas la chance d'avoir un logement bien isolé. De plus les vols de nuit représentent une faible part du trafic donc peu d'impact
13	07/01/2026	09:53	Penser à la connexion de Toulouse à l'Europe et au développement de Toulouse, pas aux intérêts particuliers de quelques résidents	Toulouse est une ville en pleine croissance, et avec une importance stratégique dans le domaine aérospatial. Elle héberge des nombreux ressortissants européens. Sa connexion au reste de la France, de l'Europe et du monde est primordiale. Mais son niveau de connexion avec la France et le monde est déjà aujourd'hui déficitaire, semblable à celui d'une petite ville de province, avec une offre de connexions aériennes (notamment en vol directs) extrêmement limitée. Cela se cumule avec l'absence de liaisons TGV (seule métropole de France!). De plus, l'aérodrome de Toulouse-Montaudou est non seulement un aéroport passager, mais aussi un outil industriel vital pour les entreprises aéronautiques qui sont de loin le principal support de l'économie de toute la région. Limiter les créneaux de l'aéroport ultérieurement ne fera qu'empirer davantage cette situation, ce qui impacte une grande partie de la population de la métropole de Toulouse, sans réellement améliorer la situation de la minorité des résidents immédiats de l'aéroport. La mitigation des nuisances sonores peut passer par la fourniture de solutions d'isolations encore plus performantes aux riverains et par l'arrêt de la spéculation/des nouvelles constructions dans le périmètre sensible au bruit plutôt que sur l'interdiction des vols.
14	07/01/2026	09:55	Ecolo - escro	Encore et toujours la répression escro-logiste !!!! Quand vous aurez tué l'emploi ne venez pas pleurer

15	07/01/2026	10:43	Consultation aéroport Toulouse	Bonjour, je réside à Toulouse, et je constate que nous entendons de plus en plus d'avions de ligne qui passent en grande proximité de notre habitation. Les vols que nous entendons le plus sont soit le soir après 22H, soit le matin à partir de 6h; Nous les entendons plus (ils passent plus près) et ils sont aussi plus nombreux (une dizaine environ). Jusque là ce quartier n'était que très faiblement impacté par les vols (il s'agit de départs d'après ce que je peux voir sur le site Flightradar 24) qui contournent Toulouse par le bas, en passant au dessus de Ramonville Saint Agne, et se dirige ensuite vers le nord en passant au dessus de Balma. Certes le nombre de vols restent très limité par rapport à ce que doivent subir les habitants qui sont sous les flux principaux, mais c'est l'augmentation des vols qui nous inquiètent. Nous souhaitons donc que soient aussi étudiés les flux pour éviter que de nouvelles voies principales de navigation soient ouvertes, impactant de nouveaux quartiers. Je rappelle que notre quartier est déjà sous les avions de l'aérodrome de Lasbordes, certes de petits calibres mais faisant beaucoup de bruits. Merci de votre attention
16	07/01/2026	10:47	Préservez l'avenir économique de Toulouse-Blagnac : contre les restrictions nocturnes excessives	Je suis un usager régulier de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, vivant à Toulouse, et je m'oppose fermement au projet d'arrêté qui renforce les restrictions nocturnes. Ces mesures strictes menacent gravement l'activité économique de notre région, au cœur de laquelle se trouve le transport aérien, et constituent une nouvelle attaque contre la mobilité des Occitans. Toulouse, capitale mondiale de l'aéronautique avec Airbus et ses sous-traitants, dépend de Blagnac pour rester connectée internationalement. Ces restrictions risquent de précipiter le retrait de compagnies low-cost et charters, comme on l'a récemment vu avec la suppression de la base EasyJet et la forte réduction de ses fréquences. Des milliers d'emplois directs (handling, maintenance) et indirects (tourisme, logistique) seraient menacés, alors que l'aéroport génère 20 000 emplois équivalent temps plein. En tant que passager fréquent, je m'inquiète vivement de l'interdiction des vols commerciaux après 23h30 et de l'extension des restrictions entre 22h et minuit, qui nuiront sans équivoque aux connexions européennes essentielles (Londres, Amsterdam) et aux retours tardifs, repoussant les voyageurs vers des alternatives indirectes, inconfortables ou coûteuses comme la voiture ou les trains surbookés. Des exemples concrets en France et en Europe montrent les ravages de régulations trop strictes : les aéroports de Lille-Lesquin (trafic en baisse de 3,7% en 2024 vs 2023, loin des niveaux pré-Covid), Strasbourg-Entzheim (1,23 million de passagers en 2024, -5% vs 2019 malgré une hausse récente), et Metz-Nancy-Lorraine (seulement 105 000 passagers en 2024, -60% vs 2019) peinent à maintenir des liaisons viables, tandis qu'en Europe, l'aéroport de Bruxelles-Charleroi a frôlé la marginalisation avant un assouplissement des quotas nocturnes. Le risque que Toulouse-Blagnac suive cette voie – d'un hub économique vital à une coquille vide – est bien réel à moyen terme, sous le feu d'attaques répétées contre la mobilité aérienne, et ne saurait être sous-estimé. Ce projet s'inscrit dans une série d'entraves à la mobilité occitane : le TGV Bordeaux-Toulouse, promis il y a 20 ans, reste bloqué par des retards interminables, privant les usagers d'options rapides et fiables. Pilonner l'aéroport sans alternative viable pénalise les habitants de Haute-Garonne et régions limitrophes, favorisant les pôles parisiens au lieu de décentraliser.
17	07/01/2026	12:26	Vols nocturnes	Je vois les avions en montée après le décollage, et certains sont effectivement bruyants, surtout le soir... zéro vol de minuit à 6h, c est vraiment nécessaire !!!
18	07/01/2026	12:41	Avis favorable sous réserve	Les restrictions devraient être similaires pour les atterrissage et décollages. Je propose de retenir les restrictions de 23h30 à 6h.
19	07/01/2026	18:34	Riverain	Avis favorable à cet arrêté prenant en compte la santé des riverains impactés dans leur sommeil par les nuisances sonores nocturnes de l'aéroport de Toulouse
20	07/01/2026	19:00	Riverain	Très favorable à la diminution des nuisances sonores occasionnées par les vols de nuit. Espoir du strict respect de tout trafic aérien entre 23 h et 6h

21	08/01/2026	11:35	Nuisance sonores nocturnes malgré double vitrage neuf	Bonjour, Je réside à Toulouse. Les doubles-vitrages de nos menuiseries sont neufs et malgré cela, nous sommes réveillé(e)s régulièrement la nuit (aux alentours de minuit et à l'aube) par des vols au départ ou à destination de Blagnac. C'est une nuisance constante, qui a des conséquences sur notre qualité de sommeil et de vie, et donc sur notre santé à court et à long terme. En l'absence de réparation de la part des auteurs de ces nuisances, une interdiction des vols de nuit serait plus que bienvenue. Merci. Cordialement,
22	08/01/2026	12:09	Nuisances sonores dues aux vols nocturnes	Bonjour, J'habite dans le quartier de Fontaine-Lestang à Toulouse. Nous sommes constamment réveillés à l'heure du coucher et à l'aube par les avions. Le nombre d'habitant-es concerné-es par ces nuisances est énorme. En l'absence de réparation de la part des auteurs de ces nuisances, une interdiction des vols de nuit serait à mettre en place. Mes sincères salutations.
23	08/01/2026	14:02	Bruit aerien Cmmune d'Aussonne	Le bruit aerien sur une grande Partie de la commune est insoutenable Il faut interdire tout trafic aerien entre 22h et 6h du matin (sauf cas exeptionnels :santé ou militaire Nous avons le droit d'avoir une nuit de sommeil de 8h Limiter les avions dans la journée au chapitre 17 Epn db Donner droit a l'insonorisation aux maisons situées dans la zone 3 de PGSet qui ont construit entre 1972 et 1978 avec les maeriaux de l'poque c'est a dire simple vitage et 10 cm de laine de verre avec un permis de construire instruit par la DDE et qui ne mentionnait aucune norme Cordialement
24	08/01/2026	15:42	Pas de restrictions	Ma maison est toute proche de l'aéroport de Blagnac, à peine décalée de l'axe des pistes. Je distingue parfaitement les logos des compagnies d'avions sur leurs fuselages. Depuis 25 ans, je n'ai pas à me plaindre du bruit des avions, mieux : j'aime les voir passer. Je me projette mentalement à leur bord, en pensant que bientôt ce sera mon tour, lors de mon prochain voyage. Je vote pour l'annulation de toutes restrictions, le bruit des avions ne me gêne absolument pas.
25	08/01/2026	18:09	Restriction exploitation aéroport Toulouse Blagnac	Je suis pour la restriction d'exploitation (horaires de décollage et d'atterrissage entre 23 heures et 6 heures) de l'aéroport de Toulouse Blagnac.
26	08/01/2026	19:08	Contre les restrictions	En tant qu'usager de l'aéroport Toulouse-Blagnac, je suis fermement opposé à toute restriction d'exploitation. Je considère que les nuisances sonores ne doivent pas être un frein au développement d'un aéroport international. J'habite moi-même sous un couloir aérien et j'ai fais le choix de vivre dans une grande métropole avec les contraintes que cela implique. Toulouse est une ville en forte expansion et ambitionne de devenir la troisième ville de France. À ce titre, son aéroport n'est aujourd'hui pas suffisamment développé et devrait au contraire être renforcé, modernisé et étendu pour répondre aux besoins futurs. Réduire son activité, notamment la nuit, irait à l'encontre du dynamisme économique, de l'attractivité internationale et des attentes des usagers.
27	08/01/2026	19:24	Sens de decolage	En l'absence de vent dominant les décollages se font vers Toulouse (je ne sais pas qui prend la decision mais c'est un fait). Au delà des horaires, peut-être pouvons nous partager les nuisances avec Cornebarrieu les nuits (et jours) sans vent. Merci à vous
28	08/01/2026	23:55	Pour l'équilibre, pour la limitation de nos impacts !	En tant que riveraine, je soutiens ce projet car il limitera les vols de nuit. C'est une bonne nouvelle pour l'environnement. Cela permettra de réduire la pollution de l'air autour de l'aérodrome, surtout la nuit quand les émissions ont plus d'impact. Une activité moindre aidera aussi la faune et la flore locales, perturbées par le bruit et la lumière des avions. Diminuer ces nuisances, c'est protéger notre cadre de vie et la biodiversité des environs. C'est un pas important pour un meilleur équilibre entre l'activité aérienne et notre écosystème local.
29	09/01/2026	10:57		Je suis pour la restriction des vols de nuit de 22h à 6h
30	09/01/2026	14:22	Réponse à la consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction	J'approuve les restrictions proposées dans le projet d'arrêté soumis à la consultation du public. Je suis en effet, depuis mon logement, gênée par les nuisances sonores parfois extrêmement élevées provoquées par des avions survolant le quartier des Arènes, tôt dans la matinée, mais aussi dans la journée. J'attire l'attention sur le fait que

			d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac	les vols les plus matinaux sont des vols entre Toulouse et Paris, qui sont extrêmement réguliers. La diminution des vols entre ces deux villes, qui sont par ailleurs très bien reliées par le train, devrait être envisagée très sérieusement par l'Etat. Avec mes salutations les meilleures,
31	11/01/2026	22:17	Pour protéger la population et favoriser le développement économique autour de l'aéroport	Je suis habitant de Aussonne, dans une zone impactée par le bruit de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Le dernier Plan d'Exposition au Bruit (PEB) date de 2007, ce qui montre l'urgence de sa révision pour mieux protéger la population et organiser l'urbanisme autour de l'aéroport. Avis : Je soutiens pleinement le projet d'arrêté visant à restreindre les vols commerciaux nocturnes et à encadrer plus strictement les types d'avions autorisés. La mise en place de ces mesures permettrait non seulement de réduire les nuisances sonores, mais pourrait également contribuer à une révision efficace du PEB, facilitant ainsi l'urbanisation et le rapprochement des populations vers les zones d'activité économique. Arguments : Répercussions économiques : Des restrictions claires et bien encadrées permettent aux entreprises et aux zones d'activité de fonctionner dans un environnement prévisible, sans être pénalisées par des nuisances excessives. Importance de la révision du PEB : Le PEB actuel, datant de 2007, ne reflète plus les évolutions du trafic aérien ni des zones urbanisées. Sa révision est indispensable pour permettre un développement équilibré et réduire les contraintes sur la population et l'urbanisme. Impact sur l'urbanisme : En mettant en place les règles proposées, on pourrait réduire l'emprise des zones de bruit sur le développement urbain et permettre à la population de se rapprocher des zones d'activité, favorisant l'emploi et l'attractivité locale. Suivi et contrôle : La création d'un comité de surveillance des vols nocturnes garantit le respect des restrictions et permettra d'ajuster les mesures si nécessaire, renforçant la fiabilité des données pour la révision du PEB. Conclusion : Je demande que ces mesures soient adoptées telles que proposées et appliquées rapidement. Elles constituent une étape clé pour réviser efficacement le PEB, réduire les nuisances et favoriser un développement économique et urbain harmonieux autour de l'aéroport.
32	12/01/2026	20:52	Nuisances sonores quotidiennes	Propriétaire à Aussonne, nous sommes constamment réveillés par les vols dès 6h le matin en semaine et les week-ends. Beaucoup de vols entre 23h et minuit également. Certains avions passent à basse altitudes, souvent les mêmes compagnies récidivistes. Très souvent des vols, probablement retardataires, après minuit. Le premier mot que mes enfants ont su prononcer c'est 'avions' pour décrire le bruit qui les réveille le matin. Un fléau à Toulouse qui alimente les conversations près de la machine à café.
33	12/01/2026	20:52	Nuisances sonores quotidiennes	Propriétaire à Aussonne, nous sommes constamment réveillés par les vols dès 6h le matin en semaine et les week-ends. Beaucoup de vols entre 23h et minuit également. Certains avions passent à basse altitudes, souvent les mêmes compagnies récidivistes. Très souvent des vols, probablement retardataires, après minuit. Le premier mot que mes enfants ont su prononcer c'est 'avions' pour décrire le bruit qui les réveille le matin. Un fléau à Toulouse qui alimente les conversations près de la machine à café.
34	12/01/2026	23:07	Pas de vols de nuit commerciaux	Diminuer la pollution et les nuisances
35	13/01/2026	07:00	Aéroport blagnac	Bonjour. Merci, effectivement les nuisances sonores et vibrations au niveau des maisons sont importants. Le slot 6h à 7h devrait faire l'objet de restriction car cela réveille adultes et enfants.
36	13/01/2026	09:57	Restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac	Je suis favorable au projet d'arrêté restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.
37	13/01/2026	17:16	Nuisances sonores ET LUMINEUSES	Pour préserver les riverains des nuisances sonores, cet arrêté modificatif est souverain. Qu'en est-il des nuisances lumineuses ? Est-il possible d'éteindre les lumières sur le tarmac durant les heures d'inactivité ?
38	14/01/2026	08:42	Vols - couloir aérienne	Les avions ne respectent pas le couloir aérienne ni les vols de nuit

