

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	--	--------------------------

Étude d'impact selon l'approche
équilibrée
concernant l'aéroport de Toulouse-
Blagnac

Résumé non technique

	Fonction	Nom	Date	Signature
Vérifié par	DSAC sud - Adjointe au directeur	Réjane Lavenac	29/12/25	
Validé par	Le préfet de la région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne	Pierre-André Durand	30/12/25	

Ce document contient 59 pages.

	<p>Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15
		19/12/2025

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	--	--------------------------

SOMMAIRE

TABLE DES REFERENCES	5
GLOSSAIRE	7
1 PREAMBULE DU RESUME NON-TECHNIQUE	10
2 PHASE 1 DE L'EIAE (SEPT.23-SEPT.24)	10
2.1 CONTEXTE ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE	10
2.1.1 Déclenchement de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée	10
2.1.2 Spécificités de l'aéroport de Toulouse-Blagnac	12
2.1.3 Méthodologie de l'étude	12
2.2 DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE	14
2.3 CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES	16
2.3.1 Déroulement du processus de consultation	16
2.3.2 Position des parties prenantes	17
2.4 SCENARIO DE REFERENCE	19
2.4.1 Horizon de l'étude	19
2.4.2 Prévisions de trafic	19
2.4.3 Prise en compte des mesures opérationnelles du PPBE	19
2.4.4 Situation acoustique et sanitaire pour le fil de l'eau	21
2.5 OBJECTIF DE REDUCTION DU BRUIT	23
2.6 DESCRIPTION DES SCENARIOS	24
2.7 ÉVALUATION DES IMPACTS DES SCENARIOS	27
2.7.1 Méthodologie d'évaluation des impacts	27
2.7.2 Impacts sur le trafic	27
2.7.3 Impacts acoustiques	29
2.7.4 Impacts sanitaires	33
2.7.5 Impacts socio-économiques	33
2.8 BILAN PAR SCENARIO	39
3 PHASE 2 DE L'EIAE (MAI25-OCT.25)	40
3.1 ÉVOLUTION DU TRAFIC OBSERVE SUR LA PLATEFORME	41
3.2 NOUVEAU SCENARIO DE REFERENCE	43
3.3 CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES	44
3.3.1 Déroulé de la consultation	45
3.3.2 Position des parties prenantes	45
3.4 DESCRIPTION DES SCENARIOS	46
3.5 ÉVALUATION DES IMPACTS DES SCENARIOS	48

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	--	--------------------------

3.5.1	Impacts sur le trafic	48
3.5.2	Impacts acoustiques	49
3.5.3	Impacts sanitaires.....	53
3.5.4	Impacts socio-économiques	53
3.6	BILAN PAR SCENARIO	55
3.7	CONCLUSION.....	56
3.8	PROCHAINES ETAPES ET CALENDRIER	59

TABLE DES REFERENCES

Figure 1 - Grandes étapes de la démarche EIAE	12
Figure 2 - Évolution du volume de trafic annuel de nuit et en cœur de nuit depuis 2017	14
Figure 3 - Évolution du nombre de vols annuels prévus en cœur de nuit et des vols basculants depuis 2017	14
Figure 4 - Déroulé de la phase de consultation	17
Figure 5 - Synthèse des hypothèses liées aux mesures PPBE 004 et 005	20
Figure 6 - Courbe $Ln > 50$ dB(A) pour 2023 et le scénario de référence 2029	21
Figure 7 – Chronogrammes descriptifs des scénarios 1, 2, 2 sécurisé et 3	24
Figure 8 - Chronogrammes descriptifs du scénario 4	25
Figure 9 - Volumes de trafic restant par scénario et par créneau pour l'horizon 2029.....	28
Figure 10 - Courbes $Ln > 50$ dB(A) pour l'horizon 2029	29
Figure 11 – Courbes $NA70 > 5$ événements ou plus pour l'horizon 2029	31
Figure 12 - Courbes $LAeq_{00h-06h} > 45$ dB(A) pour l'horizon 2029	32
Figure 13 - Comparaison du potentiel de réduction acoustique sur les courbes d'exposition au bruit sur le cœur de nuit et des impacts socio-économiques par unité de réduction de la surface LA_{eq} $00h-06h > 45$ dB(A).....	38
Figure 14 – Évolution de la programmation des vols de nuit depuis 2017	41
Figure 15 – Évolution du nombre de vols basculants depuis 2017.....	42
Figure 16 – Évolution du nombre de vols réalisés en cœur de nuit depuis 2010 (année de création de l'observatoire cœur de nuit)	42
Figure 17 – Comparaison des volumes de trafic réalisés projetés pour le fil de l'eau (horizons 2026 et 2029) par rapport aux années 2017-2019-2023 et 2024	44
Figure 18 - Déroulé de la consultation dans cette deuxième phase.....	45
Figure 19 - Chronogramme descriptif du scénario 1	47
Figure 20 - Chronogramme descriptif du scénario 2	47
Figure 21 - Volumes de trafic restant par scénario et par créneau pour l'horizon 2029.....	49
Figure 22 - Courbes $Ln > 50$ dB(A) pour l'horizon 2029	50
Figure 23 - Courbes $NA70 > 5$ événements ou plus pour l'horizon 2029	51
Figure 24 – Courbes $LAeq_{00h-06h} > 45$ dB(A) pour l'horizon 2029	52
Figure 25 - Comparaison du potentiel de réduction acoustique sur les courbes d'exposition au bruit sur la nuit complète et des impacts socio-économiques par unité de réduction de la surface $Ln>50$ dB(A)	54
Figure 26 - Comparaison du potentiel de réduction acoustique sur les courbes d'exposition au bruit sur le cœur de nuit et des impacts socio-économiques par unité de réduction de la surface LA_{eq} $00h-06h > 45$ dB(A).....	55
Figure 27 – Quatre axes de la proposition de l'Autorité Compétente.....	57

	Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac	V 0.15 19/12/2025
---	--	----------------------

Tableau 1 - Mesures opérationnelles O04 et O05, extrait du PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac	20
Tableau 2 - Surfaces de la courbe $Ln > 50\text{dB(A)}$ pour 2023 et le scénario de référence 2029	21
Tableau 3 - Population impactée et HSD pour la courbe $Ln > 50 \text{ dB(A)}$ de 2023 et du scénario de référence 2029	22
Tableau 4 - Impacts sur le trafic à horizon 2029 pour les scénarios de restriction.....	27
Tableau 5 - Surfaces des courbes $Ln > 50 \text{ dB(A)}$ pour l'horizon 2029	30
Tableau 6 - Surfaces des courbes $NA70 > 5$ événements par nuit pour l'horizon 2029	31
Tableau 7 - Surfaces des courbes $LA_{eq\ 00h-06h} > 45\text{dB(A)}$ pour l'horizon 2029	32
Tableau 8 - Populations sous les courbes $Ln > 50 \text{ dB(A)}$ et HSD pour l'horizon 2029	33
Tableau 9 - Impacts socio-économiques (annuels) des scénarios.....	37
Tableau 10 -Comparaison des coûts unitaires de réduction de surface de la courbe $LA_{eq\ 0h-06h} > 45 \text{ dB(A)}$	38
Tableau 11 – Comparaison de l'impact unitaire sur les emplois par rapport à la réduction de surface de la courbe $LA_{eq\ 0h-06h} > 45 \text{ dB(A)}$	38
Tableau 12 - Résumé des impacts par scénario pour l'horizon 2029	39
Tableau 13 - Impacts sur le trafic à horizon 2029 pour les scénarios de restriction	48
Tableau 14 - Surfaces des courbes $Ln > 50 \text{ dB(A)}$ pour l'horizon 2029	50
Tableau 15 - Surfaces des courbes $NA70 > 5$ événements par nuit pour l'horizon 2029	51
Tableau 16 - Surfaces des courbes $LA_{eq\ 00h-06h} > 45\text{dB(A)}$ pour l'horizon 2029.....	52
Tableau 17 - Populations sous les courbes $Ln > 50 \text{ dB(A)}$ et HSD pour l'horizon 2029	53
Tableau 18 - Impacts socio-économiques (annuels) des scénarios	53
Tableau 19 - Résumé des impacts par scénario pour l'horizon 2029	55

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p style="text-align: center;">V 0.15 19/12/2025</p>
---	---	---

GLOSSAIRE

ACNUSA : autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, autorité indépendante chargée de contrôler les dispositifs de lutte contre les nuisances environnementales engendrées par le transport aérien autour et sur les aéroports (ou nuisances sonores aéroportuaires).

Annexe 16 : annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « Protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion.

Approche : phase du vol précédent l'atterrissement.

ATB : Aéroport de Toulouse-Blagnac

Avion basé : avion retournant à Toulouse en fin de journée pour y passer la nuit, et dont l'équipage est basé à Toulouse

CCE : commission consultative de l'environnement.

Chapitres : catégories définies aux fins de certification acoustique des aéronefs dans l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944.

Cœur de nuit : période s'étendant de 00h00 à 06h00.

CSB : carte stratégique de bruit.

dB(A) : le décibel (dB), est l'unité principale pour mesurer le niveau sonore. Le décibel pondéré A (dB(A)) est l'unité retenue pour représenter les sensibilités de l'oreille humaine. La pondération A, établie par la norme CEI 61672-1 de 2002, tient compte de la sensibilité moyenne, à un faible volume sonore, des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences.

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile.

EPNdB : Effective Perceived Noise decibel - Unité de mesure qui exprime le "niveau effectif de bruit perçu (EPNL)", à l'usage exclusif des mesures de bruit des aéronefs. Des facteurs de correction sont ajoutés pour tenir compte du son pur et de la durée du bruit perçu, ceux-ci étant les facteurs qui gênent le plus l'auditeur.

ETP : équivalent temps plein : unité de mesure d'une charge de travail, correspondant à un travail qui nécessiterait l'affectation d'une personne à plein temps pour le réaliser

Évènement sonore : un événement sonore est une variation du niveau de bruit instantané résultante d'une source de bruit (passage d'un avion, d'un train, d'un véhicule deux-roues motorisé très bruyant, coup de klaxon...). Un évènement sonore est caractérisé par son intensité maximale (pic de bruit) et par sa durée d'apparition.

Fil de l'eau : scénario d'évolution naturelle du trafic sur la plateforme, sans mise en place de mesure supplémentaire à celles déjà prévues dans le PPBE.

Heure bloc : heure de départ ou d'arrivée d'un avion à son poste de stationnement.

HSD : l'indice de fortes perturbations du sommeil (high sleep disturbance, HSD) due au bruit aérien, introduit par la directive (UE) 2020/367 du 4 mars 2020 qui vient modifier et préciser la directive

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p style="text-align: center;">V 0.15 19/12/2025</p>
---	---	--

2002/49/CE en ce qui concerne l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement.

LAeq, T : niveau continu équivalent sur une durée T. Il s'agit d'un niveau de bruit fictif qui, s'il était maintenu constant pendant une durée T, contiendrait la même énergie que le bruit réel qui a varié pendant cette durée. Comme le niveau sonore d'une source varie dans le temps, il est nécessaire de calculer la moyenne énergétique sur une durée donnée (Leq) afin d'observer et de comparer différentes valeurs. Lorsque cette valeur est pondérée A, on la nomme LAeq.

Ln : équivalent du LAeq en période nocturne (22 h-06 h).

Low-cost : transporteur aérien qui a une structure relativement peu coûteuse par rapport à d'autres transporteurs comparables et offre des tarifs bas (OACI Doc 9626).

Marge acoustique : écart entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie en un des trois points mentionnés au Chapitre 3 de l'Annexe 16, Volume I, Partie 2.

Marge acoustique cumulée ou marge cumulée : somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie pour chacun des trois points mentionnés au Chapitre 3 de l'Annexe 16, Volume I, Partie 2.

Mouvement : décollage ou atterrissage. Ainsi, pour un avion qui atterrit puis décolle d'une plateforme, on décompte deux mouvements distincts.

NA X : nombre d'évènements acoustiques supérieurs à X dB(A) en Lmax.

Nuit : période entre 22 h et 6 h.

Night-stop : avion retournant à Toulouse en fin de journée pour passer la nuit, mais dont l'équipage n'est pas basé à Toulouse (hébergement du personnel navigant à l'hôtel)

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale.

PEB : plan d'exposition au bruit.

PGS : plan de gêne sonore.

PPBE : plan de prévention du bruit dans l'environnement.

QFU : direction magnétique d'une piste donnée en dizaine de degrés par rapport au Nord magnétique. Dans le cas de l'aéroport de Toulouse-Blagnac le QFU des pistes est le QFU 14 (face au Sud), pour lequel les arrivées se font par le Nord et les départs vers le Sud, ou le QFU 32 (face au Nord) pour lequel les arrivées se font par le Sud et les départs vers le Nord. L'aéroport disposant de deux pistes parallèles, la lettre ajoutée (R ou L) indique si l'on parle de la piste droite (R) ou gauche (L) dans le sens du mouvement (par exemple 32R indique un mouvement face au nord, sur la piste côté aérogare).

SNA : Services de la navigation aérienne.

STAC : Service technique de l'aviation civile.

Vol basculant en cœur de nuit : vol programmé pour être réalisé avant minuit ou après 06h00, mais qui est opéré sur le cœur de nuit.

	<h1>Résumé non technique</h1> <h2>Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</h2>	V 0.15
		19/12/2025

Vols exemptés : le règlement 598/2014 ne s'applique pas aux vols militaires, aux aéronefs menant des opérations de douane, de police et de lutte contre les incendies, ainsi que les vols opérant pour des raisons d'urgence humanitaire, les opérations de recherche et de sauvetage en situation d'urgence, l'aide médicale ainsi que les opérations de secours en cas de catastrophe.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	--	--------------------------

1 PREAMBULE DU RESUME NON-TECHNIQUE

Cette Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) pour l'aéroport se présente en deux parties, réalisées sur des temporalités différentes :

- La première partie s'est déroulée de septembre 2023 à septembre 2024 et portait sur les données disponibles au début du diagnostic, à savoir les données de trafic jusqu'à 2023. Lors de cette première analyse, un scénario de référence (2026 et 2029) a été construit, à partir des informations disponibles à cette époque. Les scénarios de restrictions ont ensuite été établis et évalués en termes d'impacts acoustiques, sanitaires et socio-économiques. La comparaison avec les objectifs de réduction du bruit et l'analyse coût-efficacité a été établie sur cette base, et présentée aux parties prenantes au 3^e trimestre 2024.
- Au printemps 2025, au regard des évolutions du contexte aéroportuaire, notamment au niveau local, l'autorité compétente a décidé de mettre à jour les premières analyses menées pour prendre en compte les informations alors disponibles (annonces du départ de la base de la compagnie Easyjet, diminution forte du trafic cœur de nuit sur 2024 et 2025, ...). C'est l'objet de la deuxième partie de cette EIAE : à partir de la nouvelle réalité du trafic constaté, le scénario de référence a été réévalué, l'adéquation des scénarios réexaminée et les impacts des scénarios de restrictions retenus ont été mis à jour en prenant en compte les éléments fournis par les opérateurs aériens. Une nouvelle analyse coût-efficacité a été menée, afin de fournir tous les éléments nécessaires à la prise de décision de l'autorité compétente au regard des objectifs de réduction du bruit fixés.

Ces deux phases de l'étude sont présentées successivement dans ce résumé non-technique.

2 PHASE 1 DE L'EIAE (SEPT.23-SEPT.24)

2.1 CONTEXTE ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE

2.1.1 Déclenchement de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est situé sur le territoire des communes de Blagnac, Colomiers, Cornebarrieu et Toulouse, dans une zone urbaine dense. La question des nuisances sonores liées à l'activité de la plateforme aéroportuaire demeure ainsi un sujet de préoccupation depuis de nombreuses années. Comme mentionné dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour la période 2018-2023, les estimations de population impactée en 2017 dans la courbe d'exposition au bruit la nuit dépassent de plus de 50% les estimations qui avaient été faites pour le long terme des cartes stratégiques de bruit (CSB), malgré une surface de courbe seulement 5% supérieure à celle du long terme des CSB. Cela s'explique par le transfert de mouvements d'aéronefs en direction du sud-est, côté ville, où la population est plus dense. La

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique</p> <p style="text-align: center;">Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15</p> <p>19/12/2025</p>
---	---	---------------------------------

population impactée a diminué en 2019 par rapport à 2017, de même qu'en 2023 notamment du fait d'un trafic plus faible. Toutefois la population impactée reste nettement supérieure aux estimations faites pour le long terme des CSB.

Aussi, le PPBE a notamment pour objectif de s'assurer que la surface et le décompte des populations exposées au trafic de nuit sont maintenus à un niveau inférieur ou égal au niveau prévu par les CSB de 2017 pour le long terme, soit pour les courbes $Ln > 50$ dB, une surface de 12,57 km² et 8 480 habitants.