39	14/01/2026	13:56	Aéroport	Nous ne voulons pas de vols de nuit.
40	14/01/2026	17:55	avis sur le projet d'arrêté	Bonjour, Je vis sur la commune d'Aussonne, et préconise un arrêt total des départs et arrivées des avions, quels qu'ils soient, entre 22h00 et 6h00, afin que notre repos soit compensateur. Merci pour votre consultation et pour la prise en compte de mon avis.
41	14/01/2026	19:49	Exaspérant	Il faut arrêter de vouloir tuer l'économie dans la ville ! Les gens qui se plaignent du bruit de l'aéroport sont arrivés bien après celui-ci, et ont acquis leur logement avec des prix au rabais grâce à cela, ils sont donc venus en connaissance de cause
42	14/01/2026	20:46	Nuisances	Habitant de cornebarrieu, nous subissons les nuisances sonores après 22h et dès 6h.
43	14/01/2026	22:17	Nuisances sonores des essais moteurs	Et si on parlait du bruit généré par les essais moteurs des avions qui sortent de la ligne d'assemblage ? Riveraine de l'aéroport. J'habite à Blagnac
44	14/01/2026	22:42	Développement	Bonjour, Pour une ville, une agglomération, un département, une région qui promeut l'industrie aéronautique comme fer de lance de l'industrie, de l'emploi et du développement, il est pour le moins anachronique de vouloir limiter les activités aéroportuaires. Ne faites pas cette bêtise, cette fausse bonne idée. Limiter, interdire... c'est la première graine d'une activité économique qui progressivement se déplacera ailleurs. Cet aéroport était là bien avant l'urbanisation. N'inversez pas les responsabilités ni les causes de la situation actuelle. Modifiez cette urbanisation. Bien cordialement
45	15/01/2026	11:00	pour le maintien des vols de nuit	C'est hypocrite d'acheter une maison moins chère à côté de l'aéroport et de se plaindre ensuite du bruit.
46	15/01/2026	11:01	Des restrictions horaires injustifiées pour un aéroport historique et essentiel	L'aéroport de Toulouse-Blagnac est une infrastructure historique et stratégique pour l'économie de la métropole et de toute la région Occitanie. Il soutient directement l'activité aéronautique, le tourisme, l'emploi et l'attractivité internationale de Toulouse, en particulier dans un contexte de concurrence accrue entre plateformes européennes. Restreindre fortement les horaires d'ouverture, notamment en soirée et tôt le matin, risque de pénaliser les liaisons internationales, les vols long-courriers, le fret et les déplacements professionnels, au détriment du dynamisme économique régional et de l'emploi local. Par ailleurs, l'aéroport est implanté à Blagnac depuis des décennies. Les personnes qui ont choisi d'habiter à proximité savaient pertinemment qu'elles s'installaient près d'une infrastructure aéroportuaire, avec les nuisances sonores inhérentes à ce type d'activité. Il serait injuste de remettre en cause aujourd'hui le fonctionnement d'un équipement essentiel pour la région au détriment de son rôle économique et historique. Des solutions plus équilibrées devraient être privilégiées, conciliant la qualité de vie des riverains et le maintien d'une plateforme aéroportuaire performante, plutôt qu'une restriction générale des horaires d'exploitation.
47	15/01/2026	11:08	Restriction d'exploitation de l'aéroport de Toulouse	Je suis contre les restrictions proposées .
48	15/01/2026	15:13	Stop aux riverains	Restreindre les heures d'ouverture de l'aéroport de Toulouse-Blagnac au nom de la tranquillité des riverains est une aberration. D'abord parce qu'à sa création, l'aéroport était entouré de champs. L'urbanisation est venue après, en toute connaissance de cause. Les personnes qui ont acheté ou construit à proximité l'ont fait dans un environnement déjà marqué par une activité aérienne, inscrite noir sur blanc dans les documents d'urbanisme et le plan d'exposition au bruit (PEB). Cette contrainte a été intégrée dans la valeur foncière : des logements ont été vendus à des prix plus attractifs précisément parce que le bruit existait. Vouloir aujourd'hui supprimer a posteriori une nuisance connue et acceptée revient à nier les conditions mêmes dans lesquelles ces quartiers se sont développés. Mais surtout, si Toulouse est devenue ce qu'elle est aujourd'hui, c'est grâce à l'aéroport et à l'écosystème aéronautique qui s'est structuré autour, Airbus en tête. L'aéroport de Toulouse-Blagnac a accueilli

				environ 7,8 millions de passagers en 2024, ce qui en fait l'un des premiers aéroports régionaux français. Il reste pourtant à environ 80 % de son trafic de 2019, donc en-dessous du niveau pré-Covid. Malgré cela, les plaintes et les demandes de restrictions continuent d'augmenter, alors même que l'activité globale est inférieure à celle d'il y a quelques années. Limiter les heures d'ouverture ne supprime pas le bruit, cela le concentre. En réduisant les plages d'exploitation, on oblige les compagnies à regrouper décollages et atterrissages sur des créneaux plus courts, créant des pics de trafic parfois équivalents à un mouvement toutes les deux minutes. Cette concentration rend les nuisances plus intenses et plus perceptibles. Aujourd'hui, on évoque l'interdiction des vols entre 22 h et 6 h ; demain, face à cette concentration, on expliquera qu'il faut aussi limiter le nombre de mouvements par heure, puis par jour. C'est une logique cumulative qui réduit progressivement la capacité de l'aéroport. Hier, les avions étaient plus bruyants, les procédures moins strictes et les dispositifs d'atténuation quasi inexistant, et les riverains se plaignaient à juste titre. Des évolutions ont eu lieu : flottes plus silencieuses, trajectoires optimisées, restrictions déjà en place, baisse des vols en cœur de nuit. Mais entre-temps, de nouveaux habitants sont arrivés, en toute connaissance de la présence de l'aéroport, et demandent à leur tour que les règles changent. Et demain, ce seront d'autres, puis d'autres encore. Cette dynamique ne s'arrête jamais : c'est une fuite en avant permanente, où chaque nouvelle vague de riverains, pourtant volontaires, réclame de nouvelles restrictions. À ce rythme, on finit par permettre à quelques-uns, qui ont choisi de vivre ici, de priver des millions d'usagers, de salariés et d'acteurs économiques d'un outil pour tout un territoire. Ce n'est ni équitable, ni réaliste, ni conforme à l'intérêt général.
49	15/01/2026	16:56	Trajectoires et bruits	Bonjour, J'habite Aussonne et la procédure NADP1 a améliorée un peu le bruit MAIS nous avons l'impression que les trajectoires ont changées avec des avions qui tournent plus tôt au dessus d'Aussonne plutôt qu'après Merville. Comme ceux-ci sont moins hauts, on les entend plus qu'avant malgré la NADP1. De plus, il y a un avion qui fait un grondement (on dirait du tonnerre) au décollage en général autour de 23h (je n'ai pas noté l'heure exacte mais c'est aux alentours de cette heure où je me couche).
50	15/01/2026	17:39	Dérogation pour compagnies basées	Les aéronefs basés sur la plateforme de TLS sont les plus susceptibles de subir des retards à l'arrivée (météo, restrictions du contrôle aérien, grèves...). En effet les retards sont souvent cumulatifs et impactent généralement la dernière rotation de la journée. Afin d'éviter aux passagers un acheminement en bus long et fastidieux en cas de déroutement (par exemple depuis Bordeaux), et pour éviter les vols de repositionnement à vide suite à un déroutement (finalement bruyants et peu compatibles avec les objectifs de sobriété énergétique), les appareils de transport commercial basés à TLS devraient pouvoir bénéficier d'une exemption en cas de retards pour pouvoir procéder à l'atterrissage même après l'entrée en vigueur du couvre-feu. Cela ne s'appliquerait pas aux appareils non basés ou aux appareils privés.
51	15/01/2026	22:15	Soutien à 100 %	A 100 % pour la réduction des avions la nuit entre 22 h et 7 h la semaine et 8 h le week-end.
52	15/01/2026	23:06	Consultation publique aéroport de TOULOUSE BLAGNAC	Je souhaite que l'aéroport Toulouse Blagnac soit ouvert 24h/24h et 7jours sur 7. Merci de prendre en compte mon avis. Bien à vous.
53	16/01/2026	08:44	Précédence des riverains	Bonjour, Les modalités de cette consultation sont-elles équitables ? Par preuve de résidence et ancienneté, seule la population qui habitait les environs de l'aéroport avant sa création (jurisprudence existante) est légitime à s'exprimer sur ce sujet. Les avis favorables à la restriction qui sont formulés par des non-riverains, ou des riverains réels mais arrivés en connaissance de l'existence du trafic ne sauraient représenter une position légitime : faute de quoi, le caractère dérangeant de l'aéroport devrait les inciter, avant emménagement ou signature d'un achat immobilier comme le notaire est tenu de le notifier, à choisir un autre endroit comme lieu de vie. Je m'en remets à votre capacité à tenir compte des réalités factuellement légitimes, et ce avec discernement.

54	16/01/2026	10:34	Pas que les commerciaux!	Les vols de 3h du mat interrompent le sommeil, cest bien qu'ils disparaissent, comme ceux de minuit ou on cherche le sommeil. 80db alors qu'il n'est qu'à 500m au dessus, et parfois cherche a gagner du temps en virant a basse altitude plutot que finir sa montee! Il y a aussi tous les cargos faits de vieux moteurs plus bruyants. Comme a Heathrow, interdits sils ne sont pas conformement à une acoustique moderne! Donc bonne réforme, enfin, mais peut mieux faire.
55	16/01/2026	10:38	aéroport international ?	Bonjour la question qui aurait pu (dû) être posée est « faut-il il avoir à Toulouse un aéroport international ouvert H24 ? L'activité nocturne semble relativement modérée et l'on a tendance à oublier que de nombreux riverains se sont installés après l'ouverture de l'aéroport, peut-être même en connaissance de cause. de plus, comme cela a été constaté par des mesures fiables, les appareils actuels sont nettement moins bruyants, par contre, ironie de l'époque , les associations de riverains se font davantage entendre. bien aéro cordialement
56	16/01/2026	10:42	Vers la paupérisation de la France	La citation est 'ne pas porter d'atteinte disproportionnée à l'activité économique'. Mais alors, on s'autorise à porter une ATTEINTE PROPORTIONNÉE. Et donc cela n'est pas neutre. Voter pour cette mesure d'interdiction, c'est voter pour la France-musée, pour toujours plus d'écologie déraisonnable, pour la PAUPÉRISATION DU PAYS. Il y en aurait donc qui pensent qu'un paquet urgent peut attendre un jour de plus ? Et qui ne savent pas que les jours perdus ne se rattrapent pas, que pendant ce temps où le Français moyen rêve d'en faire toujours de moins en moins, hé bien les étrangers bossent et nous condamnent à regarder passer les trains. Tiens, les trains, nos anciens rétrogrades, les premiers écolos, étaient contre les trains, et maintenant ils sont pour. Il faudrait qu'on m'explique. Pauvre France, cher pays de mon enfance...
57	16/01/2026	11:33	Favorable avec ce projet	Pour aller plus loin et diminuer les nuisances sur l'ensemble de la journée... Je pense qu'il faudrait étudier la possibilité d'augmenter de 0,5 à 1 degré la pente d'approche des avions se posant face au Nord Ouest. (70% des atterrissages) Cela permettrait aux habitants se situant sur les coteaux de Toulouse d'être moins impactés par le bruit. Les avions survoleraient les coteaux à une altitude légèrement supérieure et la puissance nécessaire des moteurs serait réduite du fait de l'augmentation de la pente. On aurait donc par ce mécanisme une réduction des nuisances sonores.
58	16/01/2026	11:42	Avis défavorable	Je suis défavorable à ce projet d'arrêté portant restriction d'exploitation. L'aviation commerciale et les constructeurs ont fait d'énormes progrès depuis la période des lignes Latécoère et de l'Aéropostale, dont le berceau est la ville de Toulouse. Appliquer des règles supranationales revient à perdre notre souveraineté. Si les zones autour des aéroports se sont urbanisés tellement, c'est en grande partie la faute des autorités locales qui ont modifiés les plans d'urbanisation et ont prodigué des permis de construire connaissant les maux. Les progrès dans l'industrie du bâtiment ne peuvent en aucun cas être comparés à ceux dans l'aéronautique. Les riverains étaient parfaitement conscient des aléas en s'installant aux alentours.
59	16/01/2026	11:45	restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne) Transports	Bonjour, Mon expérience aéronautique c'est le Noratlas de 1971 à 1986 et souvent à FRANCAZAL. Avec quelques modifications comme la catégorie d'ILS, Chronopost pourrait faire une seule rotation de nuit sur Francazal. Cette unique rotation serait tolérée par CUGNAUX
60	16/01/2026	12:43	Question	Bonjour, Consultation publique, documents fournis sur la page ci-contre, mais où donner son avis/contribution, svp ? Pour ma part, je trouve que c'est trop de restriction pour l'aéroport de Toulouse Blagnac. Il est vrai qu'on peut trouver des solutions pour moins de nuisances sonores, comme une approche lente et un décollage avec altitude de transition à atteindre rapidement, puis palier et de nouveau prise d'altitude. Mais aussi, faire en sorte que les aéronefs utilisés pour le fret, soit des modèles récents, équipés de turboréacteurs adaptés et connus pour avoir le plus faible impact sonore, parmi tous les modèles existants actuellement. Ces histoires de gênes sonores,

				ne gênes que les riverains qui ne supporte rien. J'ai habité quasi dans l'axe de piste de l'approche Sud, de l'aéroport, à Ramonville St Agne et la gêne est vraiment faible la nuit, surtout avec les doubles vitrages, qui existent quasiment sur tous les logements, même ceux qui ont plus de 15 ans d'existence. Pour moi, associations et plaignants indépendants, oublient de dire que leurs logements sont moins coûteux à la location et l'achat, grâce à leur implantation géographique vis-à-vis de l'aéroport. Il est clair que ces toulousains, ne soient pas contents, car leur bien immobilier perd de la valeur et c'est bien pour cela, qu'ils protestent. Mais, ils protesteront de ne pas recevoir leurs courriers et colis à temps, que seul le fret aérien permet d'acheminer rapidement, sans encombre, à destination finale. Pour moi, le nouvel arrêté est inutile, il faut que le fret de Chronopost, UPS, Fedex, DHL, TNT et autres, puisse se faire de nuit, si nécessaire et si plus rapide pour acheminer les colis, courriers et autres produits qui doivent utiliser l'avion, pour gagner en temps et en souplesse commerciale. Quant aux vols commerciaux, les retards et déroutement, arrivent souvent de nuit après 23h, c'est ainsi, il faut que les riverains fassent avec. Nombreux efforts doivent être fait par les exploitants d'aéronefs, pour améliorer l'impact sonore des aéronefs et aussi, avoir une procédure de décollage et atterrissage spécifique, pour atteinte une altitude élevée et rapidement au décollage (les pistes de ATB permettent cela) et à l'atterrissage. Cordialement
61	16/01/2026	14:23	FAVORABLE A LA RESTRICTION DES VOLS	Je pense qu'il faut limiter les plages horaires des vols à Toulouse Blagnac.
62	16/01/2026	15:13	Avis positif pour le couvre feu	Cela fera moins de bruits (je suis proche du couloir aérien, au sud est de l'aéroport), en particulier l'été si l'on veut ouvrir les fenêtres pour rafraîchir les logements. Le vol de Chronopost est bruyant, et le courrier et les colis peuvent bien attendre quelques heures dans notre monde de l'immédiateté
63	16/01/2026	20:33	QUESTION relative au vol en retard	Que propose l'arrêté quant au retard de vol transcontinentaux, nationaux et européen ? reroutage ? dérogation ?
64	16/01/2026	22:15	avis d'une personne qui a une vue sur l'aéroport et les avions au décollage	Je vis à en appartement et au dernier étage, je vois la tour de contrôle chez moi ainsi que le décollage des avions au point de reconnaître la compagnie. j'entends les avions tous les jours et surtout par vent d'autan. J'entends aussi les avions qui coupent un trop vite l'axe prévu. Mais la majorité joue le jeu et ralentissent les moteurs des qu'ils le peuvent. Les avions ne font pas tellement de bruit, ils sont peu nombreux pour être gênant. L'aéroport de nuit tourne au ralentit. Le moment où j'entends le plus les avions c'est entre 6h et 6h30 le matin. Les avions ont considérablement baissé en bruit avec les nouvelles générations. Après c'est vrai que les avions qui font du fret ne sont pas les plus récents et donc ils sont parfois plus bruyant. Mais ils sont trop peu nombreux. Certaines motos sur la route font bcp bcp plus de bruits et c'est vraiment gênant. Idem le vent d'autan me dérange beaucoup plus que les avions. Le problème c'est que nous avons des gens qui achètent dans des endroits moins chère à cause du bruit des avions, et ces gens la sont prêt à fermer l'aéroport s'ils peuvent vendre d'avantage leurs biens. Sans oublier que l'avion se fait mal traiter par les gens de gauche, car c'est un truc de riche d'où l'excuse de la pollution et du CO2. Ils sont minoritaires mais ils savent faire du bruit. En conclusion, il n y a pas forcément besoin d'avoir un débat pour ça je trouve que ce n'est pas assez gênant pour prendre des mesures supplémentaires. Si j achète une maison à coté du périphérique, est ce que vous allez faire aussi une consultation publique si je râle que le périphérique fait trop de bruit? C'est pour investir au cas ou. Cordialement
65	17/01/2026	00:08	Stop aux démarches commerciales aériennes la nuit	Le créneau de 22h à 6h est une bonne chose s'il est respecté. Nous souhaitons proposer de passer à 7h du matin au lieu de 6h pour ce type de démarche. En parallèle, nous constatons que régulièrement des avions sortent du couloir aérien et de leur zone pour passer au-dessus de maison devant ne pas être impactées de près. Merci de votre compréhension.

66	18/01/2026	13:50	Nuisances sonores	Oui les nuisances sonores sont une réalité. Les réduire pour moins d'impact sur les riverains est un bien . Il est même impensable que l'aéroport toulouse Blagnac est les autorisations de la part de la préfecture d'installer un festival electro ' le poney club' sur des terrains d'état, destiné à une activité aeroportuaire. 3 mois insoutenables pour les riverains qui subissent 4 nuits par semaines, des sons plus qu' anormal, des incivilités, qui nuit à la tranquillité, au sommeil et dégrade la santé sans que les autorités sans préoccupe et ce malgré les plaintes répétés.
67	20/01/2026	15:10	Avis favorable au projet d'arrêté pour diminuer les nuisances sonores	Les nuisances sonores doivent diminuer
68	20/01/2026	18:02	Favorable	Nous sommes favorables aux dispositions de cet arrêté pour limiter la nuit les nuisances sonores liées au transport aérien.
69	20/01/2026	20:46	Avis favorable	Avis favorable pour' toutes les restrictions de vol citées
70	20/01/2026	21:07	Avis favorable	Favorable à étendre entre 22 heures et 6 heures, la restriction permettant aux seuls aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au 4 avec une marge acoustique cumulée supérieure ou égale à 13 EPNdB d'opérer sur la plateforme de Toulouse-Blagnac.
71	21/01/2026	07:06	Contre les vols de nuit qui empêchent de dormir	Je suis pour l'arrêt des vols de nuit
72	21/01/2026	11:11	Participation à la consultation Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne)	avis favorable Participation à la consultation Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne)
73	21/01/2026	17:56	Nuisances sonores AEROPORT Toulouse-Blagnac	Bonjour, Habitant Cornebarrieu depuis plus de 20 ans mais n'étant dans un axe aérien, je constate néanmoins une augmentation des nuisances sonores tard le soir. Je suis donc favorable à un encadrement des horaires de décollage et d'atterrissage. Cordialement
74	22/01/2026	17:01	Avis favorable aux restrictions	Avis favorable aux restrictions
75	22/01/2026	18:38	Opposition au projet de restriction de l'aéroport de Toulouse-Blagnac	Je suis opposé au projet d'arrêté visant à restreindre l'exploitation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Ce texte me semble disproportionné et dangereux pour l'avenir de l'activité aéronautique locale. Limiter les départs et arrivées la nuit risquerait d'avoir de fortes conséquences économiques, en réduisant le trafic, les emplois et l'attractivité du site. L'aéroport joue un rôle essentiel pour la région et pour toute la filière aéronautique, notamment à Toulouse. Je comprends la nécessité de réduire les nuisances sonores, mais il faudrait le faire avec des solutions équilibrées, pas avec des restrictions aussi strictes. Des mesures plus progressives ou mieux adaptées auraient un impact plus juste sans pénaliser autant l'activité. Je demande donc que ce projet soit revu pour préserver à la fois l'environnement et le dynamisme économique de l'aéroport.
76	23/01/2026	23:32	et le trafic postal ?	Tout cela est bien joli, mais....vous avez pensé au courrier, aux colis et envois exprès. C'est la nuit que ça travaille. Exemple : les Boeing QuickChange sont chargés et arrivent et redécollent la nuit ??? Idem pour les intégrateurs exprès. Donc pensez vous de façon réaliste que le monde entier des opérateurs postaux/exprès va réorganiser ses roulements et ses horaires pour se plier aux desiderata d'une poignée d'écologistes activistes qui ont déjà obtenu le soutien de l'Etat Français à travers ce projet d'arrêté ? Et quand bien même LaPoste et Chronopost déciderait de faire arriver ses avions après 6H du matin, on fait comment pour trier et préparer les tournées de

				livraison du dernier kilomètres (facteurs, livreurs) ? ou alors on fait la tournée l'après-midi ? Il faudra expliquer au monde économique toulousain qu'il ne peut plus recevoir dans les temps les envois dont il est destinataire parce que TLS est fermé la nuit, et que désormais tout viendra en camions (qui ne polluent pas et ne font pas de bruit évidemment !) et que ça mettra un jour de plus pour arriver de CDG ou de Cologne pour prendre l'exemple de ces 2 hubs de messagerie. Et comme la SNCF et La Poste ont ferrailé les TGV postaux et les allèges postales depuis des lustres, vous n'aurez même pas la rapidité via le ferroviaire que permettrait pourtant la future LGV. Votre projet est purement et simplement irréaliste car il sanctionne tous les avions y compris les plus silencieux alors que ce sont tous les autres qu'il faudrait interdire (les plus bruyants) pour contraindre les opérateurs à n'utiliser que les avions les plus modernes sur le marché.
77	25/01/2026	09:32	Citoyen	Bonjour, il serait intéressant d'ajouter une composante mesures et sanctions applicables en cas non respect des mesures qui seraient mis en place. Je pense en particulier au delà du respect des futures horaires qui seraient imposés, le respect des couloirs dédiés. En effet le non respect des couloirs par certains opérateurs impacte directement les habitants de Toulouse et des ces communes alentours, et peut rendre caduques les études qui ont été faites notamment sur les populations impactées et leur nombre.
78	26/01/2026	11:44	L'aéroport existe depuis plus de 80 ans, les gens ont tous acheté en connaissance de cause	L'aéroport de Toulouse Blagnac n'a pas été créé récemment, il existe depuis 1939 soit plus de 80 ans. L'intégralité des gens habitant dans les zones impactées par les nuisances sonores ont acheté / loué leur logement en connaissance de cause, et l'ont généralement fait volontairement car cela coûte beaucoup moins cher à surface égale. Il n'y a donc pas de raison de restreindre l'activité de l'aéroport alors que ces acheteurs/locataires ayant profité de la situation savaient parfaitement ce qu'ils faisaient.
79	29/01/2026	14:03	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne)	Le scénario 2 est plus performant que le scénario 1 au niveau des impacts acoustiques et sanitaires. La surface exposée au bruit (LAeq>45DBA) est réduite de 65 % par rapport au fil de l'eau, au lieu de 42 % pour les scénario 1. Les impacts sociaux-économiques vont également dans le sens d'une utilisation réduite de l'avion comme mode de transport, souhaitable dans le cadre d'une réduction globale des nuisances (CO2 et pollution de l'air). Le principal surcoût identifié porte sur les opérateurs, qui le répercuteront sur le prix des billets, ce qui donnera une compétitivité accrue au train notamment (et future LGV). Quant au coût annuel des dépenses visiteurs, comme indiqué page 33 en NB, aucune hypothèse de report des passagers n'a été faite. Ce coût est donc largement surestimé car des reports modaux existent et vont en croissant, train notamment et future LGV. Le scénario 2 d'après l'étude est donc à privilégier.
80	29/01/2026	14:07	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne)	Le scénario 2 est plus performant que le scénario 1 au niveau des impacts acoustiques et sanitaires. La surface exposée au bruit (LAeq>45DBA) est réduite de 65 % par rapport au fil de l'eau, au lieu de 42 % pour les scénario 1. Les impacts sociaux-économiques vont également dans le sens d'une utilisation réduite de l'avion comme mode de transport, souhaitable dans le cadre d'une réduction globale des nuisances (CO2 et pollution de l'air). Le principal surcoût identifié porte sur les opérateurs, qui le répercuteront sur le prix des billets, ce qui donnera une compétitivité accrue au train notamment (et future LGV). Quant au coût annuel des dépenses visiteurs, comme indiqué page 33 en NB, aucune hypothèse de report des passagers n'a été faite. Ce coût est donc largement surestimé car des reports modaux existent et vont en croissant, train notamment et future LGV. Le scénario 2 d'après l'étude est donc à privilégier.
81	06/02/2026	12:43	Gêne provoquée par les avions la nuit	J'ai remarqué souvent des avions survolant ma maison après 22h et parfois très bas. Ce sont souvent des bélugas. J'entends aussi souvent des avions avant 6h du matin ; parfois il y en a jusqu'à 5 entre 6h et 6h 15; je ne sais pas si ce sont des bélugas car je suis encore dans mon lit et je voudrais bien dormir tranquille.
82	07/02/2026	09:24	Pas de problème	Je réside à Mondonville, proche de l'axe des pistes. Je ne ressens aucune gêne liée au bruit des avions.