Par ailleurs, on constate une augmentation des vols dits basculants sur le cœur de nuit (00h-06h) ces dernières années, alors que le trafic reste très en-deçà des niveaux de trafic de 2019 sur cette période. Les vols basculants en cœur de nuit sont des vols programmés pour être réalisés avant minuit ou après 06h00, mais qui ont été opérés en cœur de nuit.

Pour répondre aux problèmes de bruit liés au trafic aérien, le concept d'approche équilibrée pour la gestion des nuisances sonores aéronautiques a été adopté par l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en 2001. Cette approche consiste à examiner de façon cohérente les diverses mesures disponibles pour réduire le bruit, à savoir la réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures d'exploitation dites « moindre bruit » et les restrictions d'exploitation, dans l'optique de concilier le développement économique et la maîtrise des nuisances sonores et environnementales.

Ce concept a été repris dans la réglementation européenne qui impose la réalisation d'une étude dite « étude d'impact selon l'approche équilibrée » (EIAE) avant d'introduire des restrictions d'exploitation pour les aéroports dont le trafic dépasse les 50 000 mouvements par an d'aéronefs de plus de 34 tonnes (règlement (UE) n° 598/2014¹).

La conduite d'une EIAE est précisément une des mesures retenues dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement 2018-2023 (PPBE) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, pour compléter les autres mesures prévues dans le plan et parvenir à atteindre l'objectif de réduction de bruit retenu. Elle était également un des engagements pris dans le cadre de l'atelier des territoires de la place aéroportuaire de Toulouse-Blagnac, initié en janvier 2022 et clos en juin 2023, lancé pour renouer le dialogue entre les acteurs du territoire autour de l'aéroport (notamment professions aéronautiques, élus et associations environnementales et de riverains).

Le préfet de Haute-Garonne, autorité compétente pour piloter l'étude d'impact², a ainsi annoncé son lancement lors de la réunion dédiée du 27 septembre 2023. Cette étude a été confiée au prestataire CGX AERO, accompagné de son partenaire acousticien GAMBA ACOUSTIQUE.

Conformément au cadre défini dans le PPBE, la portée de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée retenue par la préfecture de Haute-Garonne correspond à la période nocturne (22h-06h).

¹ Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE

² Conformément au décret n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances aéroportuaires.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15 19/12/2025</p>
---	---	-------------------------------

2.1.2 Spécificités de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

L'aéroport de Toulouse-Blagnac possède la particularité d'accueillir à la fois du trafic commercial (passagers et fret) et des vols liés à l'activité des constructeurs aéronautiques (Airbus, ATR) implantés sur l'aéroport. L'une des problématiques de l'étude est ainsi de concilier les enjeux industriels importants, découlant de la capacité des avionneurs à pouvoir opérer en période nocturne (y compris en cœur de nuit) des vols ponctuels permettant l'approvisionnement des chaînes d'assemblage ou des vols de livraisons d'avions neufs, avec les attentes légitimes des riverains de réduction des nuisances sonores aériennes.

Une autre particularité de l'aéroport est le vol quasi quotidien de la compagnie Swiftair qui atterrit entre 2h30 et 3h. Les horaires actuels de ce vol sont la résultante d'impératifs contractuels et de contraintes opérationnelles pour le groupe La Poste. Ce vol permet une connexion avec l'ensemble du territoire, y compris des territoires éloignés et ruraux, avec l'acheminement de plis et colis sur des longues distances dans des délais parfois courts, facilités par le recours à l'avion et ensuite au réseau des facteurs de La Poste. Il permet la livraison de colis urgents, majoritairement en « business to business », pour les entreprises et les hôpitaux de tout le quart Sud-Ouest de la France.

2.1.3 Méthodologie de l'étude

La démarche suivie au cours de l'étude est constituée de cinq grandes étapes :

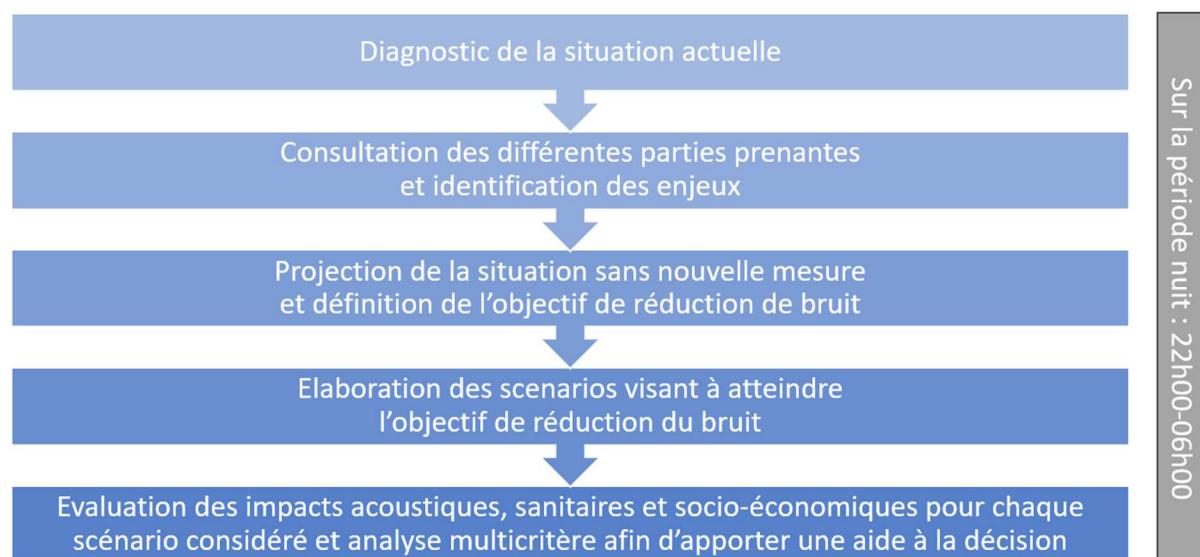


Figure 1 - Grandes étapes de la démarche EIAE

L'étape de diagnostic vise à étudier l'évolution de l'aéroport jusqu'à la situation actuelle, au travers de l'analyse du trafic, des données issues des stations de mesure de bruit, de l'analyse documentaire (PPBE, PEB, PGS, ...), et permet ainsi notamment d'objectiver le problème de bruit sur la plateforme après examen des trois premiers piliers de l'approche équilibrée, à savoir la réduction du bruit à la

EIAE TLS - Résumé non-technique phases 1 et 2_v0.15 signé	Page 12/59
© 2025 par CGX. - Toute reproduction, même partielle, tout transfert à un tiers sous quelque forme que ce soit, sont strictement interdits sans autorisation écrite de CGX AERO.	(TPL-FR)Word_v4

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique</p> <p style="text-align: center;">Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15</p> <p>19/12/2025</p>
---	---	---------------------------------

source, la gestion et la planification des sols et l'optimisation des procédures opérationnelles de navigation.

A la suite du diagnostic, une phase de consultation permet de rencontrer les représentants du territoire, les associations de riverains et de défense de l'environnement, les professionnels de l'aéronautique et autres acteurs socio-économiques au travers de divers ateliers et entretiens bilatéraux. Le but de cette étape est de présenter la démarche de l'EIAE, de recueillir la position et les attentes de chacun, et d'identifier les enjeux.

La troisième étape consiste à établir le scénario de référence, sur la base duquel seront évalués les impacts des scénarios de restriction, et à définir l'objectif de réduction du bruit. Le scénario de référence correspond à la projection de la situation actuelle à un horizon temporel donné, en l'absence de mesure complémentaire autres que celles prévues dans le PPBE.

Les scénarios de restriction visant à atteindre l'objectif de réduction du bruit sont ensuite la combinaison de différents critères de restrictions. Les scénarios retenus sont évalués du point de vue des impacts acoustiques, sanitaires et socio-économiques. À partir de ces résultats, les différents scénarios sont finalement comparés au travers d'une analyse coût-efficacité dans le but de fournir une aide à la décision à l'autorité compétente.

2.2 DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

La reprise du trafic aérien qui s'observe depuis 2021 se traduit par une augmentation des nuisances sonores nocturnes, qui sont de nouveau proches (en 2023) des valeurs maximales observées en 2017. Plusieurs phénomènes sont observés :

- Le volume de trafic annuel de nuit en 2023 atteint 92% du volume de trafic de nuit observé en 2019 (7 935 vols), et le volume de trafic annuel en cœur de nuit (0h-6h) en 2023 représente 80% du volume observé en 2019 (1 501 vols).

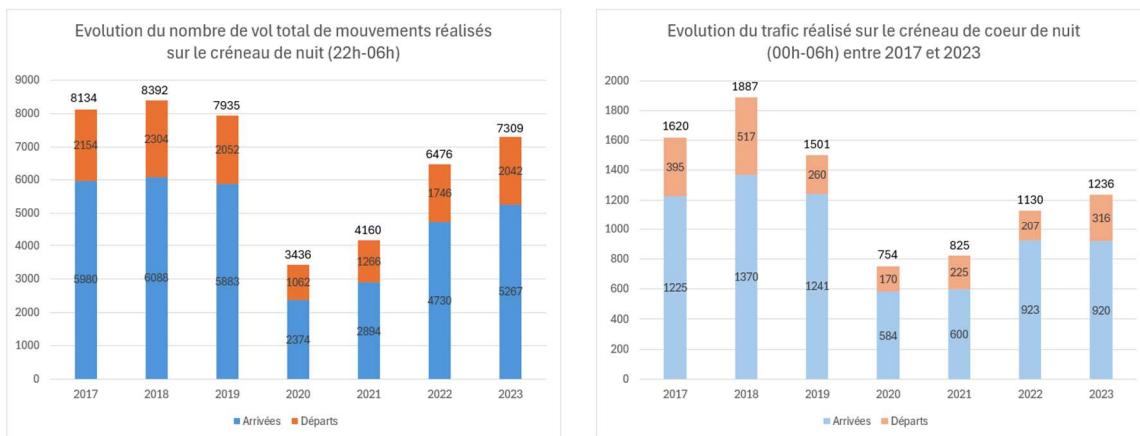


Figure 2 - Évolution du volume de trafic annuel de nuit et en cœur de nuit depuis 2017

- Les analyses de trafic 2022 et 2023 ont montré une augmentation des vols dits basculants, initialement programmés en début de nuit (ou après 6h le matin) mais réalisés sur le cœur de nuit (0h-6h). Ce phénomène s'explique par l'augmentation du volume d'avions basés, et des aléas d'exploitation aux causes multiples. En 2023, 64% des vols en cœur de nuit sont des vols basculants.

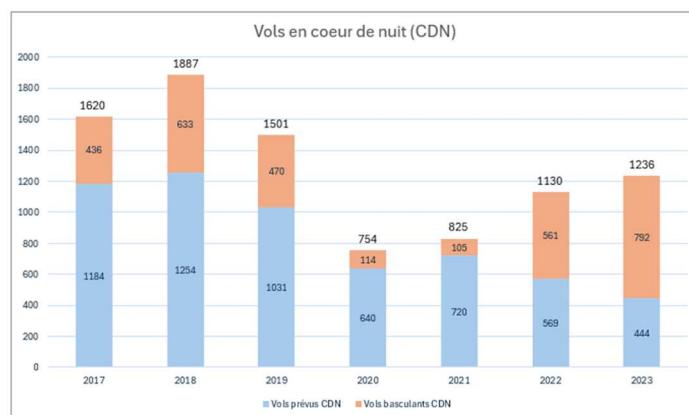


Figure 3 - Évolution du nombre de vols annuels prévus en cœur de nuit et des vols basculants depuis 2017

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique</p> <p style="text-align: center;">Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	---	--------------------------

- L'augmentation de la part des mouvements sur le sud en cœur de nuit, liée au remplacement d'une partie du trafic de fret avec des origines/destinations septentrionales par du trafic passager avec des origines/destinations plus méridionales, augmente la gêne pour la population exposée, l'urbanisation étant plus dense au sud de la plateforme. Les populations exposées au bruit nocturnes étaient ainsi estimées à 14 760 en 2017 et 12 815 en 2019, alors que l'objectif fixé par le PPBE est de ne pas dépasser les 8 480 (sur la base de données INSEE de 2015), objectif corrigé à 8 826 habitants avec la base de données plus récente de l'INSEE de 2019.

Les acteurs de l'aérien ont indiqué avoir engagé des actions volontaires pour réduire les nuisances sonores nocturnes (transfert de vols du cœur de nuit vers le début de nuit, changement de flotte, ...). Ils les poursuivent encore aujourd'hui dans un contexte post-COVID déjà synonyme de fragilité.

Néanmoins, cette situation est jugée inacceptable par certains représentants du territoire (les associations et certains élus), qui subissaient jusqu'en 2023 une augmentation des nuisances en particulier sur le cœur de nuit (0h-6h), et qui expriment des attentes fortes en termes de réduction des nuisances avec, en particulier, un point de crispation très fort sur le sujet des vols basculants.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15 19/12/2025</p>
---	---	-------------------------------

2.3 CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

2.3.1 Déroulement du processus de consultation

Afin de compléter le diagnostic effectué lors de la première étape et recueillir les attentes des parties prenantes, s'est tenue une phase de consultation au travers d'ateliers, d'entretiens en visio-conférence, d'entretiens téléphoniques, d'échanges par courrier électronique, et d'envoi d'un questionnaire en ligne.

Les parties prenantes de l'étude sont constituées par les trois collèges de la CCE, qui sont les élus, les associations de riverains et de protection de l'environnement, et les professionnels aéronautiques, auxquels ont été ajoutés des acteurs locaux dont le point de vue pouvait sembler pertinent comme la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'Agence Régionale de Santé ou encore le Medef.

Les objectifs de la consultation étaient les suivants :

- Présenter le concept d'approche équilibrée, compléter le diagnostic de la situation actuelle, et recueillir la position et les attentes des parties prenantes ;
- Consolider les hypothèses à prendre en compte dans la construction du scénario de référence ;
- Présenter aux parties prenantes les restrictions et cas d'étude envisagés et les impacts trafic associés ;
- Permettre aux différentes parties prenantes d'échanger et débattre au sujet des restrictions à mettre en place lors de séances en plénière ;
- Évaluer la capacité d'adaptation des compagnies aériennes face aux restrictions envisagées dans les scénarios.

L'articulation de la phase de consultation et ses différentes temporalités sont présentées au travers de la Figure 4.

A noter qu'en parallèle des différents ateliers et entretiens, la plateforme en ligne RESANA a été mise à disposition des parties prenantes pour faire part de diverses contributions.

	<h1>Résumé non technique</h1> <h2>Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</h2>	V 0.15 19/12/2025
---	---	--------------------------

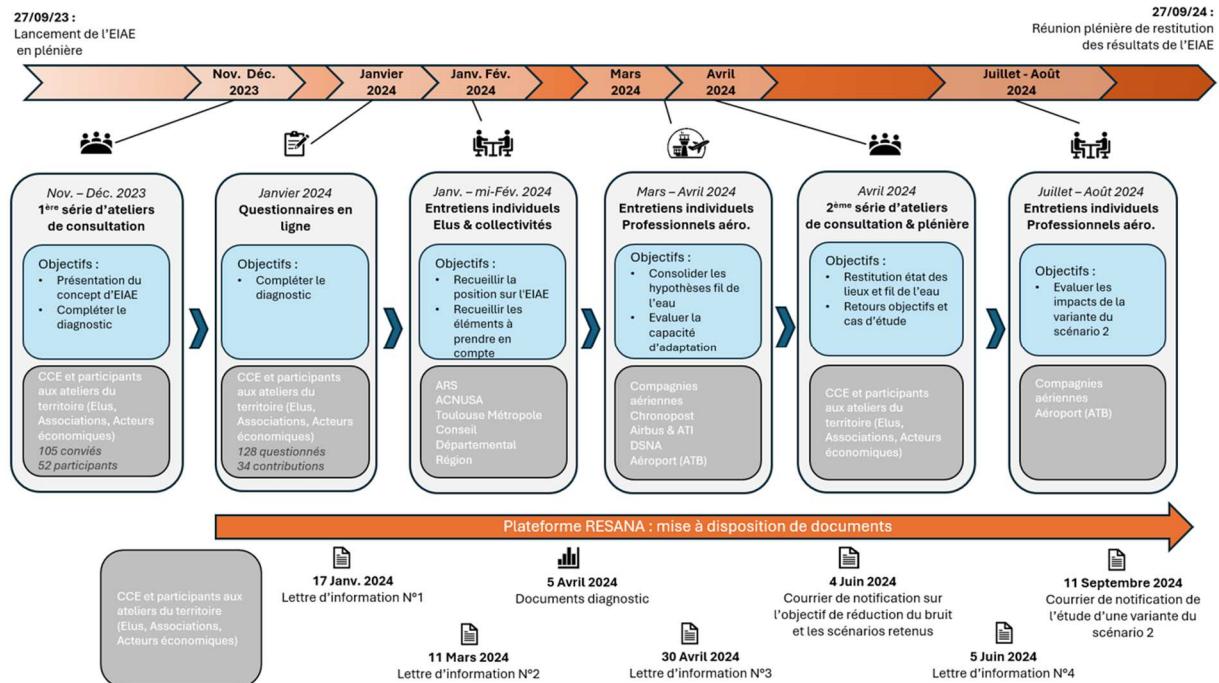


Figure 4 - Déroulé de la phase de consultation

À l'issue de la phase de diagnostic et de consultation, au regard de toutes les informations partagées et en connaissance du contenu des échanges et des différentes propositions, le préfet de la Haute-Garonne a pu fixer l'objectif de réduction de bruit de l'EIAE et sélectionner les scénarios à étudier. L'objectif de réduction de bruit ainsi que les scénarios retenus ont été communiqués le 4 juin 2024 dans un courrier du préfet à destination des parties prenantes. Ce courrier a également été mis à disposition sur RESANA.