83	07/02/2026	14:12	Bruit aérien	Bonjour, habitant Mondonville. Je trouve que de plus en plus nous avons les lignes aux dessus de notre ville. Les moteurs sont parfois anciens et donc font beaucoup de bruit malgré que nous sommes dans notre maison pleine de vie (enfants, télé...) les vols se poursuivent tard le soir jusqu'à 00h. Une réduction de la plage horaires de vol le soir ne serait pas désagréable. Cordialement
84	09/02/2026	17:18	Nuisances des avions sur l'agglomération toulousaine	Pour le bien commun des habitants toulousains et à l'intérieur du PEB, il serait profitable pour notre santé d'interdire STRICTEMENT les vols commerciaux entre 22h et 6h. Merci de pousser dans ce sens.
85	09/02/2026	20:00	Vols de nuit sur aéroport de Toulouse blagnac	Je pense que l'arrêt du vol chronopost la nuit est un mauvais combat . C'est juste un atterrissage qui est moins bruyant que les vols retardés qui atterrissent et décollent après les horaires prévues et ce sans en être sanctionnés. Il faudrait viser les vols commerciaux qui ne respectent pas leurs créneaux et arrivent avec des heures de retard, surtout les vols de fin de soirée. Et faire respecter les routes et axes que certains avions prennent la liberté de couper ou ne pas respecter...
86	10/02/2026	17:50	NUISANCES	Bonjour, Oui se trafique d'avions le soir est inadmissible, il doit y avoir des horaires où le trafic est interrompu. Et ça doit être suivi.
87	11/02/2026	12:01	Restriction exploitation Toulouse blagnac	Le projet d'arrêté me convient globalement. Il est nécessaire de poursuivre la réflexion sur les trajectoires d'atterrissage et la zone concernée par les nuisances. Les études sur la qualité de l'air devraient faire l'objet d'une étude sur la zone concernée.
88	15/02/2026	11:05	Gêne occasionné par les avions la nuit	Je réside en sortie de Cornebarrieu, et souhaite apporter une contribution à l'occasion de cette consultation publique sur les nuisances sonores aériennes. Ma résidence se trouve à proximité du couloir aérien de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Le sommeil des habitants est perturbé la nuit: - le soir jusqu'à 23h, 23h15 très souvent. Et régulièrement à 23h30, voire minuit. - le matin dès 6h, 6h15. Par exemple ce dimanche, fin de nuit interrompue par un atterrissage à 6h15. Il serait fortement souhaitable, pour la santé de la population, d'élargir quelque peu les périodes d'interruptions de vols: - le soir à partir de 23 h pour tous les avions - le matin jusqu'à 6h30 Ces quelques quarts d'heures gagnés en sommeil soulageraient nombre des habitants de ces zones qui en souffrent en silence. J'en entends beaucoup parler sur place; et cette enquête est une excellente occasion de faire un peu entendre ses doléances, et espérer que la santé de la population soit davantage prise en considération.
89	25/02/2026	14:24	Stop nuisances sonores aériennes	Trop de bruits d'avion à pourvoirville quartier sud est de Toulouse
90	25/02/2026	15:05	La position du Stade Toulousain Rugby	Contribution du Stade Toulousain Le Stade Toulousain souscrit totalement aux objectifs de réduction des impacts sonores liés au trafic nocturne sur l'aéroport Toulouse-Blagnac. Il en va de l'amélioration des conditions de vie et de la santé des riverains des pistes ou de ceux vivants dans les tunnels d'atterrissage ou décollage des aéronefs, dont beaucoup sont par ailleurs des supporters de notre club. Le club se veut aussi être un acteur engagé dans un développement harmonieux de son territoire. C'est ainsi que, parmi les démarches qu'il impulse dans la cadre des mobilités, notamment au titre de sa responsabilité sociale et sociétale, le club invite ses supporters à privilégier les modes de transport doux pour leur venue au stade Ernest Wallon et a obtenu la mise en place d'une passerelle sur le canal réservée aux liaisons douces. Pour les déplacements de toutes ses équipes y compris son équipe première, le Stade Toulousain privilégie également les transports en bus ou en train, notamment dès lors que les horaires et lieux des matchs permettent un retour compatible avec les exigences de récupération des joueurs et de préparation du match suivant. Toutefois, pour quelques matchs, deux à trois fois par an, le Stade Toulousain est amené à faire des déplacements en avion privé qui peuvent conduire à des retours à Toulouse après 23h30, dès lors que le match est programmé à 21h00 (ou après 18h30 pour un match à l'étranger). C'est dans ce cadre, pour quelques matchs par an pouvant se limiter le plus souvent à trois, que le

				Stade Toulousain sollicite une possibilité de procédure de dérogation, sous le contrôle du comité de surveillance du trafic de nuit, pour lui permettre un atterrissage après 23h30.
91	02/03/2026	08:50	Impact socio économique majeur non comptabilisé dans cette étude	Madame, Monsieur, Dans le cadre de la consultation publique relative au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, menée sous l'autorité de Monsieur le Préfet, la société Aviapartner souhaite formuler les observations suivantes concernant la mesure préconisant l'arrêt des vols Chronopost. Aviapartner, en qualité d'acteur majeur de l'assistance aéroportuaire sur la plateforme de Toulouse-Blagnac, est directement concernée par cette mesure, dont les impacts dépassent le seul cadre opérationnel pour affecter durablement l'équilibre économique, social et logistique de la plateforme. 1. Un impact économique direct et durable pour l'écosystème aéroportuaire Les opérations Chronopost constituent une activité régulière, structurée et contractualisée, participant de manière significative à l'équilibre économique de l'activité fret nocturne. L'arrêt de ces vols entraînerait pour Aviapartner : - une perte immédiate et non compensée de chiffre d'affaires (environ 10% de notre CA annuel); - une fragilisation de l'activité cargo, déjà contrainte par des volumes limités ; - une remise en cause de la pérennité d'investissements humains et organisationnels réalisés pour répondre aux exigences spécifiques du fret express. 2. Des conséquences sociales significatives sur l'emploi local Les opérations liées aux vols Chronopost mobilisent des emplois directs qualifiés ainsi que des emplois indirects en lien avec la sûreté, la maintenance et la logistique. La suppression de cette activité induirait mécaniquement une réduction des volumes horaires nocturnes, un risque avéré de suppressions de postes ou de réorganisations subies, ainsi qu'une perte de compétences locales spécialisées dans le fret express aérien. Nos simulations indiquent la suppression de 17 postes direct et 7 postes chez nos sous-traitants. Chaque soir 24 véhicules (camion + VL) viennent et partent de notre entrepôt, ces derniers seront certainement fortement impactés. 3. Une activité conforme au cadre réglementaire et déjà optimisée Les aéronefs opérant les vols Chronopost respectent les normes acoustiques réglementaires en vigueur avec la mise en place du B 737 - 800. L'activité est strictement encadrée en termes de créneaux, de trajectoires et de procédures. Les opérateurs de handling, dont Aviapartner, appliquent déjà des mesures de limitation des nuisances. Caractère ponctuel et nuisance marginale de l'activité concernée : Il est important de souligner que l'activité Chronopost concernée repose sur un nombre très limité de mouvements, correspondant à un vol unique quotidien, opéré dans une plage horaire précisément encadrée. Cette fréquence réduite (1 arrivée à 03h00 LT) confère à cette opération un impact acoustique marginal à l'échelle globale du trafic nocturne de la plateforme, tant en volume de mouvements qu'en contribution relative aux indicateurs de bruit. Il faut noter que la nuisance sonore d'un B737-800 à l'atterrissage génère en moyenne 5 à 6 EPNdB de moins qu'un décollage. Dès lors, l'arrêt de ce vol ne saurait produire qu'un gain environnemental extrêmement limité, tandis que ses conséquences économiques, sociales et logistiques seraient immédiates, significatives et disproportionnées au regard de l'objectif poursuivi. 4. Une mesure susceptible de rompre l'équilibre recherché par l'approche équilibrée Le fret express nocturne de Chronopost avec le produit unique du J+1 avant midi participe à la continuité des chaînes logistiques et à la compétitivité économique du territoire. La suppression du vol Chronopost pourrait générer des effets de report sans bénéfice environnemental global démontré. 5. Observations et demande Au regard de l'ensemble de ces éléments, Aviapartner sollicite le maintien du vol Chronopost sur la plateforme de Toulouse-Blagnac. L'étude en objet n'a pas pris en compte l'impact économique majeur de cet arrêt de ligne. Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée. Aviapartner Toulouse
92	04/03/2026	17:23	Présidente du CCNAAT	1/ L'étude d'impact par approche équilibrée (EIAE) Toulouse L'EIAE est une création de l'OACI visant à donner un cadre limitant aux restrictions de trafic aérien que prennent les autorités (exemple Orly). Ce cadre a pour objectif

			principal de faire des restrictions de trafic la dernière option possible pour limiter l'impact du bruit associé au trafic aérien, si et seulement si toutes les autres mesures (3 autres piliers) ont démontré leur insuffisance. Pour pouvoir mettre en place des restrictions sur un aéroport la directive européenne exige que l'on mène une étude d'impact par approche équilibrée ce qui a été fait sur Toulouse Blagnac (annoncé en 2019 et menée en réalité depuis trois ans) ; vous trouverez dans cette consultation publique le résumé non technique de l'étude d'impact ; à force de réclamation nous avons obtenu le rapport détaillé fort décevant... Le déséquilibre est clairement identifiable dans l'ensemble des paramètres techniques de l'étude : 1. Silence sur les mesures et engagements visant à réduire les nuisances imputables aux vols de nuit pris en 2011 2. Choix de l'année de référence 3. Méthode d'évaluation du volume trafic et d'estimation de la constitution de la flotte à ce terme 4. Méthode de calcul des indicateurs sanitaires européen HA et HSD 5. Méthode d'évaluation de l'impact économique des restrictions envisagées Point 1 : Silence sur les mesures et engagements visant à réduire les nuisances imputables aux vols de nuit pris en 2011 Le dossier d'étude passe sous silence la mise en place d'un « Observatoire cœur de nuit » par arrêté préfectoral du 24/02/2011 pour atteindre les objectifs des mesures « destinées à réduire progressivement les nuisances imputables aux vols de nuit. Ces mesures, qui concernent prioritairement les mouvements opérés en cœur de nuit, entre 0h00 et 6h00 ». Le dossier oublie également de dire que ce sont les constats d'insuffisance de mesures pour atteindre les objectifs visés qui ont rendu l'EIAE et de nouvelles restrictions indispensables. Point 2 : L'horizon d'étude retenu est fixé à 2029 (page 19) Ceci est une décision unilatérale de la DGAC/DSAC. Contestée par les participants, associations et élus dès le début de l'EIAE en raison de son éloignement et des incertitudes sur les évolutions du trafic associées. L'explication présentée à l'époque sur la cohérence avec la prochaine échéance du PPBE est erronée car les cartes qui seront utilisées seront celles de 2027. Point 3 : Les prévisions de trafic pour le fil de l'eau ont été fournies par ATB ... consolidées avec les compagnies aériennes au cours de la phase de consultation (page 19) Il est à noter que les prévisions de trafics sont fournies par les acteurs les plus intéressés à l'absence de mise en place de restrictions sur les activités aériennes et que ces informations ont été fournies aux parties prenantes de façon synthétique ne permettant pas de les contester. La confidentialité annoncée liée au « droit des affaires » a constitué un mur d'opacité infranchissable. Malgré cela, nous sommes intervenus à plusieurs reprises pour contester les prévisions en raison d'incohérences entre les quelques chiffres qui nous étaient fournis (cohérence entre les prévisions d'activité du contrat de régulation économique de l'aéroport – CRE, le pourcentage de vol de nuit constaté ces dernières années et le nombre de vols de nuit affiché dans l'EIAE). Concernant le remplacement et la modernisation de la flotte, nous avons été confrontés au même obstacle, permettant de prendre en compte un taux d'avions de nouvelle génération ambitieux qui au vu de l'expérience est certainement trop optimiste. On peut noter qu'aucune information sur la composition de la flotte n'est fournie dans le « résumé non technique » Point 4 : Méthode de calcul des indicateurs sanitaires européen HA et HSD La méthode de calcul des indicateurs sanitaires fait le choix d'ignorer les personnes impactées dans les zones de bruit 45-55dB pour le HA et 40-50dB pour le HSD alors que toutes les études confirment un impact sanitaire sur ces zones de bruit et que l'OMS l'évalue à environ 15% de la population. Ce choix réduit de façon majeure ces indicateurs sans aucune justification sanitaire. Point 5 : Méthode d'évaluation de l'impact économique des restrictions envisagées Tableaux de l'étude conclue en septembre 2024 La comparaison des tableaux ci-dessus montre que l'écart entre l'évaluation économique des scénarios 1,2/2 sécurisé et 3/4 repose entièrement sur le coefficient multiplicateur appliqué entre un vol évité en cœur de nuit et ceux qui seraient supprimés sur la journée complète. Il n'y a aucune justification de ces chiffres qui reposent uniquement sur les menaces de départ possible de certaines compagnies.
--	--	--	--

			Quelle est la valeur d'une menace ? Les menaces doivent-elles être prises en comptes comme des faits avérés dans les évaluations ou séparées ? Nous pouvons noter que dans la seconde phase de l'EIAE, les scénarios 3 et 4 n'ont même pas été réévalués dans le contexte du départ de la base d'Easyjet (non lié à l'EIAE). Tableau de l'étude conclue en octobre 2025 On notera que pour le même scénario, l'impact en journée complète a totalement changé pour les scénarios 1 et 2 Ci-dessous les chiffres rassemblés dans le même tableau 22h-06h 00h-06h Journée complète Nb restant Vols évités Vols PAX évités Vols fret évités Vols ATI/Airbus Nb restant Vols évités Estimation vols évités Impact dépenses visiteurs Coût additionnel 2025 Scénario 1 6846 533 533 0 58 683 172 533 4900000 0 Scénario 2 6692 687 686 1 58 629 226 687 6400000 6800000 2024 Scénario 1 8491 321 321 0 35/10 837 343 295 2700000 0 Scénario 2 8319 493 480 13 35/11 686 484 353 3300000 13400000 Scénario 2bis 8295 517 500 17 35/11 557 623 353 3300000 17800000 Scénario 3 6544 2268 2247 21 35/11 271 909 15647 144400000 48200000 Scénario 4 4911 3901 3875 26 35/11 271 909 26471 244300000 105000000 On note que le nombre de vols supprimés en journée complète est le chiffre déterminant pour déterminer l'impact économique or • si en 2024, pour les scénarios 1, 2 et 2 bis les vols perdus pour la nuit étaient compensés au moins partiellement en journée ou du moins il n'y avait pas « d'effet domino » • en 2025, ce n'est plus le cas pour les scénarios ; on a un facteur 3 : 1 vols supprimé la nuit => 3 vols supprimés sur la journée Mais le plus étonnant est que pour les scénarios 3 et 4, on un facteur entre 20 et 30 : 1 vol de nuit supprimé => entre 17 (scénario 3) et 29 (scénario 4) supprimés en journée. L'écart étant que pour 300 vols annuels, la compagnie devra choisir entre demander une dérogation (cela existe à Orly), retarder ou dérouter son vol ou payer une amende allant jusqu'à 40000€. (pour mémoire le scénario 4 avait été conçu avec des quotas de nombre de mouvements permettant de ne pas réduire le nombre total de vols de nuit) II/L'arrêté de restriction proposé par le préfet L'arrêté institue une nouveauté : « l'interdiction de programmation ». Certes nous n'avons pas obtenu de véritable couvre-feu (comme à Orly, Nantes, Bale-Mulhouse ou Beauvais), seule mesure apte à garantir des périodes de repos, mais la préfecture, en charge de la conduite de l'étude d'impact depuis 2023, a déployé des efforts réels pour tenter de rétablir un équilibre fortement menacé ; nous prenons donc acte des progrès que représentent les interdictions de programmation et l'arrêt programmé du dernier vol de fret en cœur de nuit. Nous voulons faire confiance à la préfecture et aux élus pour que le nouvel « Observatoire des vols de nuit » ne soit pas un nouveau « machin » inutile et inefficace en surveillant et en anticipant le trafic nocturne pour éviter toute nouvelle dégradation (vols programmés, vols prévus et vols réalisés). Nous actons l'action positive des collectivités en faveur de mesures efficaces et tout particulièrement le Conseil Départemental pour la mise en place d'un système indépendant de mesure du bruit aérien. Nous voulons croire que la présente démarche, qui complète les autres de l'approche équilibrée, aidera, non seulement à éviter l'accroissement des gênes dans le futur, mais également à les réduire. Des objectifs devraient être formulés dans cette direction lors des prochains travaux. La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse Blagnac qui vient de se tenir le 19 février a approuvé à la quasi-unanimité les mesures de restriction de programmation du trafic nocturne des vols commerciaux et la mise en place d'un nouvel observatoire de surveillance du trafic nocturne. Un véritable tour de force des services de la préfecture qui a réussi à trouver une voie étroite regroupant aussi bien ATB, société exploitant l'aéroport, Airbus, Air France ou même Easyjet et l'ensemble des associations de riverains présents ainsi que tous les élus, maires et/ou représentants du Conseil départemental, de Toulouse-Métropole, du Sicoval et du Muretain. Seuls votes négatifs : la compagnie Ryanair, et le syndicat national des pilotes de ligne ; une abstention surprenante : la Région. C'est donc un « oui » aux mesures que nous portons aujourd'hui mais un « oui » vigilant et lucide car nous
--	--	--	--

				rappelons que si les vols débordants ne deviennent pas des exceptions, c'est bien un véritable couvre-feu qui devra être imposé. En conclusion : Nous approuvons le projet d'arrêté de restrictions du préfet, en faisant part de nos réserves et en actant que c'est la dernière chance accordée en cas d'échec avant la mise en place d'un véritable couvre-feu ; c'est le choix que nous avons fait nous, associations de riverains survolés
93	06/03/2026	21:11	Une vigilance accrue est indispensable !	Bonjour, Habitant en zone exposée, je ne peux que confirmer l'impact des nuisances aériennes sur ma santé et celle de mes proches (pollution sonore et de l'air). La restriction va dans le bon sens et je tiens à souligner et remercier l'engagement du Préfet et du CCNAAT. Cependant l'EIAE comporte des limites inquiétantes comme le manque de transparence des prévisions de vols faites par les compagnies aériennes ou l'exclusion des zones de bruit 45-55dB pour le HA et 40-50dB pour le HSD. En outre, au vu des pressions mises par les acteurs défavorables à ces restrictions, je demande à ce que l'application de ses restrictions soit strictement surveillée et un bilan régulièrement partagé afin de dénoncer sanctionner toute dérive. Il va de soi que si cette restriction venait à être remise en cause, un couvre-feu serait alors la seule et unique solution. En conclusion, je suis favorable à cet accord, mais reste très vigilant et prêt à me mobiliser à nouveau en faveur d'un couvre-feu si cela se révèle être la seule solution garante d'une meilleure santé des toulousaines et toulousains.
94	07/03/2026	11:47	contribution sur l'etude d'impact	1/ L'étude d'impact par approche équilibrée (EIAE) Toulouse L'EIAE est une création de l'OACI visant à donner un cadre limitant aux restrictions de trafic aérien que prennent les autorités (exemple Orly). Ce cadre a pour objectif principal de faire des restrictions de trafic la dernière option possible pour limiter l'impact du bruit associé au trafic aérien, si et seulement si toutes les autres mesures (3 autres piliers) ont démontré leur insuffisance. Pour pouvoir mettre en place des restrictions sur un aéroport la directive européenne exige que l'on mène une étude d'impact par approche équilibrée ce qui a été fait sur Toulouse Blagnac (annoncé en 2019 et menée en réalité depuis trois ans) ; vous trouverez dans cette consultation publique le résumé non technique de l'étude d'impact ; à force de réclamation nous avons obtenu le rapport détaillé fort décevant... Le déséquilibre est clairement identifiable dans l'ensemble des paramètres techniques de l'étude : 1. Silence sur les mesures et engagements visant à réduire les nuisances imputables aux vols de nuit pris en 2011 2. Choix de l'année de référence 3. Méthode d'évaluation du volume trafic et d'estimation de la constitution de la flotte à ce terme 4. Méthode de calcul des indicateurs sanitaires européen HA et HSD 5. Méthode d'évaluation de l'impact économique des restrictions envisagées Point 1 : Silence sur les mesures et engagements visant à réduire les nuisances imputables aux vols de nuit pris en 2011 Le dossier d'étude passe sous silence la mise en place d'un « Observatoire cœur de nuit » par arrêté préfectoral du 24/02/2011 pour atteindre les objectifs des mesures « destinées à réduire progressivement les nuisances imputables aux vols de nuit. Ces mesures, qui concernent prioritairement les mouvements opérés en cœur de nuit, entre 0h00 et 6h00 ». Le dossier oublie également de dire que ce sont les constats d'insuffisance de mesures pour atteindre les objectifs visés qui ont rendu l'EIAE et de nouvelles restrictions indispensables. CCNAAT 32 avenue Lamartine 31100 Toulouse 06 25 43 22 33 ufcna.ccnaat@gmail.com site http://www.ccnaat.fr 2 Point 2 : L'horizon d'étude retenu est fixé à 2029 (page 19) Ceci est une décision unilatérale de la DGAC/DSAC. Contestée par les participants, associations et élus dès le début de l'EIAE en raison de son éloignement et des incertitudes sur les évolutions du trafic associées. L'explication présentée à l'époque sur la cohérence avec la prochaine échéance du PPBE est erronée car les cartes qui seront utilisées seront celles de 2027. Point 3 : Les prévisions de trafic pour le fil de l'eau ont été fournies par ATB ... consolidées avec les compagnies aériennes au cours de la phase de consultation (page 19) Il est à noter que les prévisions de trafics sont fournies par les acteurs les plus intéressés à l'absence de mise en place de restrictions sur les activités aériennes et que ces informations ont été fournies aux parties prenantes de façon synthétique ne permettant pas de les contester. La

				confidentialité annoncée liée au « droit des affaires » a constitué un mur d'opacité infranchissable. Malgré cela, nous sommes intervenus à plusieurs reprises pour contester les prévisions en raison d'incohérences entre les quelques chiffres qui nous étaient fournis (cohérence entre les prévisions d'activité du contrat de régulation économique de l'aéroport – CRE, le pourcentage de vol de nuit constaté ces dernières années et le nombre de vols de nuit affiché dans l'EIAE). Concernant le remplacement et la modernisation de la flotte, nous avons été confrontés au même obstacle, permettant de prendre en compte un taux d'avions de nouvelle génération ambitieux qui au vu de l'expérience est certainement trop optimiste. On peut noter qu'aucune information sur la composition de la flotte n'est fournie dans le « résumé non technique » Point 4 : Méthode de calcul des indicateurs sanitaires européen HA et HSD La méthode de calcul des indicateurs sanitaires fait le choix d'ignorer les personnes impactées dans les zones de bruit 45-55dB pour le HA et 40-50dB pour le HSD alors que toutes les études confirment un impact sanitaire sur ces zones de bruit et que l'OMS l'évalue à environ 15% de la population. Ce choix réduit de façon majeure ces indicateurs sans aucune justification sanitaire. Point 5 : Méthode d'évaluation de l'impact économique des restrictions envisagées
95	12/03/2026	16:26	Pour la restriction STRICTE d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac	Je suis très favorable à la limitation du trafic aérien en période de nuit. Je regrette que cet arrêté ne prévoit pas une interdiction stricte des vols commerciaux de nuit entre 23h et 6h. Il est nécessaire de supprimer la dérogation prévue pour les vols commerciaux afin de garantir l'absence de nuisances et donc la qualité du sommeil des habitants vivant autour de l'aérodrome. J'espère que cet arrêté est un premier pas vers de vraies mesures de protection de la santé des riverains.
96	30/03/2026	17:07	Attention aux effets extrêmement négatifs sur l'attractivité économique de l'agglomération toulousaine qu'auraient de fortes restrictions d'horaires de trafic aérien à l'aéroport de Blagnac	Quelques observations et remarques : -c'est l'urbanisation qui est allée vers l'aéroport de Blagnac, et non l'inverse. -les avions de conception récente sont beaucoup moins bruyants que les anciens modèles. -il existe plusieurs causes de retards de vols, qu'ils soient à l'arrivée ou au départ : bien sûr, un planning trop serré dans le programme journalier prévisionnel de certaines compagnies, mais aussi : des surcharges du contrôle aérien (et des grèves perlées...), des aléas climatiques, des problèmes techniques d'avions, des retards dans l'embarquement des passagers, etc... Une interdiction totale de vols en coeur de nuit serait extrêmement préjudiciable aux passagers. -la disparition totale de vols de fret nocturnes pénaliserait, une fois de plus, les territoires ruraux éloignés de la métropole (allongement des délais de livraison), et l'activité de l'industrie aéronautique de l'agglomération toulousaine. -certes, il convient de mettre en place des dispositifs acceptables par les citoyens impactés, en relativisant tout de même les nuisances sonores dues au trafic aérien : la circulation automobile, et celle de certains 'deux roues' particulièrement bruyants sont, de mon point de vue, beaucoup plus nocifs pour la qualité du sommeil d'un grand nombre de citoyens.
97	02/04/2026	14:25	Des mesures à minima pour un dossier partial	Par décision du 5 avril 2022, le Conseil d'État a retiré à la DGAC/DTA le rôle d'autorité compétente au sens du règlement (UE) n° 598/2014, au motif que ce service ne présentait pas les garanties d'indépendance requises. Or, il apparaît aujourd'hui que la DGAC, par l'intermédiaire de la DTA, conduit la présente consultation, tandis que la DGAC, via la DSAC et son sous-traitant CGX, exerce des missions allant bien au-delà de la simple « instruction technique » prévue par le décret du 16 mai 2023. Le dossier présenté, destiné à être soumis aux autorités européennes, présente plusieurs biais significatifs : • Le choix de l'année 2029 comme année de référence, arrêté dès novembre 2024, rend les prévisions de trafic et de renouvellement de flotte particulièrement incertaines • La méthode d'évaluation économique, fondée sur les menaces de retrait de certaines compagnies en cas de couvre-feu, confère de facto à celles-ci un pouvoir de veto. • L'indicateur sanitaire HSD exclut totalement la population exposée dans la zone 40-50 dB Ln, en contradiction avec les données scientifiques actuelles. Selon l'OMS, cette population représente environ 15 % des habitants d'une zone pourtant très urbanisée dans le cas de Toulouse. •

				Les éléments de contexte omettent l'analyse du couvre-feu de 2010 ainsi que des dispositifs déjà en place, notamment l'Observatoire Cœur de Nuit, actif depuis quinze ans. Enfin, le choix d'une restriction limitée à une marge de 13 EPNdB apparaît particulièrement contestable, alors que depuis 2018 aucun nouvel avion commercial n'est certifié sans respecter une marge minimale de 17 EPNdB. Cette situation conduit à un constat paradoxal : c'est au cœur de la ville d'Airbus que continuent de voler, y compris de nuit, des aéronefs obsolètes.
98	02/04/2026	15:58	EIAE TLS - Contribution VOLOTEA	Volotea, compagnie aérienne des capitales régionales européennes, prend acte du projet d'arrêté soumis à consultation publique concernant l'aérodrome de Toulouse-Blagnac. Volotea réaffirme son engagement en faveur du développement de la connectivité régionale, dans un ancrage local attentif aux attentes des riverains, notamment en matière de maîtrise du bruit. Dans ce cadre, le recours à une EIAE doit rester exceptionnel. Lorsqu'elle est engagée, les mesures retenues doivent respecter le cadre européen et répondre à des exigences de proportionnalité, de soutenabilité et d'efficacité économique. Le dossier soumis à consultation a évolué au cours de l'EIAE, en intégrant les données de trafic les plus récentes. La seconde phase met en évidence une baisse du trafic nocturne, notamment en cœur de nuit, et confirme que l'objectif quantitatif sur la nuit complète est atteint dans le scénario de référence actualisé. Plus largement, l'étude souligne une tendance de fond : à Toulouse, le bruit aérien diminue et cette trajectoire est appelée à se poursuivre. Elle reflète les efforts engagés par les acteurs de la plateforme, en particulier Volotea, à travers l'adaptation des programmes de vols, la limitation des débordements et l'amélioration continue des performances acoustiques des flottes. Dans ce contexte, le projet d'arrêté s'inscrit dans une approche mesurée, renforçant le cadre existant sans introduire de restrictions susceptibles de déséquilibrer le fonctionnement de la plateforme. À ce stade, cet équilibre apparaît acceptable. L'attention se porte désormais sur les modalités de mise en œuvre, la gouvernance associée et la préparation des prochaines étapes, notamment le comité de suivi des vols de nuit et le futur PPBE. Volotea est favorable à un dispositif de suivi du trafic nocturne, utile pour objectiver les évolutions, analyser les causes opérationnelles et identifier des pistes d'amélioration. Ce cadre ne doit toutefois pas devenir un outil de mise en cause systématique, mais rester orienté vers l'amélioration continue. Le dispositif existant à Nantes, auquel Volotea est fortement impliquée, constitue à cet égard une référence pertinente. La même vigilance s'applique au futur PPBE. S'il doit structurer les efforts des parties prenantes, il ne saurait conduire, directement ou indirectement, à un durcissement automatique du cadre ou à une nouvelle EIAE. Les objectifs devront être clairs, mesurables et réalistes, afin d'éviter toute instabilité normative préjudiciable à l'ensemble des acteurs.
99	03/04/2026	14:25	Contribution compagnie aérienne	Contribution d'easyJet à la consultation publique – Projet d'arrêté relatif aux restrictions à Toulouse Blagnac Présente à Toulouse depuis 2003, la compagnie easyJet contribue à la connectivité régionale et le dynamisme économique local. Avec 11 destinations court et moyen courrier, easyJet offre aux habitants un accès abordable aux grandes régions françaises et européennes, tout en facilitant l'arrivée de visiteurs internationaux pour le loisirs ou les affaires. Notre réseau de lignes en France et en Europe soutient ainsi le tourisme entrant et sortant et renforce l'attractivité du territoire. En tant que compagnie opérant exclusivement des Airbus motorisés par CFM (groupe Safran), easyJet participe pleinement à la chaîne de valeur aéronautique française. Nous nous engageons à réduire notre empreinte écologique, comme en témoigne notre feuille de route décarbonation qui court jusqu'en 2050. Nos efforts incluent notamment le renouvellement de notre flotte, l'éco pilotage, l'allègement de nos appareils (peinture extérieure et fauteuils plus légers). easyJet s'est fixé pour objectif intermédiaire une réduction de 35 % de l'intensité de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035. La maîtrise du bruit constitue un engagement de longue date pour le secteur et pour easyJet. Nous agissons sur plusieurs leviers : modernisation rapide de la flotte, et optimisation opérationnelle. Près d'un quart de notre flotte (qui compte plus de 350 avions)