2.3.2 Position des parties prenantes

Les ateliers de concertation menés sur la première quinzaine d'avril concernant les types de restrictions à l'étude ont fait ressortir les positionnements détaillés ci-après.

Les points présentés ci-dessous constituent une synthèse des échanges et des discussions tenues. Ils mettent en lumière les sujets majeurs abordés, sans prétendre refléter une adhésion unanime ou une position commune de l'ensemble des participants.

2.3.2.1 Élus

Pour les élus l'aéroport est indispensable au développement économique et au rayonnement de la région. C'est la raison pour laquelle tout doit être mis en œuvre pour limiter ses nuisances afin d'avoir un niveau d'acceptabilité suffisant.

EIAE TLS - Résumé non-technique phases 1 et 2_v0.15 signé	Page 17/59
© 2025 par CGX. - Toute reproduction, même partielle, tout transfert à un tiers sous quelque forme que ce soit, sont strictement interdits sans autorisation écrite de CGX AERO.	(TPL-FR)Word_v4

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	---	--------------------------

Le créneau de cœur de nuit est le plus critique avec la problématique des vols basculants, et du vol de Swiftair dont l'heure d'arrivée est en cœur de nuit (entre 2h30 et 3h00). Pour certains élus les restrictions doivent toutefois s'étendre au-delà du cœur de nuit pour tendre vers une plage de calme plus longue comme recommandée par l'OMS (8h).

2.3.2.2 *Associations de riverains et défense de l'environnement*

Pour les associations de riverains et de défense de l'environnement l'aéroport est une infrastructure utile dont l'activité doit être adaptée à son environnement. La santé et la sécurité des riverains doivent être une priorité.

Les associations souhaiteraient que l'EIAE traite de la journée complète et pas uniquement de la nuit. Des restrictions sur la nuit complète (22h-06h) leur semblent nécessaires pour ne pas avoir une concentration des vols sur la période 22h-00h et respecter une période de 8h de calme. Les restrictions doivent cibler en priorité les vols commerciaux passagers (les vols Airbus peuvent être tolérés au vu de leur faible nombre).

2.3.2.3 *Professionnels aéronautiques et représentants du personnel*

Les acteurs de l'aérien ont engagé des actions volontaires pour réduire les nuisances sonores nocturnes (transfert de vols du cœur de nuit vers le début de nuit, changement de flotte, ...), et certaines mesures commencent à peine à produire leurs effets.

Les compagnies mettent en garde contre la perte d'attractivité de la plateforme liée à des interdictions strictes. Elles ont besoin d'une certaine plage d'utilisation pour rentabiliser leurs investissements, et de flexibilité pour opérer. Les impacts socio-économiques des restrictions et l'impact sur les avions basés, générateurs d'emplois, ne doivent pas être sous-estimés.

Par ailleurs, le fret aérien est un vecteur de compétitivité structurant pour des marchandises à haute valeur ajoutée, d'autant plus dans la région de Toulouse qui abrite Airbus.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p style="text-align: center;">V 0.15 19/12/2025</p>
---	---	--

2.4 SCENARIO DE REFERENCE

Le scénario de référence ou « fil de l'eau » est le scénario servant de base à l'évaluation des impacts des restrictions. Il correspond au scénario d'évolution de l'aéroport sans mise en place de restrictions supplémentaires à celles existantes et prévues au PPBE.

2.4.1 Horizon de l'étude

L'horizon d'étude retenu est fixé à 2029, qui correspond à la fin de la période du prochain PPBE. Il convient de noter que cette année ne correspond pas à la date d'entrée en vigueur des éventuelles mesures de restrictions mais constitue le cadre d'évaluation des impacts.

Les effets acoustiques et sanitaires des scénarios ont également été évalués à plus court terme pour l'année 2026.

2.4.2 Prévisions de trafic

Les prévisions de trafic pour le fil de l'eau ont été fournies par ATB. Elles détaillent le nombre de mouvements programmés et réalisés.

Le nombre de mouvements réalisés a été estimé à partir des données historiques et de la dérive programme observée durant la période s'étendant de mai 2023 à avril 2024, période considérée comme représentative de la situation nominale. Les données transmises par ATB, comportant les volumes de trafic, mais également les modèles d'aéronefs utilisés, ont été consolidées avec les compagnies aériennes au cours de la phase de consultation.

Pour le fil de l'eau à horizon 2029, les prévisions montrent une hausse de 20% du trafic sur la nuit complète par rapport à 2023 et un nombre de vols en cœur de nuit similaire à 2023. La croissance est portée par les compagnies low-cost. La part d'aéronefs de nouvelle génération (NEO, MAX, ...) est en hausse avec plus de 23% en 2029 contre environ 4% en 2022.

2.4.3 Prise en compte des mesures opérationnelles du PPBE

Le fil de l'eau correspond à la projection dans un horizon temporel déterminé de la situation actuelle nonobstant les mesures de restrictions supplémentaires envisagées dans le cadre de l'étude.

Dans cette optique, des hypothèses ont été définies avec le SNA/S afin d'intégrer dans le fil de l'eau les effets des mesures opérationnelles prévues dans le PBPE 2018-2023 et ayant un effet sur le périmètre de l'étude. Les mesures opérationnelles concernées sont les mesures O04 et O05, puisqu'elles influent respectivement sur l'utilisation des pistes droite (R) / gauche (L) et sur la répartition Nord/Sud des arrivées et départs.

n° PPBE	Intitulé de la mesure PPBE	Porteur	Échéance	Indicateurs
O04	Identifier les possibilités d'utilisation des pistes droite / gauche et leur influence sur les zones de population impactées par le bruit, dans l'objectif de fixer des orientations en nuit complète	SNA sud / DSAC sud	2023	Suivi d'un indicateur de l'utilisation des pistes en cœur de nuit, et en nuit complète, dans l'Observatoire Cœur de nuit.
O05	Définir une méthode de travail pour le choix du QFU préférentiel par vent calme en nuit complète dans l'objectif de favoriser les atterrissages face au sud-est et les décollages face au nord-ouest et de revenir à l'équilibre de 2010	SNA-Sud, DSAC sud, compagnies aériennes	2023	Suivi d'un indicateur de l'utilisation des pistes en cœur de nuit, et en nuit complète, dans l'Observatoire Cœur de nuit. Mesure des populations impactées en nuit complète

Tableau 1 - Mesures opérationnelles O04 et O05, extrait du PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

Les hypothèses retenues dans le fil de l'eau, validées avec le SNA/S, sont synthétisées sur la Figure 5 ci-dessous. Cette figure présente la répartition des mouvements entre le nord et le sud (en-tête de tableau) pour les arrivées et les départs, ainsi que la répartition des arrivées et départs entre les pistes gauche et droite pour chaque QFU (direction du vol) :



Figure 5 - Synthèse des hypothèses liées aux mesures PPBE O04 et O05

En QFU 14 (arrivées par le nord et départ vers le sud), une exploitation en monopiste de la piste 14R est supposée (arrivées et départs sur la même piste). Les hypothèses tiennent toutefois compte d'une part d'aléas (fermeture/travaux, évacuations sanitaires, délestage, ...) ce qui explique les 10% de mouvements maintenus sur la deuxième piste (14L).

Pour la répartition Nord/Sud (effet de la mesure O05), des hypothèses très conservatives ont été retenues, proches de la répartition Nord / Sud historique de 2019, compte-tenu de la dépendance aux conditions météorologiques.

2.4.4 Situation acoustique et sanitaire pour le fil de l'eau

Les simulations acoustiques montrent un accroissement de la surface de la courbe d'exposition au bruit pour le fil de l'eau (cf. Tableau 2 et Figure 6 ci-dessous).

	Surface Ln>50 dB(A) (km ²)	Ecart par rapport à 2023
2023	12,58	0,0%
Fil de l'eau 2029	14,25	+13,3%

Tableau 2 - Surfaces de la courbe Ln > 50dB(A)³ pour 2023 et le scénario de référence 2029

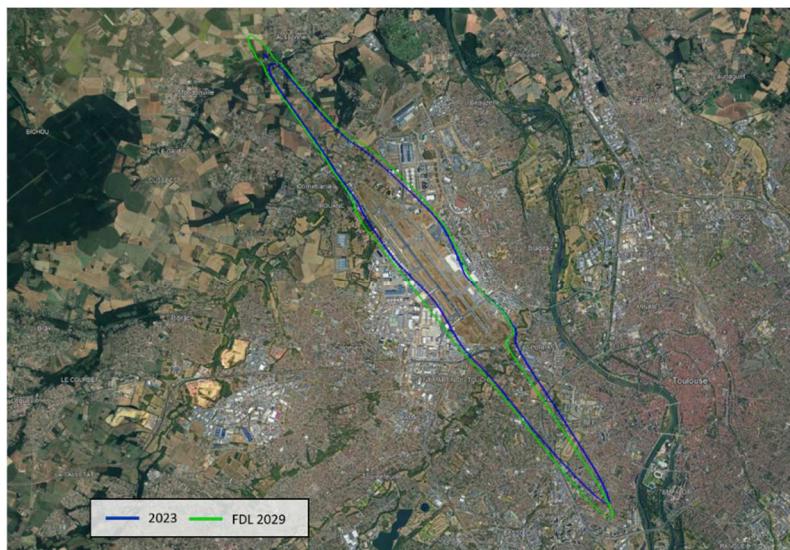


Figure 6 - Courbe Ln > 50 dB(A) pour 2023 et le scénario de référence 2029

La population exposée à un niveau de bruit en Ln supérieur à 50 dB(A) ainsi que l'indicateur sanitaire HSD (*high sleep disturbances*) sur le même périmètre Ln > 50 dB(A), recensant le nombre de personnes soumises à de fortes perturbations du sommeil, sont également en hausse de 9% par rapport à 2023 :

³ Le décibel (dB), est l'unité principale pour mesurer le niveau sonore. Le décibel pondéré A (dB(A)) est l'unité retenue pour représenter les sensibilités de l'oreille humaine.

Population & fortes perturbations du sommeil		
	CSB 2023	Fil de l'eau
Population impactée	10 884	11 880
Ln>50dB	-	+9%
Ecart par rapport à 2023		
HSD>50dB	2 480	2 709
Écart par rapport à 2023	-	+9%

Tableau 3 - Population impactée et HSD pour la courbe $Ln > 50$ dB(A) de 2023 et du scénario de référence 2029

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	--	--------------------------

2.5 OBJECTIF DE REDUCTION DU BRUIT

Comme mentionné dans le courrier de notification du 4 juin 2024 du préfet de la Haute-Garonne, l'objectif de réduction du bruit retenu pour l'EIAE correspond à l'objectif défini dans le cadre du plan de prévention du PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Cet objectif reste ambitieux compte-tenu des prévisions de trafic. Il se focalise sur la période nocturne 22h-06h et vise à :

- 1) S'assurer que, dans le cadre de la reprise de l'activité, la surface et le décompte des populations exposées au trafic en nuit complète sont maintenus à un niveau inférieur ou égal au niveau prévu sur le périmètre $Ln > 50$ dB(A) pour le long terme dans le cadre des cartes stratégiques de bruit (CSB) 2017 fixées par arrêté du 19 avril 2019.
- 2) Poursuivre et consolider la maîtrise du trafic en cœur de nuit. En particulier, réaliser un rééquilibrage par rapport au transfert des mouvements du nord vers le sud observé depuis 2010 et identifier les vols qui pourraient être réalisés en dehors du cœur de nuit.

Comme constaté au regard des résultats pour la situation du fil de l'eau (cf. 2.4.4), sans mesure additionnelle, la surface et la population avec un niveau d'exposition au bruit en Ln supérieur à 50 dB(A) est en augmentation, et reste au-delà de l'objectif défini sur la nuit complète avec +13.4% de surface et +35% de population impactée par rapport à l'objectif. L'objectif du PPBE, retenu pour l'EIAE, reste par conséquent pertinent et ambitieux.

2.6 DESCRIPTION DES SCENARIOS

À la suite de la phase de consultation, le préfet de la Haute-Garonne a annoncé dans le courrier de notification du 4 juin 2024 les quatre scénarios qui ont été mis à l'étude.

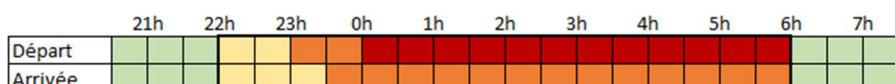
Suite à l'évaluation des quatre scénarios retenus initialement, le préfet a décidé de mettre à profit la période estivale et le report de la réunion de restitution de l'EIAE, dû à la tenue des élections législatives anticipées, pour étudier une variante du scénario 2 (dit « scénario 2 sécurisé »). L'objectif de cette variante est de garantir une meilleure maîtrise des vols en cœur de nuit, tout en limitant les impacts socio-économiques pour les opérateurs, dont l'étude a mis en évidence qu'ils sont très importants pour les scénarios 3 et 4 et plus mesurés pour les scénarios 1 et 2.

Ces quatre scénarios, ainsi que le scénario 2 sécurisé, qui a fait l'objet d'un courrier du préfet aux parties prenantes le 11 septembre 24, sont présentés ci-après :

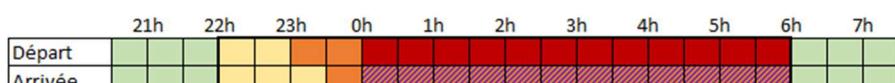
Scénario 1



Scénario 2



Scénario 2 sécurisé



Scénario 3

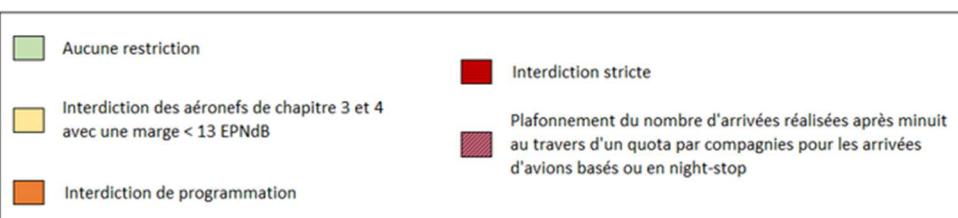
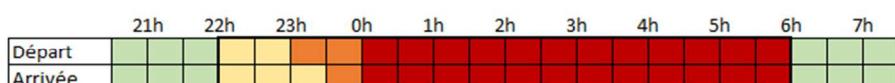
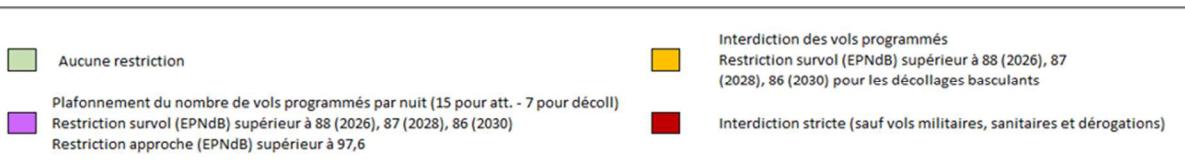


Figure 7 – Chronogrammes descriptifs des scénarios 1, 2, 2 sécurisé et 3

Scénario 4

En semaine (dimanche soir au samedi matin)

	21h	22h	23h	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h
Départ											
Arrivée											



En weekend (samedi soir au dimanche matin)

	21h	22h	23h	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h
Départ											
Arrivée											

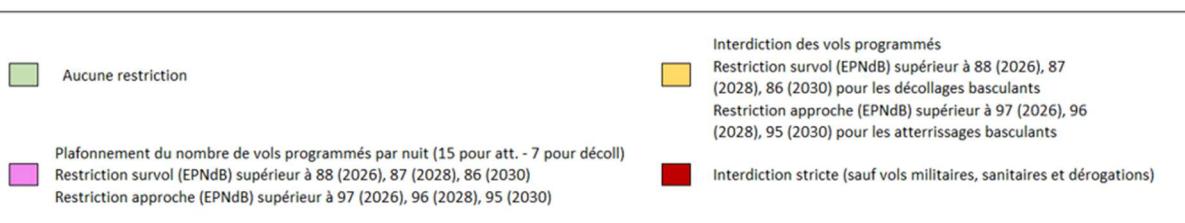


Figure 8 - Chronogrammes descriptifs du scénario 4

La restriction sur les marges acoustiques inférieures à 13 EPNdB (scénario 1, 2, 2 sécurisé et 3), est une mesure protectrice visant à empêcher la venue des avions les moins performants acoustiquement. Elle concerne les aéronefs classés chapitre 3 et 4. Le volume de trafic en 2024 et projeté à l'horizon 2029 ne compte qu'un très faible nombre d'avions de ce type.