				sont aujourd'hui des Airbus NEO, plus silencieux et plus sobres, et l'ensemble des appareils en commande appartiennent à cette nouvelle génération. En tant que membre de la FNAM, easyJet s'aligne sur la position de la Fédération et souhaite rappeler plusieurs principes nécessaires à un cadre équilibré et soutenable pour toutes les parties prenantes. Une baisse du bruit déjà observable et appelée à se poursuivre Les données récentes montrent une diminution du bruit autour de l'aéroport. L'EIAE actualisée illustre les résultats des actions conjointes du gestionnaire et des compagnies aériennes, notamment en matière de trafic nocturne et de cœur de nuit. Une vigilance nécessaire pour la suite Le futur comité de suivi des vols de nuit et le prochain PPBE devront fonctionner comme des outils d'amélioration continue, fondés sur le dialogue et l'objectivation. Ils ne doivent pas devenir, de manière indirecte, des leviers de durcissement progressif qui ignoreraient les avancées – notamment technologiques – déjà à l'œuvre. L'EIAE doit rester un instrument exceptionnel, conformément au cadre européen, utilisé seulement lorsque les autres solutions montrent leurs limites. Nous pensons qu'un dispositif durable doit s'appuyer sur l'ensemble des leviers disponibles : • Une réduction du bruit à la source grâce aux avions de nouvelle génération ; • des pratiques opérationnelles optimisées; • une attention particulière à la ponctualité, • un dialogue structuré et pérenne entre acteurs. easyJet tient à réaffirmer son engagement à réduire son impact environnemental — sonore comme carbone — en poursuivant la modernisation de sa flotte, l'optimisation de ses opérations et le travail partenarial avec les acteurs du territoire.
100	03/04/2026	14:26	Contribution compagnie aérienne	Contribution d'easyJet à la consultation publique – Projet d'arrêté relatif aux restrictions à Toulouse Blagnac Présente à Toulouse depuis 2003, la compagnie easyJet contribue à la connectivité régionale et le dynamisme économique local. Avec 11 destinations court et moyen courrier, easyJet offre aux habitants un accès abordable aux grandes régions françaises et européennes, tout en facilitant l'arrivée de visiteurs internationaux pour le loisirs ou les affaires. Notre réseau de lignes en France et en Europe soutient ainsi le tourisme entrant et sortant et renforce l'attractivité du territoire. En tant que compagnie opérant exclusivement des Airbus motorisés par CFM (groupe Safran), easyJet participe pleinement à la chaîne de valeur aéronautique française. Nous nous engageons à réduire notre empreinte écologique, comme en témoigne notre feuille de route décarbonation qui court jusqu'en 2050. Nos efforts incluent notamment le renouvellement de notre flotte, l'éco pilotage, l'allègement de nos appareils (peinture extérieure et fauteuils plus légers). easyJet s'est fixé pour objectif intermédiaire une réduction de 35 % de l'intensité de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035. La maîtrise du bruit constitue un engagement de longue date pour le secteur et pour easyJet. Nous agissons sur plusieurs leviers : modernisation rapide de la flotte, et optimisation opérationnelle. Près d'un quart de notre flotte (qui compte plus de 350 avions) sont aujourd'hui des Airbus NEO, plus silencieux et plus sobres, et l'ensemble des appareils en commande appartiennent à cette nouvelle génération. En tant que membre de la FNAM, easyJet s'aligne sur la position de la Fédération et souhaite rappeler plusieurs principes nécessaires à un cadre équilibré et soutenable pour toutes les parties prenantes. Une baisse du bruit déjà observable et appelée à se poursuivre Les données récentes montrent une diminution du bruit autour de l'aéroport. L'EIAE actualisée illustre les résultats des actions conjointes du gestionnaire et des compagnies aériennes, notamment en matière de trafic nocturne et de cœur de nuit. Une vigilance nécessaire pour la suite Le futur comité de suivi des vols de nuit et le prochain PPBE devront fonctionner comme des outils d'amélioration continue, fondés sur le dialogue et l'objectivation. Ils ne doivent pas devenir, de manière indirecte, des leviers de durcissement progressif qui ignoreraient les avancées – notamment technologiques – déjà à l'œuvre. L'EIAE doit rester un instrument exceptionnel, conformément au cadre européen, utilisé seulement lorsque les autres solutions montrent leurs limites. Nous pensons qu'un dispositif durable doit s'appuyer sur l'ensemble des leviers disponibles : • Une réduction du bruit à la source grâce aux

				avions de nouvelle génération ; • des pratiques opérationnelles optimisées; • une attention particulière à la ponctualité, • un dialogue structuré et pérenne entre acteurs. easyJet tient à réaffirmer son engagement à réduire son impact environnemental — sonore comme carbone — en poursuivant la modernisation de sa flotte, l'optimisation de ses opérations et le travail partenarial avec les acteurs du territoire.
101	03/04/2026	15:12	Etude d'impact selon l'approche équilibrée – Toulouse Blagnac Réponse de FedEx à la consultation publique – Avril 2026	Dans le cadre de la consultation publique portant sur le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, FedEx souhaite apporter sa contribution en s'appuyant sur son expérience opérationnelle d'acteur de l'express opérant sur la plateforme. Il convient en premier lieu de rappeler le rôle structurant de l'aéroport, porte d'entrée essentielle d'un territoire à la connectivité terrestre par ailleurs limitée. Sur le bassin toulousain, à forte dominante industrielle, le fret aérien, qui assure 35 % des exportations françaises extra-européennes en valeur, s'avère déterminant pour les marchandises à haute valeur ajoutée. Convaincus que la réduction du bruit à la source demeure le levier d'action le plus pérenne, nous poursuivons activement le renouvellement de notre flotte par le déploiement d'appareils de type ATR. Ces appareils, qui figurent parmi les aéronefs les plus silencieux du marché, permettent de concilier maintien de l'activité et réduction significative de l'empreinte sonore. Il est primordial que le cadre réglementaire valorise cette transition technologique sans imposer des restrictions d'exploitation de nature à fragiliser l'équilibre économique des liaisons aériennes. À cet égard et alors que les nuisances sonores autour de l'aéroport sont en nette diminution, FedEx rappelle que l'Étude d'Impacts selon l'Approche Équilibrée (EIAE) doit demeurer une mesure de dernier recours lorsque les autres leviers s'avèrent insuffisants. En accord avec la FNAM, nous souhaitons que la séquence ouverte par cette consultation permette précisément de sortir d'une logique de recours quasi permanent à l'EIAE comme mode de régulation ordinaire. Nous considérons ainsi que le projet d'arrêté soumis à consultation préserve un équilibre acceptable en écartant les scénarios les plus déstabilisants examinés au cours de l'étude et en garantissant une réduction sensible des nuisances sonores sur la plateforme. Dans cette perspective, nous saluons la mesure visant l'alignement des restrictions portant sur les vols de fret à compter du 1er janvier 2029. Cette disposition, qui se traduira par une diminution importante du nombre de mouvements en cœur de nuit sur la plateforme est indispensable pour garantir une baisse effective des nuisances tout en prévenant toute rupture d'égalité de traitement entre les acteurs économiques locaux.
102	03/04/2026	15:19	Consultation publique projet d'arrêté de restrictions – contribution ATB	Aéroport Toulouse Blagnac souhaite rappeler son engagement et les résultats obtenus au côté des compagnies aériennes pour maîtriser les nuisances sonores en cœur de nuit. Nous sommes attachés à la maîtrise de l'exposition des populations aux nuisances sonores dans une approche équilibrée garantissant l'atteinte de cet objectif tout en soutenant la compétitivité économique et la connectivité du territoire. Nous resterons vigilants sur les dispositions qui s'ajouteront au projet d'arrêté de restrictions (comité de surveillance et PPBE) qui devront bien sûr respecter la réglementation européenne et s'inscrire dans le cadre donné par ce projet d'arrêté. Nos remarques sur le projet d'arrêté de restrictions portent sur les points suivants : définitions manquantes sur les heures prises en compte et sous-évaluation de l'impact socio-économique de l'arrêt du vol Chronopost. 1/ Rédaction de l'arrêté portant restriction d'exploitation : Article 2 Les définitions suivantes sont nécessaires : . Départ : départ du point de stationnement en vue du décollage (heure bloc) . Arrivée : arrivée au point de stationnement après un atterrissage (heure bloc) 2/ Arrêt des vols liés à l'activité de Chronopost après le 31/12/2028 : Les impacts socio-économiques de l'arrêt de ces vols ont été largement sous-estimés par l'étude. Ils sont évalués à 540 k€/ an pour le seul périmètre d'ATB, sans compter les impacts économiques et sociaux (emploi et chiffre d'affaires) chez les partenaires.

103	03/04/2026	15:20	Contribution Transavia France	Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (TLS/LFBO) Introduction Transavia France a pris connaissance du projet d'arrêté soumis à consultation, faisant suite à l'étude d'impact par approche équilibrée (EIAE) et portant de nouvelles restrictions d'exploitation destinées à réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Nous sommes alignés avec les contributions partagées par les autres compagnies du groupe Air France-KLM. En tant qu'opérateur majeur, le groupe Air France-KLM (Air France, KLM, Transavia) représente une part significative de l'activité sur la plateforme et a activement contribué à l'étude, en répondant aux sollicitations du préfet de Haute-Garonne, Pierre-André Durand, ainsi qu'à celles de ses équipes et du prestataire CGX. Les travaux menés sur deux ans, fondés sur une démarche scientifique rigoureuse, ont permis de dégager un scénario optimal conciliant impératif de réduction des nuisances sonores et préservation des bénéfices socio-économiques du transport aérien. Nous salvons la qualité des évaluations et l'esprit de concertation qui a prévalu : associations de riverains, élus, gestionnaire de l'aéroport et compagnies aériennes ont été pleinement impliqués au sein de groupes de travail dédiés. Ce dialogue ouvert a permis à toutes les sensibilités de s'exprimer et d'alimenter la réflexion ayant abouti aux scénarios de restriction finalement retenus. 1. Des efforts inédits et une flotte modernisée Le Groupe Air France-KLM investit massivement dans le renouvellement de sa flotte (essentiellement par des Airbus), réduisant ainsi significativement les nuisances sonores à la source. L'introduction d'avions de nouvelle génération, aux performances acoustiques considérablement améliorées, constitue un effort sans précédent dans l'histoire du groupe. Pour le cas de Transavia, nous remplaçons progressivement nos Boeing 737NG par des avions de la famille Airbus A320neo. Nous visons à avoir intégralement renouvelé notre flotte par des avions nouvelle génération à l'horizon 2030. Globalement, ces investissements massifs, qui représentent 2 milliards d'euros par an pour le groupe Air France-KLM et visent à porter à 70% la part d'avions de nouvelle génération dans la flotte à l'horizon 2030, contribuent fortement à la limitation des nuisances sonores autour des aéroports. Ces efforts s'inscrivent pleinement l'approche de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) qui soutient l'innovation technique comme levier privilégié de limitation des nuisances. 2. les objectifs de réduction du bruit sont déjà atteints La réglementation européenne (UE) N°598/2014 encadre précisément toute décision de restrictions d'activité aéroportuaire en conditionnant toute limitation au principe de stricte proportionnalité eu égard aux conséquences pour l'économie d'une part et aux effets catalytiques positifs pour les populations d'autre part. Les analyses menées dans le cadre de l'EIAE de Toulouse-Blagnac, et notamment les données actualisées présentées lors de la réunion plénière du 8 octobre 2025, convergent vers un constat factuel indéniable : les objectifs de réduction du bruit, définis par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et repris dans l'EIAE, seront atteints voire dépassés à l'horizon 2029 sans aucune mesure supplémentaire. En effet, le trafic en cœur de nuit a connu une mutation profonde, avec une baisse significative des mouvements : Entre 2018 et 2024, les vols programmés en cœur de nuit (0h-6h) ont chuté de 71%, Durant les trois premiers trimestres 2025¹, les vols réalisés en cœur de nuit sont inférieurs aux niveaux observés durant la période COVID (2020 et 2021), atteignant un niveau jamais atteint sur les 15 dernières années, Les indicateurs acoustiques clés utilisés dans le cadre de l'étude ($L_n > 50$ dB et HSD associé) seront 9% en dessous de leurs cibles respectives pour 2029, et la surface d'exposition ($L_n > 50$ dB) 2,2% inférieure à l'objectif. Ces résultats démontrent que le scénario dit « fil de l'eau », c'est-à-dire sans nouvelle mesure restrictive, permet non seulement d'atteindre, mais de dépasser les objectifs. Dès lors, toute restriction, quelle qu'elle soit, apparaît disproportionnée et injustifiée au regard du droit européen. Dans ce contexte, ces analyses auraient dû aboutir à l'abandon pur et simple de l'approche équilibrée. 3. Un engagement constructif et une acceptation conditionnelle des restrictions
-----	------------	-------	-------------------------------	---

			proposées. Néanmoins, dans un esprit constructif et pour maintenir la qualité du dialogue local, notamment au sein des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE), Transavia France est prête à accepter les nouvelles restrictions prévues par le projet d'arrêté, en gage de son engagement en faveur de la limitation des nuisances sonores. Plus précisément, Transavia France accepte les mesures suivantes, telles que définies dans l'Article 3 du projet d'arrêté : Interdiction d'opérer, entre 22 heures et 6 heures, des avions dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 13 EPNdB (Article 3.I) Interdiction de programmer des départs entre 23 heures et 6 heures (Article 3.II) Interdiction de programmer des arrivées entre 23 heures 30 et 6 heures (Article 3.III) Il est essentiel de rappeler que cette acceptation, qui va au-delà de ce qui serait strictement nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction du bruit, ne saurait être interprétée comme un accord de principe pour toute restriction future. Transavia France réaffirme son attachement au principe de proportionnalité, à la nécessité de décisions fondées sur des données objectives et un cadre juridique solide, pour préserver la viabilité économique et la connectivité du territoire. 4. Préservation de la connectivité et impact économique Le groupe Air France-KLM, via ses compagnies Air France, KLM et Transavia, est un acteur économique majeur en Occitanie, y générant plus de 54.000 emplois dont 1.800 salariés. Aussi, nos avions dits en 'night-stop' à Toulouse jouent un rôle clé dans la connectivité de la ville, en assurant des liaisons essentielles de/vers Paris Orly avec 8 fréquences dans chaque sens, tout au long de la journée. Nous connectons également Toulouse et sa région à la Bretagne, à l'Algérie et encore au Sénégal. Toute restriction allant au-delà de celles envisagées dans le projet d'arrêté, et qui ne serait pas justifiée par l'EIAE, nuirait considérablement à cette connectivité, indispensable pour le dynamisme économique et l'attractivité du territoire. De telles mesures impacteraient directement la capacité d'Air France à optimiser l'utilisation de sa flotte et à maintenir un niveau de service compétitif, au détriment des bénéfices socio-économiques générés. 5. La promotion du dialogue et de la gouvernance partagée Nous saluons et encourageons l'émergence d'un comité de surveillance du trafic de nuit (Article 6 du projet d'arrêté). Nous promovons le dialogue entre toutes les parties prenantes comme condition essentielle à toute avancée. Nous sommes convaincus que cette instance, inspirée de modèles vertueux, peut devenir un véritable outil de pilotage, garantissant un suivi transparent et une capacité d'action rapide en cas de dérive. Conclusion Transavia France est convaincue que le projet d'arrêté ouvre une voie équilibrée entre exigence environnementale, préservation de la connectivité et retombées économiques et sociales essentielles pour les territoires. Nous resterons toutefois très attentifs à l'évolution des restrictions et de la réglementation, afin que cet équilibre soit maintenu. Cette vigilance s'inscrira dans une démarche de dialogue constructif et continu, en lien avec l'ensemble des parties prenantes.
104	03/04/2026	16:10	Contribution FNAM La Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM), qui représente les principales compagnies aériennes opérant en France, prend acte du projet d'arrêté soumis à consultation publique concernant l'aérodrome de Toulouse-Blagnac. La FNAM rappelle son engagement en faveur de la maîtrise du bruit aérien. Dans cette logique, elle souligne que le déclenchement d'une EIAE a vocation à constituer un dernier recours. Lorsqu'une telle procédure est engagée, il importe dès lors que les restrictions retenues respectent pleinement le cadre européen et répondent aux exigences de meilleur ratio coût-efficacité, de proportionnalité et de soutenabilité. À cet égard, la FNAM observe que le dossier soumis à consultation a sensiblement évolué au cours de l'EIAE, à la lumière des données de trafic les plus récentes. La seconde phase de l'étude a en effet mis en évidence une inflexion nette du trafic nocturne et, plus particulièrement, du trafic en cœur de nuit. Elle a également confirmé que, dans le scénario de référence actualisé, l'objectif quantitatif sur la nuit complète était atteint. Au-delà de ce constat, cette EIAE met en lumière un enseignement de fond : à Toulouse, le bruit aérien a

			diminué, il diminue et il a vocation à continuer de diminuer. C'est un point important du de l'étude. Il atteste des efforts déjà engagés par les acteurs de la plateforme, qu'il s'agisse de la programmation des vols, de la maîtrise des débordements ou de l'amélioration progressive de la performance acoustique des flottes, et confirme qu'une trajectoire de réduction durable du bruit aérien est d'ores et déjà enclenchée. Au regard de ces éléments, la FNAM relève que le projet d'arrêté finalement soumis à consultation ne retient pas les scénarios les plus pénalisants examinés au cours de l'EIAE. Il s'inscrit dans une logique plus mesurée, consistant à renforcer le cadre existant sans basculer vers des restrictions d'exploitation de nature à déséquilibrer plus fortement le fonctionnement de la plateforme. Sous cet angle, le texte proposé demeure, à ce stade, dans un équilibre acceptable. L'enjeu se déplace désormais vers les conditions de mise en œuvre du dispositif, la gouvernance qui l'accompagnera et la manière dont seront préparées les prochaines étapes, en particulier le futur comité de suivi des vols de nuit et le prochain plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Sur le premier point, la FNAM est favorable à l'existence d'un dispositif de suivi du trafic nocturne. Un tel suivi est légitime et peut utilement contribuer à objectiver les évolutions observées, à identifier les causes opérationnelles des retards et à favoriser la mise en œuvre d'actions d'amélioration. Il convient toutefois de rappeler que cette instance n'aura pas vocation à examiner des manquements à l'arrêté, mais des mouvements juridiquement autorisés appelant une mobilisation collective pour en réduire l'occurrence. Dans ces conditions, l'utilité du comité dépendra étroitement de son fonctionnement concret. Pour être efficace, ce suivi doit être conçu comme un instrument d'amélioration effective et non comme un cadre de mise en cause publique systématique. Les modalités retenues à Paris-CDG et à Nantes illustrent l'intérêt d'un cadre de suivi régulier, objectif et orienté vers l'amélioration continue. Ces modalités, qui ont démontré leur capacité à concilier efficacité, objectivité et débats apaisés dans un esprit de résolution plutôt que d'exposition, offrent une référence utile pour la conception du futur dispositif toulousain. La même vigilance vaut pour le futur PPBE. La FNAM comprend qu'une nouvelle échéance de planification doive être engagée et que le prochain PPBE puisse formaliser les efforts attendus de l'ensemble des parties prenantes. Mais cet outil ne doit pas, directement ou indirectement, recréer les conditions d'une nouvelle EIAE ou d'un nouveau durcissement automatique du cadre applicable. De ce point de vue, il importe que les objectifs futurs soient clairement définis, mesurables, réalistes et assortis de modalités d'évaluation explicites. Il serait en effet problématique que des objectifs trop ouverts, trop qualitatifs ou insuffisamment bornés servent, à terme, de fondement à une remise en cause implicite de l'équilibre issu de la présente séquence. Une telle dérive introduirait une instabilité normative préjudiciable à tous : aux riverains, qui ont besoin de visibilité ; aux collectivités, qui ont besoin d'un cadre lisible ; et aux opérateurs, qui ont besoin de règles stables et prévisibles. La FNAM souhaite, à cet égard, que la séquence ouverte par cette consultation permette précisément de sortir d'une logique de recours quasi permanent à l'EIAE comme mode de régulation ordinaire. L'approche équilibrée n'a pas vocation à enfermer les territoires dans une succession continue d'études et de restrictions. Elle doit au contraire permettre de consolider dans la durée les autres leviers : réduction du bruit à la source, amélioration des pratiques opérationnelles, maîtrise de la ponctualité, renouvellement des flottes, dialogue territorial structuré et suivi objectif. En conclusion, la FNAM prend acte d'un projet d'arrêté qui, au regard des conclusions actualisées de l'EIAE, préserve à ce stade un point d'équilibre acceptable. Elle sera toutefois particulièrement attentive à ce que sa mise en œuvre, le fonctionnement du futur comité de suivi des vols de nuit et l'élaboration du prochain PPBE s'inscrivent dans une logique d'amélioration effective, apaisée, objectivée et juridiquement sécurisée, sans recréer, directement ou indirectement, les conditions d'un nouveau durcissement non justifié ni d'un retour à une logique de "tout EIAE".
--	--	--	--

105	03/04/2026	16:58	Contribution d'Air France	Air France a pris connaissance du projet d'arrêté soumis à consultation, faisant suite à l'étude d'impact par approche équilibrée (EIAE) et portant de nouvelles restrictions d'exploitation destinées à réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. En tant qu'opérateur majeur, le groupe Air France-KLM (Air France, KLM, Transavia) représente une part significative de l'activité sur la plateforme et a activement contribué à l'étude, en répondant aux sollicitations du préfet de Haute-Garonne, Pierre-André Durand, ainsi qu'à celles de ses équipes et de son prestataire CGX. Les travaux menés sur deux ans, fondés sur une démarche rigoureuse, ont permis de dégager un scénario optimal conciliant l'impératif de réduction des nuisances sonores et la préservation des bénéfices socio-économiques du transport aérien. Air France salue la qualité des évaluations et l'esprit de concertation qui a prévalu : associations de riverains, élus, gestionnaire de l'aéroport et compagnies aériennes ont été pleinement impliqués au sein de groupes de travail dédiés. Ce dialogue ouvert a permis à toutes les sensibilités de s'exprimer et d'alimenter la réflexion ayant abouti au scénario finalement retenu. 1. Des efforts inédits et une flotte modernisée Le Groupe Air France-KLM investit massivement dans le renouvellement de sa flotte (essentiellement par des Airbus), réduisant ainsi significativement les nuisances sonores à la source. L'introduction d'avions de nouvelle génération, aux performances acoustiques considérablement améliorées, constitue un effort sans précédent dans l'histoire du groupe. Sur le réseau moyen-courrier desservant Toulouse-Blagnac, les Airbus de la famille A320 sont progressivement remplacés par des Airbus A220, parmi les avions les plus silencieux de leur catégorie. Notons que les autres compagnies du groupe Air France-KLM qui opèrent au départ de Toulouse poursuivent également des politiques ambitieuses : Transavia et KLM remplacent leurs Boeing B737 par des Airbus de la famille A320neo, tandis que KLM-Cityhopper introduit progressivement des Embraer E195-E2, deux avions très performants sur le plan acoustique. Ces investissements massifs, qui représentent 2 milliards d'euros par an pour le groupe Air France-KLM et visent à porter la part d'avions de nouvelle génération dans la flotte à 70% à l'horizon 2030, contribuent fortement à la limitation des nuisances sonores autour des aéroports. Ces efforts s'inscrivent pleinement dans l'approche de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) qui soutient l'innovation technique comme levier privilégié de limitation des nuisances. 2. Les objectifs de réduction du bruit sont déjà atteints La réglementation européenne (UE) N°598/2014 encadre précisément toute décision de restriction d'activité aéroportuaire en conditionnant toute limitation au principe de stricte proportionnalité eu égard aux conséquences sur l'économie, d'une part, et aux effets catalytiques positifs pour les populations, d'autre part. Les analyses menées dans le cadre de l'EIAE de Toulouse-Blagnac, et notamment les données actualisées présentées lors de la réunion plénière du 8 octobre 2025, convergent vers un constat factuel indéniable : les objectifs de réduction du bruit, définis par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et repris dans l'EIAE, seront atteints voire dépassés à l'horizon 2029 sans aucune mesure supplémentaire. En effet, le trafic en cœur de nuit a connu une mutation profonde, avec une baisse significative des mouvements : - Entre 2018 et 2024, les vols programmés en cœur de nuit (0h-6h) ont chuté de 71%, - Sur les trois premiers trimestres 2025, les vols réalisés en cœur de nuit sont inférieurs aux niveaux observés durant la période COVID (2020 et 2021), atteignant un niveau jamais observé au cours des 15 dernières années, - Les indicateurs acoustiques clés utilisés dans le cadre de l'étude ($L_n > 50$ dB et HSD associé) seront 9% en dessous de leurs cibles respectives pour 2029, et la surface d'exposition ($L_n > 50$ dB) sera 2,2% inférieure à l'objectif. Ces résultats démontrent que le scénario dit « fil de l'eau », c'est-à-dire sans nouvelle mesure restrictive, permet non seulement d'atteindre, mais de dépasser les objectifs. Dès lors, toute restriction, quelle qu'elle soit, apparaît disproportionnée et injustifiée au regard du droit européen. Dans ce contexte, et en toute logique, ces analyses techniques auraient dû aboutir à l'abandon pur et simple de l'approche équilibrée. 3. Un engagement constructif
-----	------------	-------	---------------------------	---

				et une acceptation conditionnelle des restrictions proposées. Néanmoins, le scénario retenu dans le projet d'arrêté a le mérite d'apporter une solution équilibrée aux enjeux spécifiques de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il traduit une volonté manifeste d'intégrer au mieux les intérêts des différentes parties prenantes et de préserver un cadre propice à un dialogue constructif. En évitant des choix extrêmes susceptibles de cristalliser les oppositions, il préserve les conditions nécessaires à la poursuite d'échanges sereins, notamment au sein de la Commission Consultative de l'Environnement. Dans ces conditions, et dans un esprit de responsabilité et de concertation, Air France considère que ce scénario constitue une issue acceptable, permettant d'avancer collectivement tout en maintenant l'équilibre nécessaire entre les impératifs environnementaux, économiques et sociaux. L'acceptation de ces dispositions s'inscrit en parfaite continuité avec l'avis quasi unanime exprimé en CCE lors du vote du 19 février 2026 en soutien au projet d'arrêté. Il est toutefois essentiel de rappeler que cette position, qui va au-delà de ce qui serait strictement nécessaire à l'atteinte des objectifs de réduction du bruit, ne saurait être interprétée comme un accord de principe pour toute restriction future. Air France réaffirme son attachement au principe de proportionnalité, ainsi qu'à la nécessité de décisions fondées sur des données objectives et un cadre juridique solide, garants de la viabilité économique et de la connectivité du territoire. 4. Préservation de la connectivité et impact économique Le groupe Air France-KLM, via ses compagnies Air France, KLM et Transavia, est un acteur économique majeur en Occitanie, y employant directement 1.800 personnes et générant 54.000 emplois indirects et induits (étude Castéran / Mines-Télécom Business School, 2024). Aussi, nos avions dits en 'night-stop' à Toulouse jouent un rôle clé dans la connectivité de la ville, en assurant des liaisons essentielles de/vers Paris (CDG et Orly), et connectant Toulouse et sa région aux autres métropoles de France, d'Europe et du monde via les hubs de Lyon Saint-Exupéry, Paris-CDG et Amsterdam-Schiphol. Toute restriction allant au-delà de celles envisagées dans le projet d'arrêté, et qui ne serait pas justifiée par l'EIAE, nuirait considérablement à cette connectivité, indispensable pour le dynamisme économique et l'attractivité du territoire. De telles mesures impacteraient directement la capacité d'Air France à optimiser l'utilisation de sa flotte et à maintenir un niveau de service compétitif, au détriment des bénéfices socio-économiques générés. 5. La promotion du dialogue et de la gouvernance partagée Air France salue et encourage l'émergence d'un comité de surveillance du trafic de nuit (Article 6 du projet d'arrêté). La compagnie a toujours promu le dialogue entre toutes les parties prenantes comme condition essentielle à toute avancée. Nous sommes convaincus que cette instance, inspirée de modèles vertueux, peut devenir un véritable outil de pilotage, garantissant un suivi transparent et une capacité d'action rapide en cas de dérive. Conclusion Air France est convaincue que le projet d'arrêté ouvre une voie équilibrée entre exigence environnementale, préservation de la connectivité et retombées économiques et sociales essentielles pour les territoires. Air France restera toutefois très attentive à l'évolution des restrictions et de la réglementation, afin que cet équilibre soit maintenu. Cette vigilance s'inscrira dans une démarche de dialogue constructif et continu, en lien avec l'ensemble des parties prenantes.
106	05/04/2026	00:43	La programmation d'un vol et sa réalisation, incidences sur une nuit calme	L'objectif recherché est la réduction des nuisances sonores aux habitants. Le projet d'arrêté propose d'interdire la programmation de vols commerciaux (départs après 23h et arrivées à partir de 23:30). La pratique des Cie aériennes à Toulouse est de gérer systématiquement un retard sur les horaires 'programmés'. Par exemple hier, jour normal le 3/04/2025, vols du soir: arrivée prévue vol Ryanair de Naples à 23:25 , atterrissage 23:59. Départ vol EasyJet pour Londres départ prévu 22:10, décollage 00:05 ... (même les 5 premiers vols de ce matin ont environ 1/4 d'heure de retard chacun). Dans ces conditions, comment imaginer que réglementer une 'programmation' permettra d'atteindre les objectifs d'une 'nuit calme' ? Un seul avion qui décolle perturbe le sommeil de nombreux habitants, les retards conséquents des vols grignotent le temps de repos indispensable. Réglementer