En plus de la restriction sur la performance acoustique des aéronefs, le scénario 1 interdit la programmation des départs à partir de 23h et des arrivées à partir de 23h30. Ce scénario n'empêche pas la réalisation de vols programmés en amont et qui auraient du retard et ceux programmés après la plage horaire concernée par la restriction qui seraient en avance, c'est-à-dire les vols dits « basculants ».

Le scénario 2 est plus restrictif, apportant une contrainte forte sur les départs après minuit, et réduisant ainsi la flexibilité des opérateurs pour ce type de mouvement. Aucun vol très en retard ne pourra ainsi partir sur le cœur de nuit (à l'exception des vols exemptés). Ce scénario a l'avantage de réduire significativement le trafic en cœur de nuit tout en permettant notamment le retour des avions basés à Toulouse.

La variante sécurisée du scénario 2 ambitionne, tout en profitant des bénéfices acoustiques et sanitaires associés au scénario 2, de renforcer la protection du cœur de nuit afin de garantir la maîtrise

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	--	--------------------------

du nombre d'arrivées dans cette période (00h-06h) en ajoutant une contrainte sur le volume de vols programmés avant 23h30 pouvant arriver avec du retard au-delà de minuit. La flexibilité laissée aux opérateurs de pouvoir opérer de manière ponctuelle en cœur de nuit répond à la problématique d'aléas, inévitables dans le secteur aérien, et permet de limiter en conséquence les impacts socio-économiques qui découleraient d'une interdiction stricte.

Le scénario 3 est plus contraignant pour les arrivées avec l'impossibilité d'arriver après minuit. Ce scénario empêche d'avoir des vols basculants en cœur de nuit et réduit ainsi fortement le trafic sur cette période. Il menace néanmoins le retour des avions basés qui auraient pris plus d'une demi-heure de retard.

Enfin le scénario 4 durcit davantage les restrictions avec une anticipation de l'interdiction des arrivées et des départs de 30 minutes par rapport au scénario 3. Il renforce également les restrictions sur le début de nuit, avec des contraintes sur le nombre de mouvements programmés et des restrictions d'accès en fonction des niveaux de bruit certifiés des aéronefs au départ et à l'arrivée.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p style="text-align: center;">V 0.15 19/12/2025</p>
---	---	---

2.7 ÉVALUATION DES IMPACTS DES SCENARIOS

2.7.1 Méthodologie d'évaluation des impacts

L'application des mesures de restrictions sur le scénario de référence ainsi que les échanges avec les compagnies aériennes ont permis d'évaluer les impacts des différents scénarios en termes de trafic. A partir de ces estimations des simulations acoustiques ont été réalisées afin d'obtenir les courbes d'exposition au bruit et les résultats pour les différents indicateurs acoustiques et sanitaires (surfaces des courbes, populations impactées, indicateur HSD).

En parallèle, les impacts socio-économiques (coûts et impact social pour le territoire, coûts pour les opérateurs, pertes pour l'aéroport) ont également été estimés sur la base des documents et données disponibles, ainsi que des éléments partagés par les différents acteurs.

Ces différents impacts sont présentés dans cette section.

Pour rappel, une évaluation d'impact selon l'approche équilibrée n'a pas vocation à faire de nouvelles études ab-initio (par exemple, elle n'a pas pour vocation de réaliser une étude socio-économique ab initio d'un aéroport). Elle vise à comparer le coût-bénéfice de différents scénarios et utilise à cet effet différents indicateurs (dont les indicateurs réglementaires), notamment construits et déterminés à partir d'études existantes et de référence.

2.7.2 Impacts sur le trafic

Les impacts des scénarios sur le trafic et sur le renouvellement de flotte sont présentés ci-dessous :

	22h-06h					00h-06h		Journée complète
	Nombre mouvements restants	Vols évités	Vols PAX évités	Vols fret évités	Vols ATI / Airbus	Nombre mouvements restants	Vols évités	
2023	7309	-	-	-	-	1236	-	-
Fil de l'eau	8812	-	-	-	-	1180	-	-
Scénario 1	8491	321	321	0	35 / 10	837	343	295
Scénario 2	8319	493	480	13	35 / 11	696	484	353
Scénario 2 sécurisé	8295	517	500	17	35 / 11	557	623	353
Scénario 3	6544	2268	2247	21	35 / 11	271	909	15647
Scénario 4	4911	3901	3875	26	35 / 11	271	909	26471

Tableau 4 - Impacts sur le trafic à horizon 2029 pour les scénarios de restriction

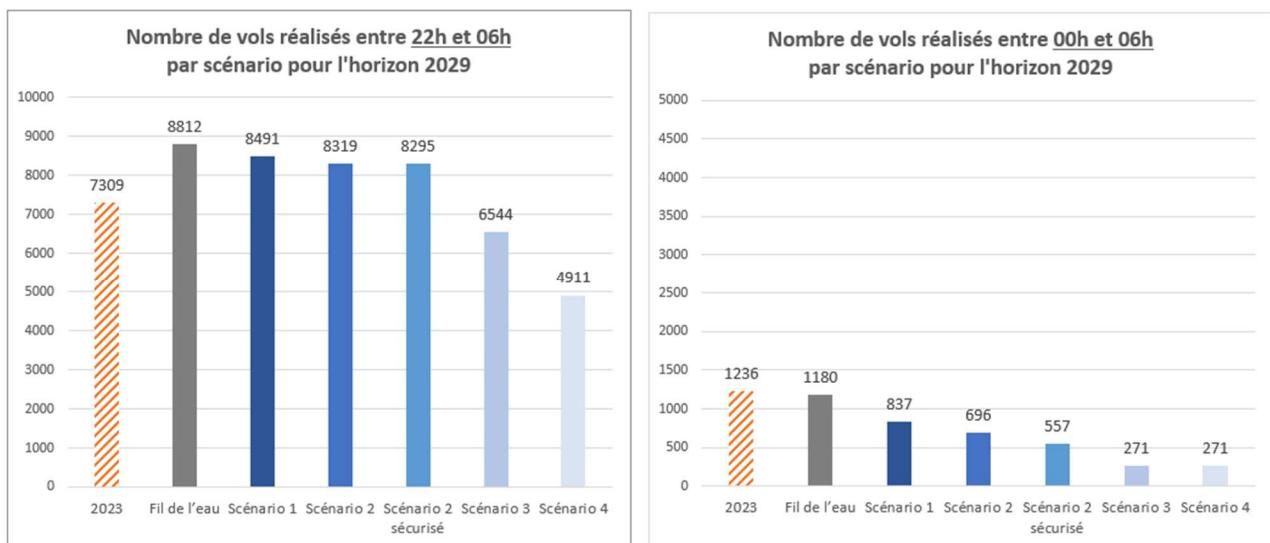


Figure 9 - Volumes de trafic restant par scénario et par créneau pour l'horizon 2029

Ces impacts ont été établis sur considération des hypothèses suivantes :

- De manière générale, la restriction sur les aéronefs de marge cumulée inférieure à 13 EPNdB (que l'on retrouve pour les **scénarios 1, 2 et 3**) est considérée comme sans impact sur le volume de trafic, au vu du faible nombre de vols concernés et de la capacité d'adaptation des compagnies aériennes.
- Pour le **scénario 1**, il est estimé que, par anticipation de la programmation, la majeure partie des vols impactés par l'interdiction de programmation seront recalés sur le début de nuit, voire sur la journée. Cela se traduit par conséquent par une diminution du nombre de vols effectués sur le cœur de nuit et, dans une moindre mesure, sur la nuit complète.
- Pour le **scénario 2**, du fait de la mise en place de l'interdiction stricte des départs à partir de minuit, l'anticipation de la programmation des départs est plus importante que pour le scénario 1, impactant ainsi davantage le nombre de vols sur la nuit. De plus, certains vols au départ en retard ne pourraient pas être réalisés après minuit : ils sont considérés comme étant annulés « à chaud » et reportés en journée le lendemain.
- Le **scénario 2 sécurisé** réduit par rapport au scénario 2 la flexibilité sur les arrivées. Par volonté de sécurisation du retour de leurs avions basés ou en night-stop à Toulouse avant le début des restrictions à minuit, les opérateurs anticiperont de manière plus importante leur programmation, réduisant ainsi de manière plus significative le nombre de vols sur le cœur de nuit. Le quota attribué aux compagnies leur permet de faire face à des aléas d'exploitation inhérents au transport aérien. L'impact est donc moins important que dans le scénario 3.
- Du fait des restrictions strictes imposées par le **scénario 3**, l'aéroport perdrait en attractivité. Une partie des opérateurs pourrait retirer ses avions basés, entraînant ainsi une réduction importante du volume de trafic, à la fois sur la période nocturne, mais également sur la journée complète (impact sur la rotation complète, suppression de lignes).

- Le **scénario 4** amplifie davantage les effets du scénario 3, avec un risque accru de retrait des avions basés, pour l'essentiel des compagnies concernées, et d'impacts en cascade importants sur la journée complète. Cet effet prévaudrait sur ceux du plafonnement du nombre de mouvements entre 22h et 00h ou de ceux des restrictions portant sur les niveaux de bruit certifiés, dont les effets sont marginaux, voire sans impact.
- Par ailleurs, il a été considéré que les vols Airbus et les vols pour les besoins du groupe La Poste sont maintenus quel que soit le scénario. Le volume de trafic pour le compte du groupe La Poste équivaut à environ 240 rotations par an (240 départs entre 22h30 et 23h, 240 arrivées entre 2h30 et 3h).

2.7.3 Impacts acoustiques

2.7.3.1 Courbes L_n (ou « L_{night} »)

Des simulations acoustiques ont été réalisées grâce au logiciel IMPACT, qui permet de modéliser les courbes L_{night} et d'évaluer l'impact sur la surface des courbes $L_n > 50$ dB(A).

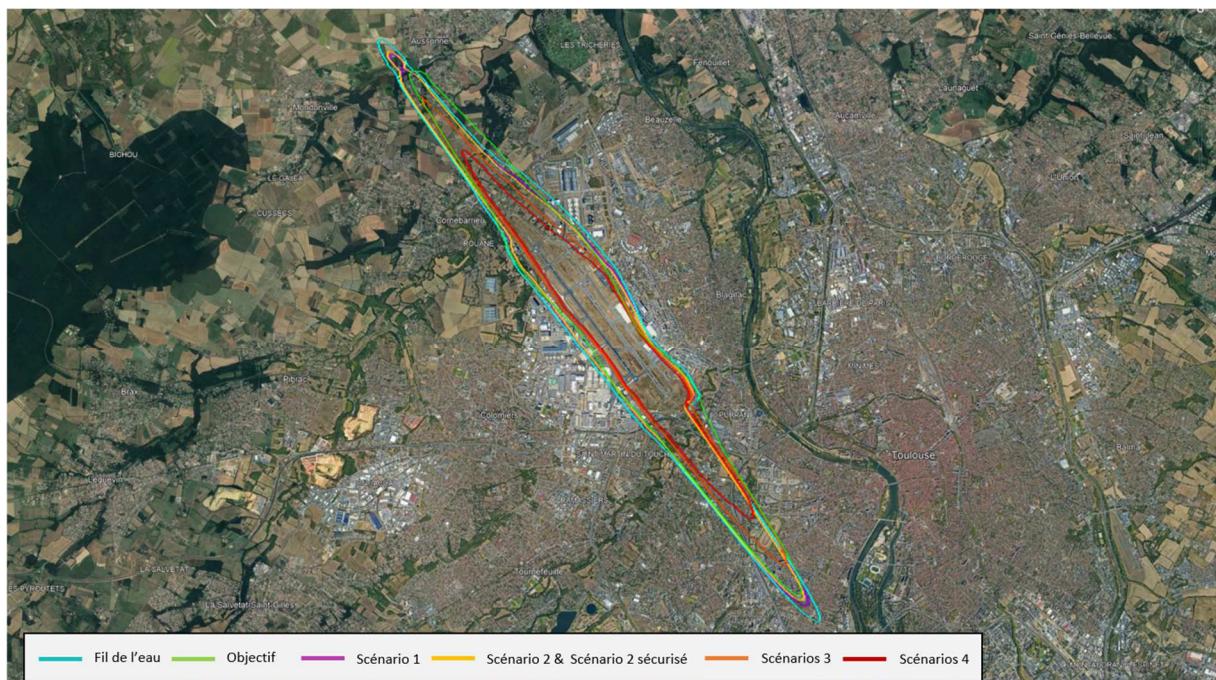


Figure 10 - Courbes $L_n > 50$ dB(A) pour l'horizon 2029

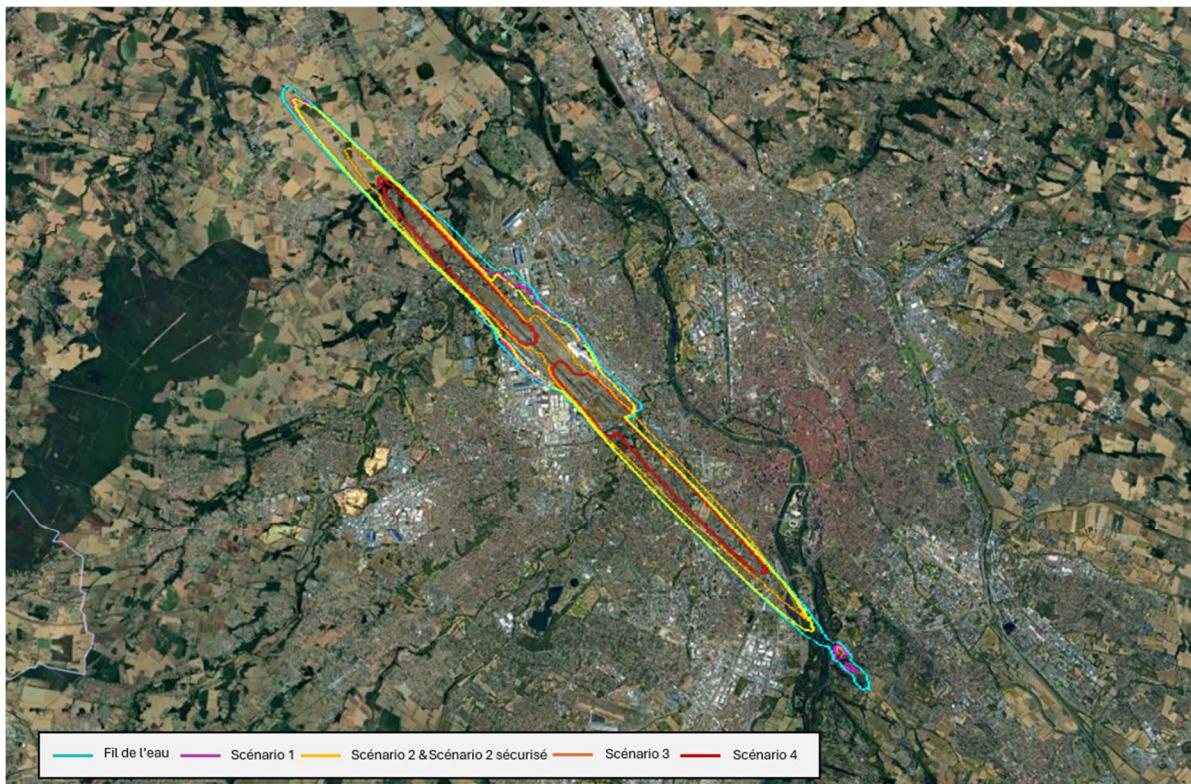
Horizon 2029		
	Surface de la courbe $\text{Ln} > 50 \text{ dB(A)}$ (km^2)	Écart par rapport à l'objectif
Objectif	12,57	-
Fil de l'eau	14,25	+ 13,4%
Scénario 1	12,25	- 2,5%
Scénario 2	11,83	- 5,9%
Scénario 2 sécurisé	11,80	- 6,1%
Scénario 3	8,89	- 29,3%
Scénario 4	6,55	- 47,9%

Tableau 5 - Surfaces des courbes $\text{Ln} > 50 \text{ dB(A)}$ pour l'horizon 2029

On constate, quel que soit le scénario, une diminution de la courbe $\text{Ln} > 50 \text{ dB(A)}$ par rapport au fil de l'eau. L'objectif de réduction de bruit, en surface, est atteint dès le scénario 1, avec une surface de $12,25 \text{ km}^2$ pour un objectif fixé à $12,57 \text{ km}^2$.

2.7.3.2 *Courbes NA70 > 5 événements par nuit*

Grâce au logiciel IMPACT, une estimation des zones exposées à 5 événements NA70 ou plus par nuit a pu être effectuée pour chacun des scénarios. Le NA70 (*number above*) correspond au nombre d'événements acoustiques ayant un maximum supérieur à 70 dB(A) . Ce type de courbe permet d'évaluer les bénéfices acoustiques d'un point de vue événementiel, contrairement aux courbes Ln qui correspondent à un niveau de bruit moyen.