				les horaires de décollage 'départ parking' et ceux d'arrivée à l'atterrissage serait plus clair et efficace, avec une interdiction des départs à partir de 23:15 et des arrivées à partir de 23:30 (comme à Orly; s'ils peuvent le faire , nous aussi !) Bien sûr avec une limitation stricte des dérogations possibles.
107	05/04/2026	18:36	Directeur Swiftair France	Swiftair opérant 3 avions sur la plate-forme de Toulouse, un B737-800(Chronopost) un B757 (DHL- sous le nom de Cygnus- group Swiftair) et un ATR 72 (FedEX) l'impact sera plus large que la seule vole de Chronopost. En effet, les synergies actuelle vis à vis de la base de Toulouse dans son ensemble regroupant pilotes et techniciens, seraient impactés. Les conséquences financières toucheront d'autre de nos clients 'que le seul Chronopost ». Pour ce qui concerne la route unique de Chronopost les conséquences directes sont : Une perte de chiffre d'affaires de EUR11,3 Million Une perte de 12 emplois directes 27% de la masse salariale française actuelle pour Chronopost. La préfecture n'a pas pris en compte durant les différentes consultations l'importance pour Chronopost d'opérer une arrivée en cœur de nuit entre minuit et 06h. Et une telle décision fait perdre ses lettres de noblesse à Toulouse en temps que capitale Européenne de l'aéronautique
108	05/04/2026	18:37	Directeur Swiftair France	Swiftair opérant 3 avions sur la plate-forme de Toulouse, un B737-800(Chronopost) un B757 (DHL- sous le nom de Cygnus- group Swiftair) et un ATR 72 (FedEX) l'impact sera plus large que la seule vole de Chronopost. En effet, les synergies actuelle vis à vis de la base de Toulouse dans son ensemble regroupant pilotes et techniciens, seraient impactés. Les conséquences financières toucheront d'autre de nos clients 'que le seul Chronopost ». Pour ce qui concerne la route unique de Chronopost les conséquences directes sont : Une perte de chiffre d'affaires de EUR11,3 Million Une perte de 12 emplois directes 27% de la masse salariale française actuelle pour Chronopost. La préfecture n'a pas pris en compte durant les différentes consultations l'importance pour Chronopost d'opérer une arrivée en cœur de nuit entre minuit et 06h. Et une telle décision fait perdre ses lettres de noblesse à Toulouse en temps que capitale Européenne de l'aéronautique
109	05/04/2026	21:00	Objet : CONSULTATION PUBLIQUE PROJET D'ARRETE RESTRICTIONS AEROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC – AVRIL 2026	Objet : CONSULTATION PUBLIQUE PROJET D'ARRETE RESTRICTIONS AEROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC – AVRIL 2026 DHL EXPRESS prend acte du projet d'arrêté soumis à consultation publique concernant l'aéroport de Toulouse-Blagnac. DHL Express fait partie du Groupe DHL qui est l'une des principales sociétés de transport et de logistique au monde, présente dans plus de 220 pays et territoires, et comptant près de 600 000 salariés. DHL EXPRESS fournit des services à délai déterminé pour garantir à ses clients BtoB et BtoC un fonctionnement continue de leurs chaînes d'approvisionnement. DHL EXPRESS rappelle son engagement en faveur de la maîtrise du bruit aérien. Dans cette logique, nous soulignons que le déclenchement d'une Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) doit avoir pour vocation de constituer un dernier recours. Lorsqu'une telle procédure est engagée, il importe dès lors que les restrictions retenues respectent pleinement le cadre européen et répondent aux exigences de meilleur ratio coût-efficacité, de proportionnalité et de soutenabilité. Les données de trafics actualisées présentées lors de la dernière réunion plénière du 8 octobre 2025 ont démontré de façon factuelle et indéniable que les objectifs de réduction du bruit, définis par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et repris dans l'EIAE, seront atteints et dépassés en 2029 sans aucune restriction. Le trafic en coeur de nuit est désormais inférieur aux années Covid. L'analyse des évolutions de trafic démontre une modification profonde de la programmation des vols, s'écartant des créneaux les plus sensibles pour les riverains. Les chiffres sont particulièrement éloquentes : • Entre 2018 et 2024, le nombre de départs programmés en coeur de nuit (00h-06h) a chuté de 85 %. • Les arrivées programmées sur cette même plage ont baissé de 67 %. • Les vols basculants sont à leur plus bas historique (hors période Covid). • Le nombre de vols réalisés en coeur de nuit sur les trois premiers trimestres 2025 est inférieur aux niveaux observés durant la période COVID (2020 et 2021). Cette maîtrise opérationnelle par les compagnies aériennes, en constante progression ces deux dernières années,

			a logiquement conduit à l'actualisation des données de l'EIAE. Les vols programmés en début de soirée et début de journée par les expressistes sont toujours respectés. Pour rappel nous n'opérons pas en cœur de nuit. Les objectifs de l'EIAE étaient ainsi atteints sans mesures restrictives supplémentaires. À cet égard et à la lumière des données de trafic les plus récentes, DHL EXPRESS a observé que le dossier soumis à consultation a sensiblement évolué au cours de l'EIAE. La seconde phase de l'étude a en effet mis en évidence une très nette inflexion à la baisse du trafic nocturne et, plus particulièrement, du trafic en cœur de nuit. L'étude a également confirmé que, dans le scénario de référence actualisé, l'objectif quantitatif sur la nuit complète était atteint sans même recourir à de nouvelles restrictions. En complément de ce constat, cette EIAE a mis en lumière un enseignement de fond qu'il est fondamental pour toutes les parties prenantes d'avoir à l'esprit : à Toulouse, le bruit aérien a diminué, il diminue et il a vocation à continuer de diminuer. Les projections à l'horizon 2029 confirment cet état de fait : • Le trafic en cœur de nuit est en baisse de 47% par rapport à 2017. • Les indicateurs acoustiques clés dépassent tous les objectifs fixés : le nombre d'habitants impactés ($L_n > 50$ dB) et l'indicateur HSD (fortes perturbations du sommeil) se situeront 9 % en dessous de leurs cibles respectives, tandis que la surface d'exposition ($L_n > 50$ dB) sera 2,2 % inférieure à l'objectif. Ceci constitue le point majeur de l'étude. Il atteste des efforts déjà très importants engagés par DHL EXPRESS sur la plateforme de Toulouse, qu'il s'agisse de la programmation et de la ponctualité des vols, ou de l'amélioration progressive de la performance acoustique des flottes, et confirme qu'une trajectoire de réduction durable du bruit aérien est d'ores et déjà enclenchée. Au regard de ces éléments, DHL EXPRESS relève que le projet d'arrêté soumis à consultation ne retient pas, fort heureusement et fort logiquement, les scénarios les plus pénalisants examinés au cours de l'EIAE. Il s'inscrit dans une logique plus mesurée, consistant à renforcer le cadre existant sans basculer vers des restrictions d'exploitation de nature à déséquilibrer plus fortement le fonctionnement de la plateforme. Sous cet angle, le texte proposé demeure, à ce stade, dans un équilibre que nous jugeons acceptable. L'enjeu se déplace désormais vers les conditions de mise en œuvre du dispositif, la gouvernance qui l'accompagnera et la manière dont seront préparées les prochaines étapes, en particulier le futur Comité de suivi des vols de nuit et le prochain Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Sur le premier point, DHL EXPRESS est favorable à l'existence d'un dispositif de suivi du trafic nocturne comme cela existe déjà à CDG et à Nantes. Un tel suivi est légitime et peut utilement contribuer à objectiver les évolutions observées, à identifier les causes opérationnelles des retards, tout en favorisant la mise en œuvre d'actions d'amélioration, mais aussi à objectiver et saluer la ponctualité des opérateurs. Dans ces conditions, l'utilité du comité dépendra étroitement de son fonctionnement concret. Pour être efficace, ce suivi doit être conçu comme un instrument d'amélioration effective et non comme un cadre de mise en cause publique systématique. Comme référence, les modalités retenues à Paris-CDG et à Nantes illustrent l'intérêt d'un cadre de suivi régulier, objectif et orienté vers l'amélioration continue. Par ailleurs, nous avons besoin de pouvoir sécuriser la tranche horaire pour nos vols exports en cas de programmation retardée (problèmes techniques, régulation ATC, instructions spéciales de l'aéroport, mauvaises conditions météorologiques). La même vigilance vaut pour le futur PPBE à Toulouse-Blagnac. DHL EXPRESS comprend qu'une nouvelle échéance de planification doive être engagée et que le prochain PPBE puisse formaliser les efforts attendus de l'ensemble des parties prenantes. Mais cet outil ne doit pas, directement ou indirectement, recréer les conditions d'une nouvelle EIAE ou d'un nouveau durcissement automatique du cadre applicable. En tant qu'opérateur privé, nous avons besoin de pouvoir sécuriser nos tranches horaires opérationnelles en cas de programmation retardée (problèmes techniques, régulation ATC, instructions spéciales de l'aéroport, mauvaises conditions météorologiques), et de ce fait, nous avons besoin de règles stables, prévisibles et pérennes pour nos activités et
--	--	--	---

				nos clients. De ce point de vue, il nous importe que les objectifs futurs soient clairement définis, mesurables, réalistes et assortis de modalités d'évaluation explicites. Il serait en effet problématique que des objectifs trop ouverts, trop qualitatifs ou insuffisamment bornés servent, à terme, de fondement à une remise en cause implicite de l'équilibre issu de la présente EIAE. DHL EXPRESS souhaite, à cet égard, que la séquence ouverte par cette consultation permette précisément de sortir d'une logique de recours quasi permanent à l'EIAE comme mode de régulation ordinaire. L'approche équilibrée n'a pas vocation à enfermer les territoires comme les entreprises dans une succession continue d'études et de restrictions. Elle doit au contraire permettre de consolider dans la durée les autres leviers : réduction du bruit à la source, amélioration des pratiques opérationnelles, maîtrise de la ponctualité, renouvellement des flottes, dialogue territorial et avec l'administration, structuré avec un suivi objectif. En conclusion, DHL EXPRESS prend acte d'un projet d'arrêté qui, au regard des conclusions actualisées de l'EIAE, préserve à ce stade un point d'équilibre que nous jugeons acceptable. Nous serons toutefois particulièrement attentifs à ce que sa mise en œuvre, le fonctionnement du futur Comité de suivi des vols de nuit et l'élaboration du prochain PPBE s'inscrivent dans une logique d'amélioration effective, de bon sens, objectivée et juridiquement sécurisée, sans recréer, directement ou indirectement, les conditions d'un nouveau durcissement non justifié ni d'un retour à une logique automatique de "tout EIAE".
110	05/04/2026	21:20	Une avancée mais il faut aller beaucoup plus loin dans l'encadrement du trafic aérien	Bonjour, Nous considérons que ce projet d'arrêté va dans le bon sens et constitue une avancée positive. Cependant, il nous semble important de souligner que les nuisances liées au trafic aérien restent beaucoup trop importantes sur le reste de la journée. Habitants de Saint-Geniès Bellevue, nous subissons régulièrement des nuisances sonores significatives même si nous habitons hors du PEB, avec certains jours où le passage répété des avions devient difficilement supportable. À cela s'ajoute une préoccupation concernant la pollution de l'air, à la fois au niveau local (émissions de particules) et global (contribution aux émissions de CO₂), ainsi qu'une pollution visuelle par beau temps (traînées visibles dans le ciel), pour un trafic commercial principalement court et moyen courrier dont nous ne profitons pas. En effet nous nous astreignons à ne jamais prendre l'avion – alors que nous en aurons les moyens – pour ne pas encourager un secteur qui représente à lui seul 2,5% des émissions mondiales de CO₂, mais 5% du réchauffement climatique (en prenant en compte les effets hors CO₂). Par ailleurs, des hélicoptères (très souvent ceux du SAMU) volent fréquemment à basse altitude, parfois à des heures nocturnes, ce qui accentue encore les nuisances sonores et le sentiment d'inconfort, jusqu'à faire trembler les murs de notre domicile. À cela s'ajoute le trafic de loisir le week-end par beau temps (aviation légère décollant de l'aérodrome de Lasbordes), qui constitue une pollution sonore et atmosphérique dont nous nous passerions volontiers. Nous demandons au-moins à ce que les altitudes minimales de vol autorisées des hélicoptères et de l'aviation légère soient significativement relevées pour diminuer la gêne induite par ce trafic. Enfin, un point très problématique concerne les vols d'essai autour de Toulouse, dont la signature est caractéristique sur Flightradar24 (rotations rapprochées dans le temps autour de l'agglomération toulousaine). Les phases d'accélération et de décélération répétées d'appareils de grande taille pour la plupart (nouveaux A350) génèrent des niveaux de bruit très élevés et particulièrement pénibles à supporter les jours concernés. Nous demandons à ce que ces vols d'essai soient beaucoup plus encadrés. En conclusion, même si ce projet d'arrêté constitue une avancée, il nous apparaît indispensable d'aller beaucoup plus loin afin de réduire de manière globale et significative les nuisances sonores et environnementales liées au trafic aérien généré par l'aéroport Toulouse-Blagnac. Cette restriction serait d'intérêt général, face à un trafic aérien qui sert en très grande majorité des intérêts catégoriels. Merci par avance pour l'attention que vous accorderez à ce commentaire.