Horizon 2029		
	Surface de la courbe NA70 > 5 événements / nuit (km ²)	Ecart par rapport au fil de l'eau
Fil de l'eau	21,00	-
Scénario 1	18,00	-14,3%
Scénario 2	17,30	-17,6%
Scénario 2 sécurisé	17,20	-18,1%
Scénario 3	12,40	-41,0%
Scénario 4	7,15	-66,0%

Tableau 6 - Surfaces des courbes NA70 > 5 événements par nuit pour l'horizon 2029

Pour les scénarios 1, 2 et 2 sécurisé (courbes quasi-confondues), on observe une légère réduction de la courbe par rapport au fil de l'eau, principalement au niveau de la largeur des courbes à proximité de l'aéroport. La réduction est beaucoup plus marquée pour les scénarios 3 et 4, avec plus de 40% de surface en moins pour le scénario 3 et 66% pour le scénario 4, et des effets sur la longueur des courbes.

2.7.3.3 Courbes LAeq 00h-06h

Les courbes LAeq 00h-06h, de manière équivalente aux courbes Ln, permettent de visualiser les zones exposées à un niveau de bruit moyen mais uniquement sur la période 00h-06h. Compte-tenu du

nombre de mouvements plus réduit sur cette période, les courbes sont analysées pour un niveau moyen de 45 dB(A).

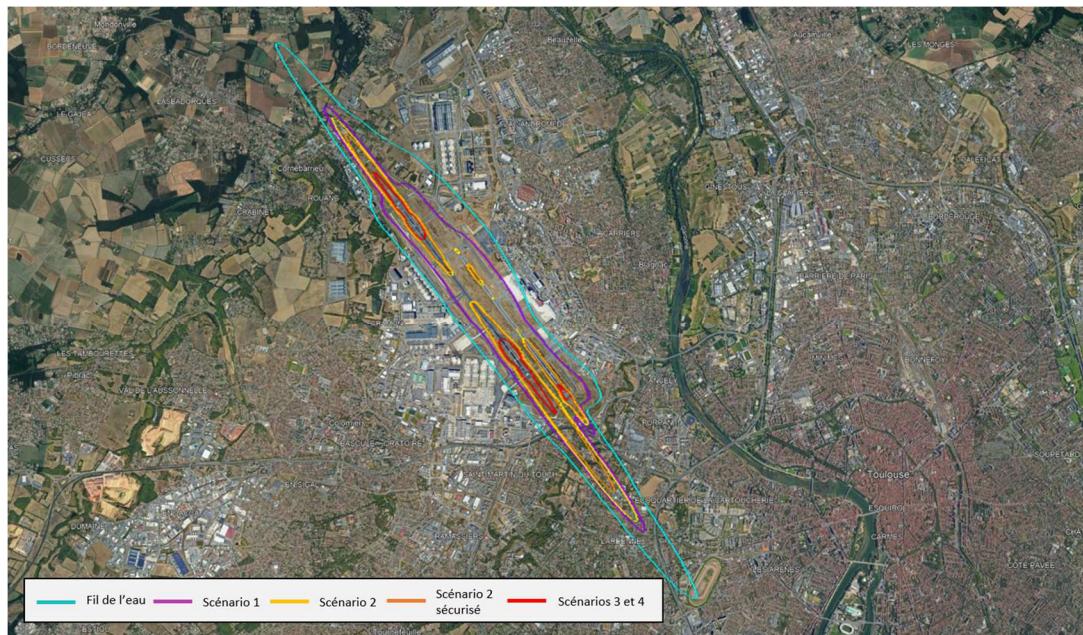


Figure 12 - Courbes LAeq 00h-06h > 45 dB(A) pour l'horizon 2029

Comme le montre le tableau ci-dessous la superficie délimitée par les courbes LAeq 00h-06h est fortement diminuée dès le scénario 1, avec près de 50% de surface en moins. Contrairement aux courbes Ln et NA75, on observe un gain significatif entre le scénario 2 et le scénario 2 sécurisé, visant notamment à garantir la maîtrise des vols basculants sur le cœur de nuit. On observe ainsi une diminution de plus de 25% de la surface de la courbe LAeq 00h-06h > 45 dB(A) par rapport à celle du scénario 2, amenant à une réduction de 85% de la surface par rapport au fil de l'eau. La diminution atteint près de 96% pour le scénario 3 et 4 étant donné le nombre de vol réduit à 271 sur le cœur de nuit. Ces simulations confirment la diminution du bruit en cœur de nuit.

Horizon 2029		
	Surface de la courbe LAeq 00h-06h > 45 dB(A) (km ²)	Écart par rapport au fil de l'eau
Fil de l'eau	8,65	0,0%
Scénario 1	4,34	-49,8%
Scénario 2	1,79	- 79,4%
Scénario 2 sécurisé	1,30	- 85,0%
Scénario 3	0,35	-96,0%
Scénario 4	0,35	-96,0%

Tableau 7 - Surfaces des courbes LAeq 00h-06h > 45dB(A) pour l'horizon 2029

2.7.4 Impacts sanitaires

Du fait du rétrécissement des courbes $Ln > 50$ dB(A), les populations situées à l'intérieur de ces courbes sont plus faibles en nombre quel que soit le scénario retenu. L'indicateur sanitaire HSD (*high sleep disturbances*), représentant le nombre de personnes affectées par de fortes perturbations du sommeil, est directement lié aux populations exposées. Il évolue donc de manière similaire à la population.

L'objectif sur la population impactée est ainsi atteint dès le scénario 1, avec 8 778 personnes exposées à un niveau de bruit en Ln supérieur à 50 dB(A) pour un objectif de 8 826 personnes (évaluation sur la base INSEE 2019), soit 1% en-dessous de l'objectif. Les scénarios 2 et 2 sécurisé, plus stricts, réduisent respectivement la population impactée à 8 578 et 8 266, soit 3% et 6% sous l'objectif. Les scénarios 3 et 4 ont des effets plus marqués, étant 63% et 82% sous l'objectif.

Population & fortes perturbations du sommeil							
Ln	CSB LT (obj. PPBE)	Fil de l'eau	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 2 sécurisé	Scénario 3	Scénario 4
Population impactée $Ln > 50$ dB	8 826	11 880	8 778	8 578	8 266	3 288	1 588
Ecart par rapport à l'objectif PPBE	-	+35%	-1%	-3%	-6%	-63%	-82%
HSD*	2 014	2 709	2 003	1 957	1 887	749	359
Écart par rapport Au LT PEB	-	+35%	-1%	-3%	-6%	-63%	-82%

*HSD : indicateur représentant le nombre personnes affectées par de fortes perturbations du sommeil

Tableau 8 - Populations sous les courbes $Ln > 50$ dB(A) et HSD pour l'horizon 2029

2.7.5 Impacts socio-économiques

2.7.5.1 Impacts pour le territoire

- Diminution des dépenses visiteurs** : à partir du nombre de vols supprimés sur la journée complète il est possible d'estimer pour chacun des scénarios le nombre de visiteurs (passagers import) en moins par an. Le montant moyen des dépenses par visiteur étant de 406 euros⁴, les pertes liées aux dépenses visiteurs sont entre 2,7 millions d'euros par an pour le scénario 1 et 244,3 millions d'euros par an pour le scénario 4 (cf. Tableau 9) du fait des nombreuses suppressions de vols en journée également.

N.B. : les visiteurs impactés sont considérés comme ne venant plus sur le territoire. Ainsi aucune hypothèse de report des passagers sur un autre mode de transport n'a été faite. À plus long terme, cette hypothèse serait à adapter avec la future ligne à grande vitesse.

⁴ Donnée issue de l'étude diligentée par la Région Occitanie sur les retombées socio-économiques du transport aérien en Occitanie, étude de 2022.

	<p>Résumé non technique</p> <p>Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15</p>
		19/12/2025

- **Emplois liés aux avions basés supprimés** : pour les scénarios 1 et 2 il est estimé qu'aucun avion basé à Toulouse ne sera retiré. Dans le cas du scénario 3 et 4 en revanche, il est estimé respectivement la suppression de 3 avions et de 7 avions basés. Avec un nombre d'emplois directs et indirects estimé de 159 par avion basé, l'impact s'élève à 477 ETP supprimés dans le scénario 3 et à 1 113 dans le scénario 4.

Bien que les bases des compagnies ne sont a priori pas menacées dans les scénarios 1 et 2, il n'est cependant pas à exclure des suppressions d'emplois liées à la réduction du trafic et aux impacts socio-économiques pour certaines compagnies.

2.7.5.2 *Impacts pour les compagnies aériennes*

Impacts pour les compagnies passagers :

- **Coûts opérationnels** : les coûts opérationnels sont estimés à partir de la réduction de la plage de programmation disponible sur l'aéroport. Plus l'aéroport est contraint d'un point de vue de la programmation ou de la réalisation des vols, moins les compagnies peuvent optimiser les rotations de leurs avions, ce qui impacte leur rentabilité. On observe ainsi des impacts de plus en plus importants en fonction des scénarios du fait de la réduction de plus en plus significative de la plage de programmation et de réalisation des vols. L'impact en termes de coûts opérationnels estimé s'échelonne ainsi entre 1,6 millions d'euros (scénario 1 et 2) et 5,6 millions d'euros (scénario 4).
 - **Coûts liés à la perte de connectivité** : les coûts en termes de perte de connectivité sont considérés comme nuls pour les scénarios 1 et 2 étant donné l'impact réduit des restrictions sur les arrivées, qui ne touchent donc pas la dernière rotation des vols arrivant depuis les hubs européens. Ces impacts sont en revanche à considérer dès le scénario 2 sécurisé, qui réduit la flexibilité des opérateurs impliquant une anticipation de la programmation du dernier vol, et donc une perte de connectivité avec la plage de connexion du hub de certaines compagnies. Ces impacts sont d'autant plus marqués pour le scénario 3, ne tolérant aucun aléa après minuit pour les arrivées, et pour le scénario 4 contraignant strictement les arrivées après 23h30. Les coûts liés à la perte de connectivité sont estimés à environ 3 millions d'euros par an pour le scénario 2 sécurisé, et s'élèvent jusqu'à près de 10 millions d'euros pour le scénario 4.
 - **Coûts additionnels liés aux annulations de vols à chaud et pénalités engendrées par la perte de flexibilité d'exploitation dans les scénarios 2, 2 sécurisé, 3 et 4** : le nombre de vols impactés par les restrictions strictes, après adaptations, est estimé à 91 vols pour le scénario 2, 327 pour les scénarios 3 et 712 pour le scénario 4. Ces impacts induisent des coûts entre 13 millions et 105 millions d'euros pour les compagnies. Ces coûts pourraient être réduits en partie sous-réserve d'une reprogrammation plus conséquente des compagnies, se traduisant par des coûts opérationnels plus élevés, mais de moindre ampleur que les coûts liés aux annulations de vols à chaud ou pénalités.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique</p> <p style="text-align: center;">Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15</p> <p>19/12/2025</p>
---	---	---------------------------------

Les impacts des scénarios 1, 2 et 2 sécurisé sont non-négligeables pour les opérateurs, impliquant une adaptation conséquente, sans toutefois menacer les bases avions et les emplois liés. Les scénarios 3 et 4 ont en revanche un impact beaucoup plus significatif pour les compagnies, impliquant le départ de certains opérateurs de la plateforme de Toulouse par manque de rentabilité.

Impacts pour les compagnies de fret :

- Les contraintes imposées par les scénarios ne permettent pas aujourd’hui d’envisager une croissance et un développement de la flotte des compagnies de fret dans le futur.
- Les volumes traités actuellement nécessitent déjà un fonctionnement en flux tendus, de sorte que la moindre contrainte supplémentaire a un impact immédiat. La restriction de programmation sur les départs à partir de 23h rend impossible la connexion de tous les flux en temps et en heure, entraînant la perte d’environ 250 à 300 colis par vol, ainsi que la perte de recette et de clients associés.
- Les contraintes de programmation imposées, quel que soit le scénario, impactent plus spécifiquement les flux Express des régions Brive / Périgueux / Bordeaux Sud, ainsi que la collecte tardive de la région Toulousaine.

2.7.5.3 *Impacts pour Airbus*

Compte-tenu des enjeux et de leur échelle, les impacts sont uniquement évalués de manière qualitative :

- Vols ATI : L'impossibilité de pouvoir faire atterrir les vols de livraison (Beluga) aurait pour conséquences d'entraîner des retards et contraindrait les chaînes de production, avec la possibilité à terme de ne pas pouvoir livrer un certain nombre d'avions, ayant sur le long-terme des conséquences sur les emplois.
- Vols de livraison : un aéroport n'ayant pas de restrictions est plus propice à l'implantation d'un site d'assemblage. L'impossibilité de réaliser les vols de livraisons durant la nuit aurait ainsi des impacts sur la compétitivité du site toulousain d'Airbus, et par conséquent des impacts sur les emplois générés. Des enjeux d'encaissement entrent également en ligne de compte, et le poids d'Airbus dans la balance commerciale de la France pourrait se retrouver diminué.
- Vols d'essais : l'impossibilité de réaliser des vols d'essais la nuit pourrait causer un décalage du programme d'essais en vol, entraînant des retards dans les livraisons et donc une réduction du nombre d'avions livrés annuellement.

Pour ne pas pénaliser les vols d'essai et les vols de livraison qui ne sont pas des vols commerciaux, le périmètre des restrictions pourrait se limiter aux vols commerciaux.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	--	--------------------------

2.7.5.4 *Impacts pour le groupe La Poste*

Contrainte d'opérations

Afin de livrer depuis Toulouse les colis et plis urgent à J+1 il est nécessaire de connecter avant 6h les agences du groupe La Poste de tout le Sud-Ouest pour être capable ensuite de les distribuer avant 13h dans tous les secteurs y compris les secteurs éloignés/ruraux grâce au réseau des facteurs. Le vol en provenance de Paris doit donc arriver en amont.

Afin de répondre à ces contraintes de connexions, le vol de Swiftair ne peut pas être opéré après 6h, et est ainsi opéré en cœur de nuit (arrivée entre 2h30 et 3h).

Conséquences et impacts du maintien du vol, opéré en ATR

Dans le cas où les restrictions sur les arrivées seraient limitées aux aéronefs turboréacteurs, le groupe La Poste pourrait opérer le vol en ATR (aéronef turbopropulsé), plus performant acoustiquement. Du fait de la capacité réduite de ce type d'avion, un second avion serait nécessaire afin de garder une capacité proche de la capacité actuelle du B737-800 utilisé actuellement. Pour ne pas doubler le nombre de mouvements lié à ce vol sur l'aéroport de Toulouse, le deuxième avion serait opéré vers d'autres plateformes du sud-ouest, depuis la région parisienne.

Ces adaptations permettraient un maintien de la continuité de l'ensemble des connexions, et réduirait l'impact socio-économique des restrictions. Il faut toutefois considérer les impacts liés :

- Aux coûts liés à l'exploitation de 2 ATR au lieu d'un B737-800 ;
- Au coût de raccordement routier, qui serait doublé pour raccorder les plateformes.

Le surcoût global est estimé entre 4 et 7 millions d'euros par an.

Cette option permet également de réduire la quasi-totalité du risque de dommage collatéral sur les clients qui quitteraient le groupe La poste face à une incapacité à respecter ses engagements commerciaux sur toute la France. Seule une faible portion de clients pourrait ne pas être connectée correctement à cause d'un déséquilibre des flux difficile à résoudre entre le vol Paris-Toulouse et le vol Vatry-Pau/Tarbes.

Toutefois cette solution ne permettrait pas de supprimer tous les vols programmés du cœur de nuit.

2.7.5.5 *Impacts pour la société Aéroport de Toulouse-Blagnac*

La perte de revenus aéronautiques et extra-aéronautiques a été estimée à partir du nombre de passagers en moins, lié à la diminution du nombre de vols.

La réduction de la plage d'opération possible sur l'aéroport pourrait également avoir des conséquences sur l'attractivité de l'aéroport pour les compagnies aériennes, cet impact n'a toutefois pas été chiffré.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	---	----------------------

2.7.5.6 *Synthèse des impacts socio-économiques*

Impacts annuels par scénario pour 2029					
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 2 sécurisé	Scénario 3	Scénario 4
Impacts pour le territoire					
Impact sur les dépenses des visiteurs	2 700 000 €	3 300 000 €	3 300 000 €	144 400 000 €	244 300 000 €
Impact sur le fret (nb paquet)		Perte d'environ 250 à 300 pcs par vol en terme de volume			
Impact sur le fret (qualitatif)		Contrainte pour le développement de l'activité			
Impact avions basés	0	0	0	3	7
Impact emplois (directs et indirects) associés aux avions basés	0	0	0	477	1113
Autres impacts pour les compagnies aériennes					
Coûts opérationnels	1 600 000 €	1 600 000 €	3 200 000 €	3 900 000 €	5 000 000 €
Coûts de perte de connectivité	- €	- €	3 700 000 €	7 400 000 €	9 600 000 €
Coûts additionnels (pénalités, annulations)	- €	13 400 000 €	17 800 000 €	48 200 000 €	105 000 000 €
Impacts Aéroport					
Impact revenus aéronautiques et extra-aéronautiques	290 000 €	350 000 €	350 000 €	15 510 000 €	26 230 000 €
Impacts AIRBUS					
Impact ATI	Nécessité de sécuriser les potentielles arrivées entre 23h et 00h (impact sur la chaîne de production)				
Impact vols de livraisons	Nécessité de maintenir les vols de livraisons la nuit (pénalités financières et/ou de retard de Transfert de Titre, enjeux d'encaissement (balance commerciale de la France))				
Impact vols d'essais	Nécessité de sécuriser les potentiels vols d'essais de nuit (impact sur programme de livraison)				
Impacts pour les opérateurs de fret/fret express présentant un intérêt général - cas d'un maintien partiel de l'activité à Toulouse (exploitation en ATR)					
Surcoût global (vols + escale + tri + route)	Entre 4 et 7 M€/an				
Impacts indirects	Faibles dommages collatéraux sur les clients du fait du maintien de la desserte mais déséquilibre des flux entre la connexion Toulouse-CDG et Pau/Tarbes-Vatry difficile à résoudre				

Tableau 9 - Impacts socio-économiques (annuels) des scénarios

2.7.5.7 *Rapport coût-efficacité des scénarios*

L'analyse coût-efficacité permet de mettre l'accent sur l'efficacité des moyens, en évaluant les coûts par réduction unitaire de la surface $LA_{eq\ 00h-06h} > 45\ dB(A)$. Le graphique ci-dessous permet ainsi de visualiser les gains acoustiques relativement aux coûts de réduction unitaire de la surface $LA_{eq\ 00h-06h}$ supérieure à 45 dB(A) (coûts pour le territoire, coûts pour les opérateurs, et pertes pour l'aéroport) pour les scénarios. L'analyse proposée porte sur le créneau cœur de nuit.

EIAE TLS - Résumé non-technique phases 1 et 2_v0.15 signé	Page 37/59
© 2025 par CGX. - Toute reproduction, même partielle, tout transfert à un tiers sous quelque forme que ce soit, sont strictement interdits sans autorisation écrite de CGX AERO.	(TPL-FR)Word_v4

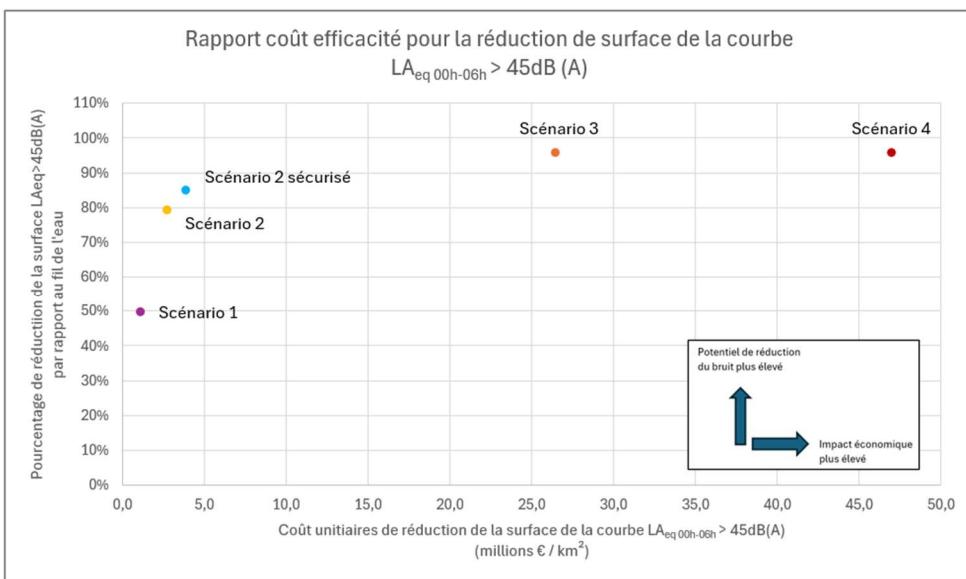


Figure 13 - Comparaison du potentiel de réduction acoustique sur les courbes d'exposition au bruit sur le cœur de nuit et des impacts socio-économiques par unité de réduction de la surface $LA_{eq\ 00h-06h} > 45\ dB(A)$

On constate que les écarts de gains acoustiques sont significatifs entre le scénario 1 et le scénario 2, et continuent d'augmenter, plus faiblement, pour le scénario 2 sécurisé, et pour les scénarios 3 et 4. L'impact économique unitaire entre les scénarios 1, 2 et 2 sécurisés varie en revanche relativement peu, autrement dit, les nuisances diminuent plus significativement que les coûts n'augmentent entre ces scénarios. Le scénario 1 reste cependant le scénario avec le meilleur rapport coût-efficacité. La tendance est inverse entre le scénario 2 sécurisé et les scénarios 3 et 4, pour lesquels les gains acoustiques apportés sont limités par rapport au scénario 2 sécurisé, mais l'impact économique augmente très fortement.

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 2 sécurisé	Scénario 3	Scénario 4
Coûts unitaires de réduction de surface de la courbe $LA_{eq\ 00h-06h} > 45dB (A)$ en millions d'euros / réduction surface (km ²)	1,1	2,7	3,9	26,4	47,0

Tableau 10 -Comparaison des coût unitaires de réduction de surface de la courbe $LA_{eq\ 0h-06h} > 45\ dB(A)$

Le rapport coût-efficacité peut également être évalué sur le volet social, au travers du nombre d'emplois supprimés relativement à la réduction de surface. Comme le montre le Tableau 11 les scénarios 1, 2 et 2 sécurisé restent les scénarios avec les rapports coût-efficacité les plus avantageux.

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 2 sécurisé	Scénario 3	Scénario 4
Impacts unitaires sur l'emploi par réduction de surface de la courbe $LA_{eq\ 00h-06h} > 45dB (A)$ ETP perdu / réduction surface (km ²)	0,0	0,0	0,0	57,4	134,0

Tableau 11 – Comparaison de l'impact unitaire sur les emplois par rapport à la réduction de surface de la courbe $LA_{eq\ 0h-06h} > 45\ dB(A)$

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p style="text-align: center;">V 0.15 19/12/2025</p>
---	---	---

2.8 BILAN PAR SCENARIO

Synthèse des impacts par scénario pour 2029					
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 2 sécurisé	Scénario 3	Scénario 4
Impacts acoustiques et sanitaires					
Atteinte de l'objectif sur la nuit complète	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Surface $Ln>50$ dB(A) (km ²) - valeur de l'objectif : 12,57 km ²	12,25	11,83	11,80	8,89	6,55
Population impactée par les courbes $Ln>50$ dB (A) - valeur de l'objectif : 8 826	8778	8578	8266	3288	1588
Population impactée par le HSD	2003	1957	1887	749	359
Réduction de la surface NA75>5 événements (22h-06h) par rapport au fil de l'eau	-11%	-14%	-14%	-48%	-76%
Maîtrise du trafic en cœur de nuit	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Réduction de la surfaces LAeq>45dB(A) par rapport au fil de l'eau	-50%	-79%	-85%	-96%	-96%
Impacts socio-économiques					
Coût annuel pour le territoire (dépenses visiteurs)	2 700 000 €	3 300 000 €	3 300 000 €	144 400 000 €	244 300 000 €
Impact emplois (directs et indirects) associés aux avions basés	0	0	0	477	1113
Coûts opérateurs	1 600 000 €	15 000 000 €	24 700 000 €	59 500 000 €	119 600 000 €
Perdes pour l'aéroport	290 000 €	350 000 €	350 000 €	15 510 000 €	26 230 000 €

Tableau 12 - Résumé des impacts par scénario pour l'horizon 2029

Tous les scénarios permettent d'atteindre l'objectif de réduction de bruit sur la nuit complète.

Comme les autres scénarios, les scénarios 1 et 2 permettent une diminution des impacts acoustiques en cœur de nuit, en revanche, ils ne garantissent pas de réelle maîtrise du nombre de vol sur la période. Les impacts socio-économiques sont limités pour ces deux scénarios.

Le scénario 2 sécurisé apporte quant à lui une garantie de maîtrise du nombre de vols basculants en cœur de nuit, et se montre plus robuste quant à l'atteinte de l'objectif de réduction de bruit sur la nuit complète. Les impacts socio-économiques sont plus importants que pour le scénario 2, mais restent très inférieurs à ceux du scénario 3 ou 4.

Enfin, les scénarios 3 et 4 garantissent des gains acoustiques beaucoup plus marqués, et garantissent également la maîtrise du nombre de vols en cœur de nuit, toutefois les impacts socio-économiques sont beaucoup plus importants.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse- Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	--	--------------------------

3 PHASE 2 DE L'EIAE (MAI25-OCT.25)

Comme annoncé en préambule de ce résumé non-technique, au vu des évolutions du contexte aéroportuaire en 2025, l'autorité a souhaité procéder à un complément d'étude dans le cadre de cette EIAE. Les prochains paragraphes décrivent les différentes étapes et les résultats obtenus lors de cette actualisation, à savoir :

- Réévaluation du scénario de référence au vu des éléments de contexte (annonces du départ de la base de la compagnie Easyjet, diminution forte du trafic cœur de nuit sur 2024 et 2025, évolution de la taxe de solidarité sur les billets d'avions (TSBA)...)
- Remise en question de l'adéquation des scénarios initiaux et nouvelles analyses des scénarios de restrictions retenus, au regard des projections de trafic et de la consultation menée auprès des opérateurs aérien (pour lesquels le contexte, en particulier fiscal, a également changé)
- Comparaison avec les objectifs de réduction du bruit, nouvelle analyse coût-efficacité et fourniture des éléments d'aide à la décision.

Il est à noter que :

- *Les objectifs de réduction de bruit restent inchangés, à savoir identiques aux objectifs de réduction de bruit définis dans le PPBE pour la période nocturne 22h-06h (voir paragraphe 2.5).*
- *La méthodologie de calculs d'impacts (acoustiques, sanitaires et socio-économiques) mise en œuvre à l'occasion de cette deuxième phase d'étude est la même que celle qui a été présentée lors de la première phase :*
 - *Mêmes indicateurs,*
 - *Mêmes outils,*
 - *Mêmes logiques mises en œuvre.*

Ce sont en revanche les hypothèses de départ qui sont différentes (scénario de référence), tout comme les adaptations des opérateurs aux restrictions étudiées dans un contexte de fiscalité nationale plus contraint avec l'augmentation de la Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (TSBA).

- *L'horizon de l'étude est maintenu à 2029.*

3.1 ÉVOLUTION DU TRAFIC OBSERVE SUR LA PLATEFORME



Figure 14 – Évolution de la programmation des vols de nuit depuis 2017

Les évolutions de trafic sur les 18 derniers mois montrent la concrétisation d'efforts menés depuis 2017, avec :

- Une diminution de la programmation des vols dans le cœur de nuit (avec un report sur les créneaux avant minuit pour les départs comme pour les arrivées)
- Une diminution du nombre de mouvements programmés après 23h (départs) ou après 23h30 (arrivées)

Ces efforts menés sur l'anticipation de la programmation des vols conduisent à une diminution du nombre de vols basculants, avec notamment un nombre de vols basculants sur les six premiers mois de 2025 historiquement bas (hors période COVID), comme présenté sur le graphe suivant :

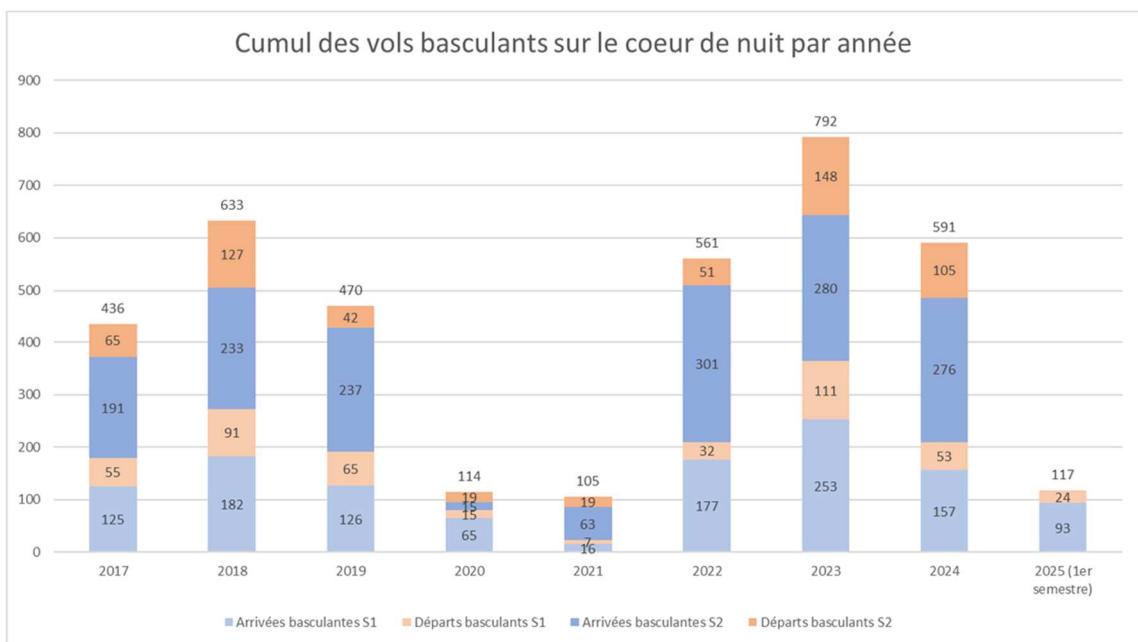


Figure 15 – Évolution du nombre de vols basculants depuis 2017

Une programmation des vols anticipée et une diminution du nombre de vols basculants, telles que présentées plus haut, conduisent à une diminution du nombre de vols réalisés en cœur de nuit, comme le montre le graphique suivant :

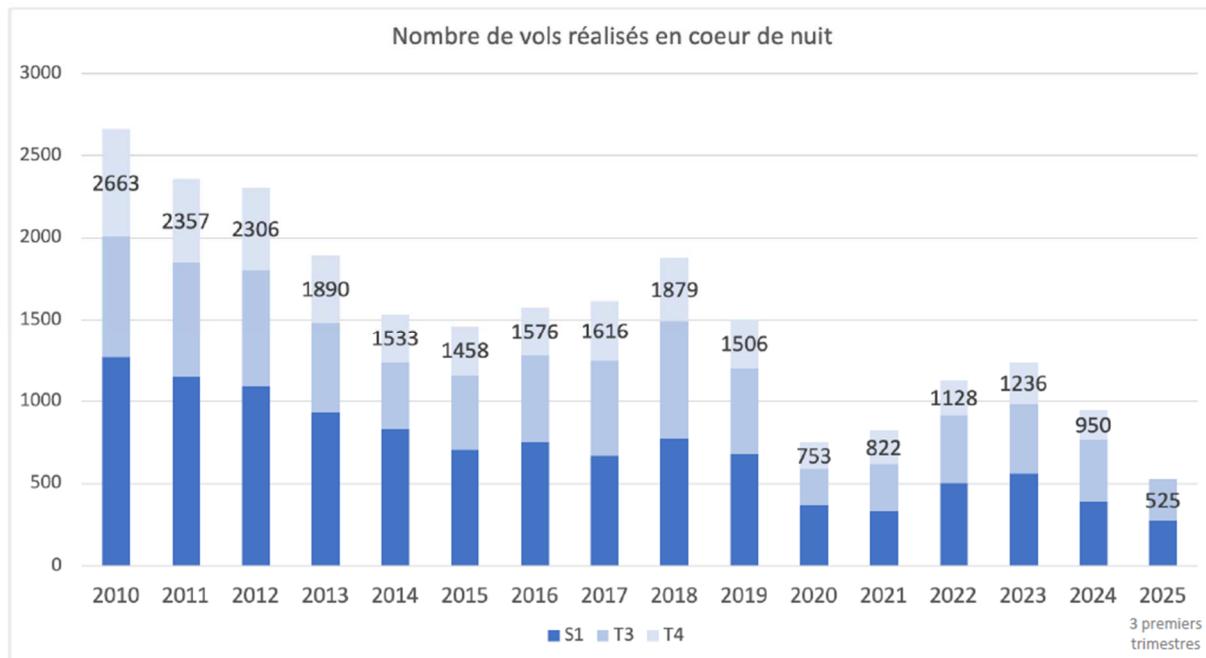


Figure 16 – Évolution du nombre de vols réalisés en cœur de nuit depuis 2010 (année de création de l'observatoire cœur de nuit)

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique</p> <p style="text-align: center;">Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15</p> <p>19/12/2025</p>
---	---	---------------------------------

A noter que les chiffre de 2025 ne sont que sur les 9 premiers mois de 2025. Néanmoins, cette année 2025 apparaît déjà comme étant l'année avec le moins de vols réalisés en cœur de nuit depuis la création de l'observatoire (2010), en incluant même la période de la crise sanitaire. Ce constat est également valable si on considère l'année glissante (octobre 24 - septembre 25).

Ainsi, au regard de l'évolution du trafic sur la plateforme de Toulouse-Blagnac au début de l'année 2025, l'Autorité Compétente a décidé de lancer une deuxième phase de l'EIAE, sur la base d'un fil de l'eau actualisé, prenant en compte :

- La suppression des avions basés de la compagnie EasyJet en avril 2025,
- Le trafic réalisé en 2024, qui s'est avéré en deçà des prévisions, plus particulièrement sur la nuit et sur le cœur de nuit
- Le contexte d'augmentation de la fiscalité sur les compagnies aériennes avec l'augmentation de la TSBA (Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion) en mars 2025.

3.2 NOUVEAU SCENARIO DE REFERENCE

Les prévisions de trafic pour cette année de référence sont revues à la baisse, au vu du contexte aéroportuaire.

Les nouvelles prévisions de trafic fournies par ATB ont été consolidées avec les principaux opérateurs. La limite de la consolidation de ces projections de trafic, est qu'elle s'est faite dans un contexte d'EIAE rallongée, avec la menace des restrictions envisagées au travers des scénarios étudiés lors la première phase de l'étude, générant un biais. Cela a pu notamment inhiber les ambitions de croissance de certains opérateurs. D'autre part, la menace des restrictions envisagées au travers des scénarios étudiés dans la première phase de l'étude a poussé les compagnies à réagir en poursuivant leurs efforts sur la programmation. Ces efforts viennent par conséquent biaiser les résultats du nouveau fil de l'eau, qui se veut être une évolution du trafic sans mise en place de restrictions. La pérennité de ces efforts et de leur contribution à la réduction du bruit sur la plateforme pourrait toutefois être compromise à plus long terme, avec par exemple un nouvel opérateur qui opérerait sur le cœur de nuit, sans aucun égard des prescriptions d'ATB. L'Autorité Compétente a ainsi estimé qu'il était nécessaire de prendre en considération dans ce scénario de référence une hypothèse de reprise et/ou d'arrivée de nouveaux entrants, construite en considérant une proportion de vols de nuit (par rapport au trafic total de la journée) équivalente à celle de 2023 ou 2024, à savoir 9,4% de vols de nuit. Le scénario de référence ainsi ajusté compte plus de mouvements que les prévisions mises à jour partagées par l'aéroport, devenant ainsi plus conservateur.

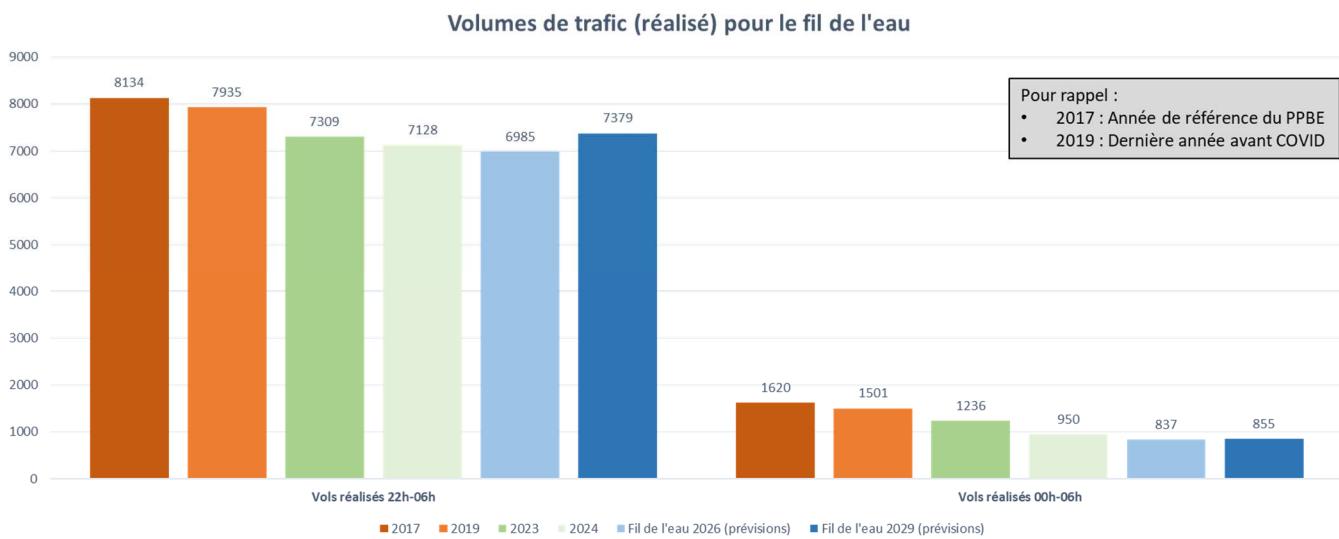


Figure 17 – Comparaison des volumes de trafic réalisés projetés pour le fil de l'eau (horizons 2026 et 2029) par rapport aux années 2017-2019-2023 et 2024

Les nouvelles prévisions montrent une hausse de 3,5% du trafic sur la nuit complète par rapport à 2024 (1,0% par rapport à 2023), et une légère baisse du trafic sur le cœur de nuit.

La prise en compte d'une proportion de vols de nuit équivalente à celle de 2023 ou 2024, à savoir 9,4% de vols de nuit, a un impact sur la composition des flottes par rapport au scénario de référence de la première phase de l'étude. L'application de ce coefficient sur la nuit induit notamment une hausse du nombre de B737 par rapport au premier fil de l'eau.

3.3 CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

Cette deuxième phase d'étude a comporté elle aussi une phase de consultation des parties prenantes, en vue :

- d'expliquer pourquoi cette deuxième phase était lancée ;
- comme pour la première phase, de consolider les nouvelles hypothèses de projections de trafic, de présenter et d'expliquer les restrictions envisagées, et d'évaluer la capacité d'adaptation des compagnies aériennes face aux restrictions envisagées dans ce nouveau contexte.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	---	--------------------------

3.3.1 Déroulé de la consultation

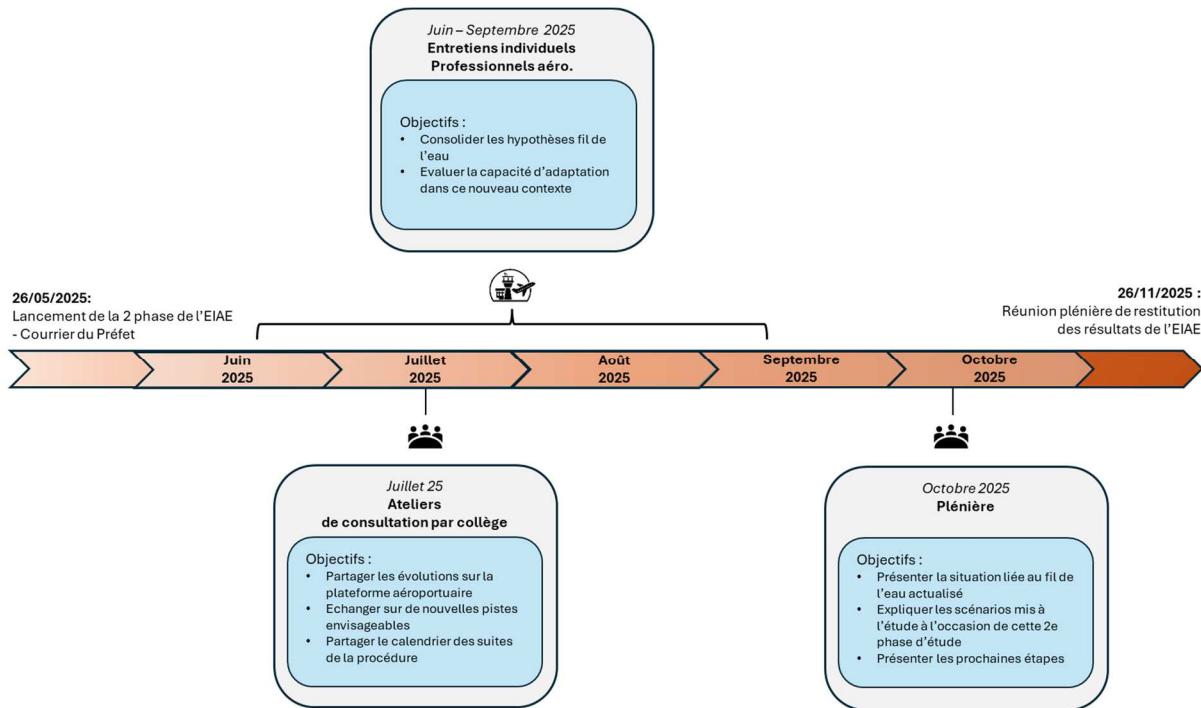


Figure 18 - Déroulé de la consultation dans cette deuxième phase

3.3.2 Position des parties prenantes

Les positions résumées ici ne peuvent représenter l'ensemble des nuances ou opinions exprimées lors de cette phase de consultation.

3.3.2.1 Élus

Les élus interrogent sur la fiabilité du trafic prévisionnel et sur les actions envisageables pour limiter les vols basculants (cibler notamment les pratiques abusives), et sur l'arrivée du vol de la poste en cœur de nuit.

En ce qui concerne d'éventuels mécanismes de garanties associées au scénario 2, certains élus évoquent la mise en place d'un système de marché de quotas, qui serait vertueux du fait de l'intérêt des compagnies à minimiser l'utilisation de quotas. Ce système ne permettrait cependant pas de maîtriser les vols basculants, et s'avère difficile à mettre en place. Quant au critère « retard indépendant de la volonté des compagnies », il devrait se limiter à des critères spécifiques, comme les urgences sanitaires ou des problématiques de sécurité. Les élus expriment un intérêt pour un critère basé sur des niveaux de certifications acoustiques, tout en reconnaissant la difficulté que cela peut représenter pour certains opérateurs.

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	---	--------------------------

Enfin, ils posent la question relative aux conséquences d'un potentiel dépassement des objectifs avec la mesure qui serait retenue. L'examen sera vraisemblablement fait au regard des interprétations inhérentes à l'objectif qualitatif sur le cœur de nuit.

3.3.2.2 *Associations de riverains et défense de l'environnement*

Les associations de riverains et de défense de l'environnement de l'aéroport expriment en premier lieu un questionnement par rapport au scénario de référence qui a fortement évolué (nombre de mouvements et mix de flotte d'aéronefs). Au regard de la baisse de trafic attendue par rapport à ce qui avait pu être présenté lors de la première phase de l'étude, elles demandent également une réévaluation des impacts des scénarios 3 et 4.

Enfin, elles souhaitent voir une consolidation du scénario 2 sur la base des critères constitutifs du scénario 4 initial. Elles ont proposé un scénario alternatif plus restrictif que le scénario 2.

3.3.2.3 *Professionnels aéronautiques et représentants du personnel*

Les représentants du secteur aérien estiment quant à eux qu'au regard du nouveau scénario de référence (baisse de trafic, baisse de la croissance), le scénario 2 ou toute variante apparaissent injustifiés. Ils estiment qu'il est difficile de leur demander des efforts sur tous les plans, i.e. programmation des vols et performances acoustiques des aéronefs par exemple, sans compter que cela représente une difficulté accrue pour une typologie spécifique d'opérateurs (opérateurs fret). Pour cette même raison, ils ne soutiennent pas tout schéma basé sur un système de quotas ou de gestion des retards indépendants de la volonté de l'opérateur.

3.4 DESCRIPTION DES SCENARIOS

Au regard de l'évolution des prévisions de trafic 2029, des résultats acoustiques et sanitaires du scénario de référence, les scénarios initialement étudiés ont été révisés à la demande de l'Autorité Compétente de la façon suivante :

- Les scénarios 3 et 4, qui présentaient une interdiction de réalisation de vols pour les départs et pour les arrivées n'ont pas été réexaminés ;
- Les modulations du scénario 2 sur critère de performance acoustique ou sur la base des critères de Nantes ont été écartés, tout comme celui proposé par les associations à l'issue de la deuxième phase de concertation ;
- Les scénarios 1 et 2 ont été réexaminés sur la base des nouvelles prévisions de trafic.

Pour rappel :

Scénario 1

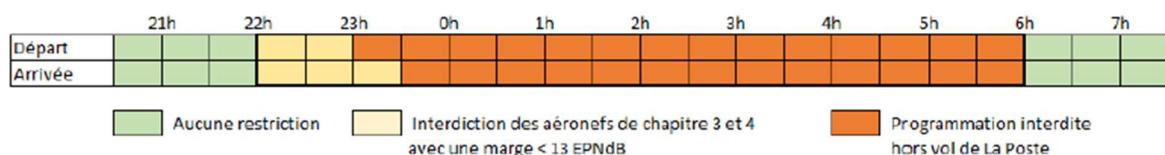


Figure 19 - Chronogramme descriptif du scénario 1

- Interdiction des aéronefs de chapitre 3 et 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22h00 et 06h00
- Départs : Interdiction des départs programmés entre 23h00 et 06h00
- Arrivées : Interdiction des arrivées programmées entre 23h30 et 06h00

Scénario 2

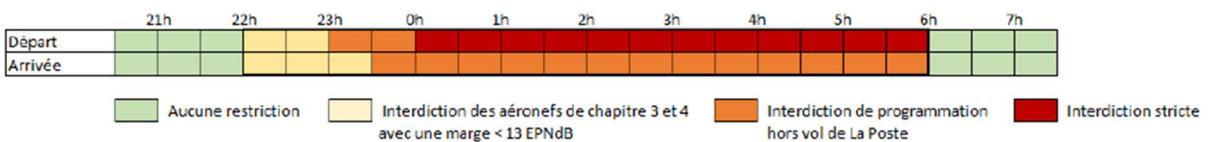


Figure 20 - Chronogramme descriptif du scénario 2

- Interdiction des aéronefs de chapitre 3 et 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22h00 et 06h00
- Départs :
 - Interdiction des départs programmés entre 23h00 et 00h00
 - Interdiction des départs réalisés entre 00h00 et 06h00
- Arrivées : Interdiction des arrivées programmées entre 23h30 et 06h00

3.5 ÉVALUATION DES IMPACTS DES SCENARIOS

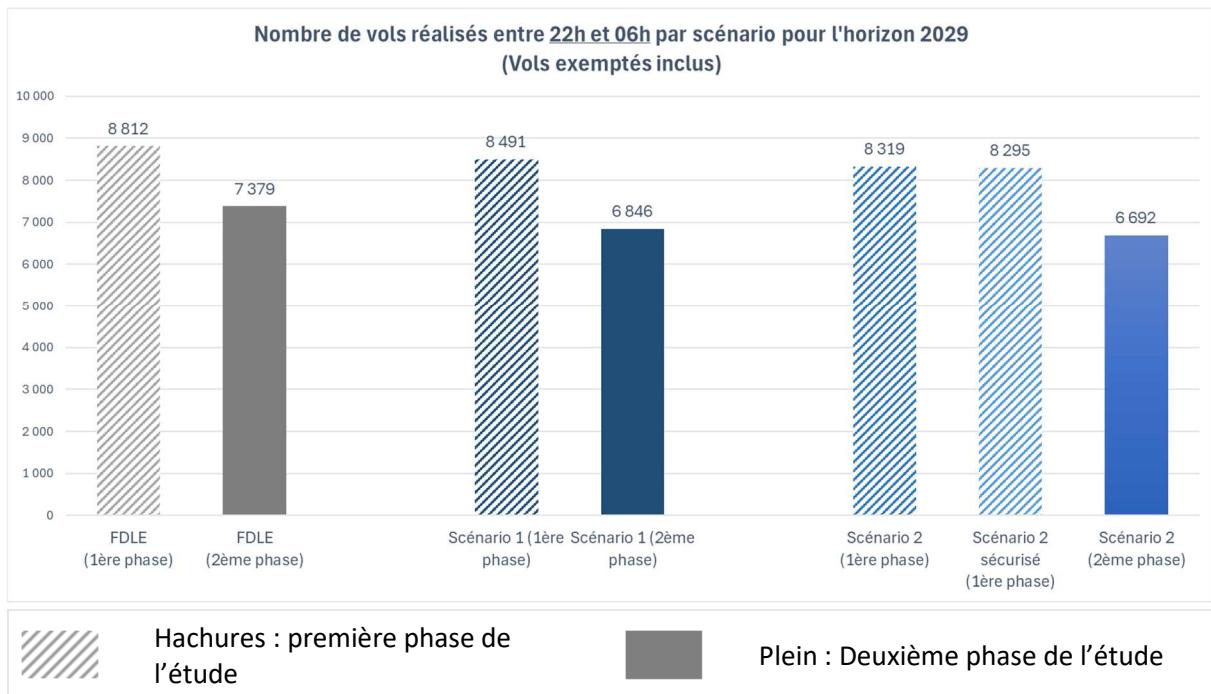
La méthodologie mise en œuvre pour les calculs des impacts acoustiques, sanitaires et socio-économiques est la même que celle qui a été suivie lors de la première phase de l'étude.

3.5.1 Impacts sur le trafic

Les impacts des scénarios sur le trafic et sur le renouvellement de flotte sont présentés ci-dessous :

	22h-06h					00h-06h		Journée complète
	Nombre mouvements restants	Vols évités	Vols PAX évités	Vols fret évités	Vols ATI / Airbus	Nombre mouvements restants	Vols évités	
2023	7 309	-	-	-	-	1 236	-	-
2024	7 137	-	-	-	-	954	-	-
Fl de l'eau	7 379	-	-	-	-	855	-	-
Scénario 1	6 846	533	533	0	58	683	172	533
Scénario 2	6 692	687	686	1	58	629	226	687

Tableau 13 - Impacts sur le trafic à horizon 2029 pour les scénarios de restriction



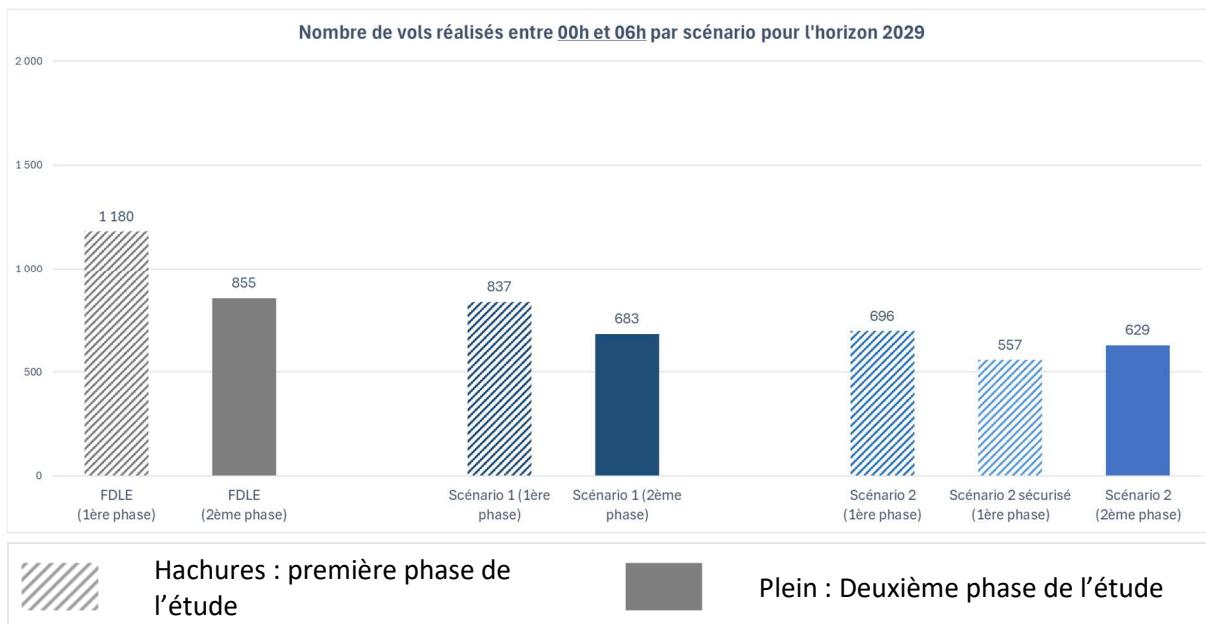


Figure 21 - Volumes de trafic restant par scénario et par créneau pour l'horizon 2029

3.5.2 Impacts acoustiques

3.5.2.1 Courbes L_n (« ou Night »)

Des simulations acoustiques ont été réalisées grâce au logiciel IMPACT, qui permet de modéliser les courbes L_{night} et d'évaluer l'impact sur la surface des courbes $L_n > 50$ dB(A).

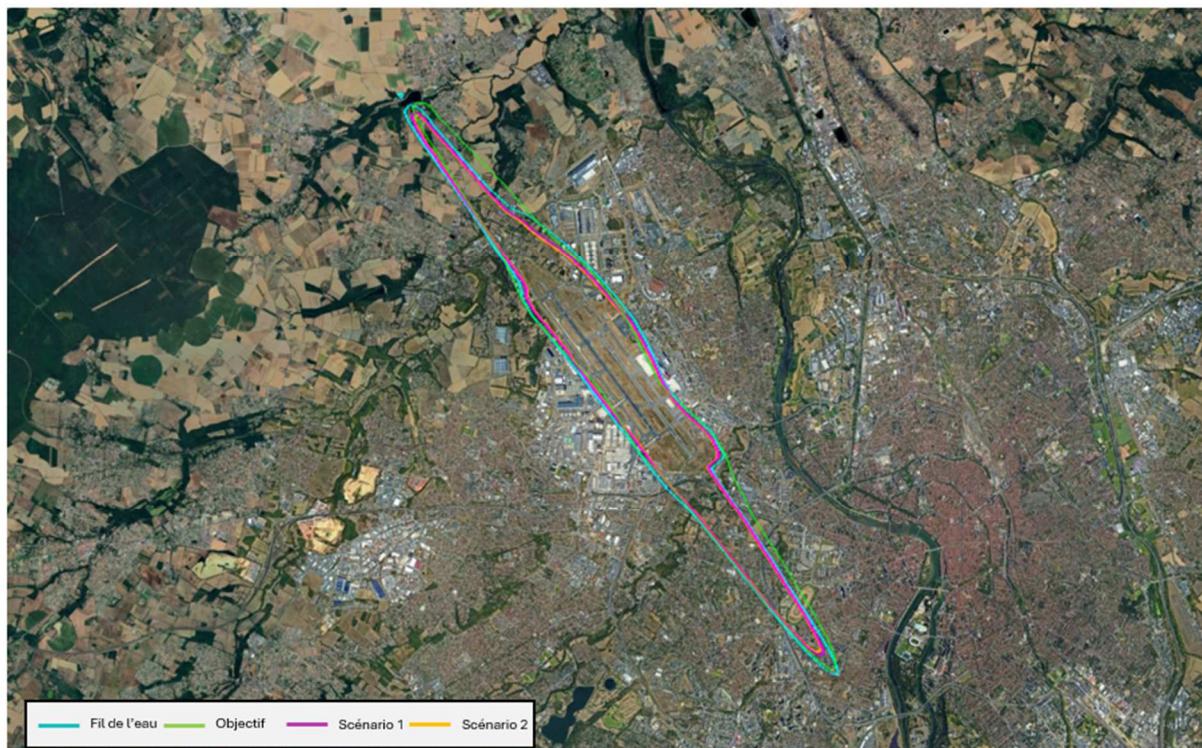


Figure 22 - Courbes $Ln > 50$ dB(A) pour l'horizon 2029

	Horizon 2029	
	Surface de la courbe $Ln > 50$ dB(A) (km ²)	Écart par rapport à l'objectif
Objectif	12,57	-
Fil de l'eau	12,29	-2,2%
Scénario 1	10,41	-17,2%
Scénario 2	10,10	-19,7%

Tableau 14 - Surfaces des courbes $Ln > 50$ dB(A) pour l'horizon 2029

On constate, quel que soit le scénario, une diminution de la courbe $Ln > 50$ dB(A) par rapport au fil de l'eau. L'objectif de réduction de bruit, en surface, est atteint dès le fil de l'eau, avec une surface de 12,29 km² pour un objectif fixé à 12,57 km². Par conséquent, les scénarios 1 et 2 permettent de sécuriser l'atteinte de l'objectif quantitatif sur le cœur de nuit.

3.5.2.2 Courbes NA70 > 5 évènements par nuit

Grâce au logiciel IMPACT, une estimation des zones exposées à 5 événements NA70 ou plus par nuit a pu être effectuée pour chacun des scénarios. Le NA70 (*number above*) correspond au nombre d'événements acoustiques ayant un maximum supérieur à 70 dB(A). Ce type de courbe permet d'évaluer les bénéfices acoustiques d'un point de vue événementiel, contrairement aux courbes Ln qui correspondent à un niveau de bruit moyen.

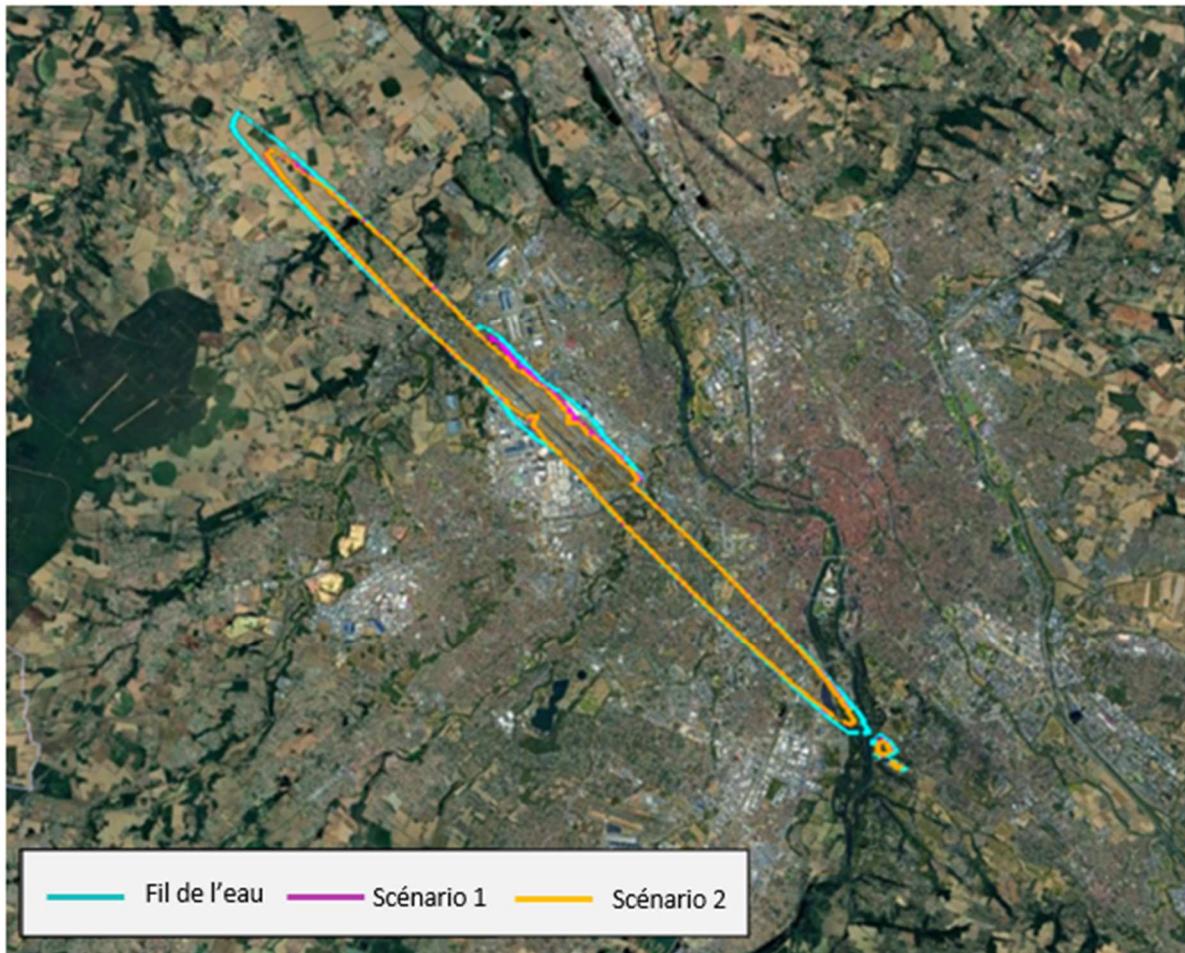


Figure 23 - Courbes NA70 > 5 événements ou plus pour l'horizon 2029

Horizon 2029		
	Surface de la courbe NA70 > 5 événements / nuit (km ²)	Écart par rapport au fil de l'eau
Fil de l'eau	17,91	-
Scénario 1	14,47	-19,2%
Scénario 2	13,9	-22,5%

Tableau 15 - Surfaces des courbes NA70 > 5 événements par nuit pour l'horizon 2029

On observe une réduction des courbes des scénarios 1 et 2 par rapport au fil de l'eau, avec un impact des scénarios à la fois sur la longueur et la largeur des courbes au niveau de l'aéroport.

3.5.2.3 Courbes LAeq 00h-06h

Compte-tenu du nombre de mouvements plus réduit sur la période 00h-06h, les courbes sont analysées pour un niveau moyen de 45 dB(A).

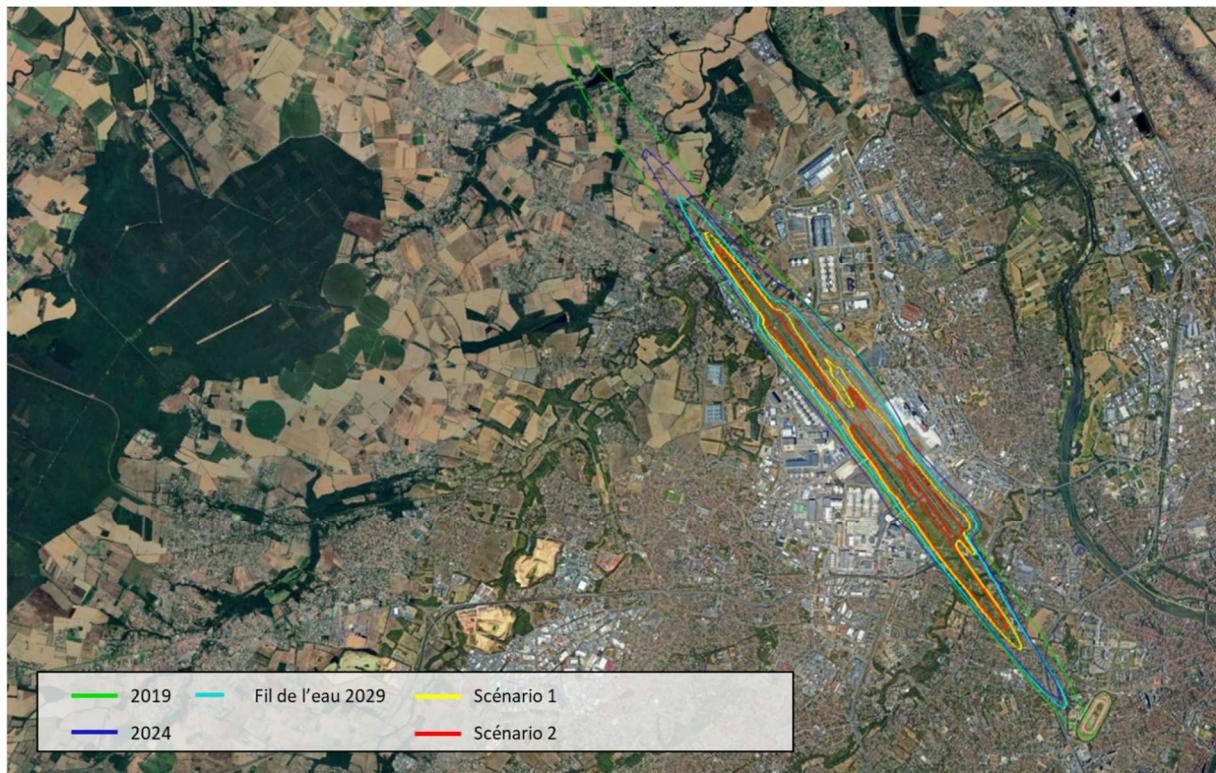


Figure 24 – Courbes LAeq 00h-06h > 45 dB(A) pour l'horizon 2029

La superficie des courbes diminue fortement dès le scénario 1, avec une baisse de 42% de surface par rapport au fil de l'eau. L'interdiction stricte des départs sur le cœur de nuit entraîne une baisse significative de la surface entre le scénario 1 et le scénario 2. Ainsi, l'écart de surface entre le scénario 2 et le fil de l'eau atteint -65%.

	Surface LAeq 00h-06h > 45 dB (km ²)	Ecart / FDLE
2019	9,29	+86,2%
2024	6,35	+27,3%
Fil de l'eau	4,99	-
Scénario 1	2,89	-42,1%
Scénario 2	1,75	-64,9%

Tableau 16 - Surfaces des courbes LAeq 00h-06h > 45dB(A) pour l'horizon 2029

3.5.3 Impacts sanitaires

Le calcul de l'indicateur sanitaire HSD (*High Sleep Disturbances*) étant basé sur les populations dans les courbes $Ln > 50$ dB(A), le rétrécissement de ces dernières induit directement une baisse des personnes affectées par de fortes perturbations du sommeil.

L'objectif quantitatif sur la nuit complète est atteint dès le fil de l'eau, avec 8 040 personnes impactées, pour un objectif de 8 826 personnes. Les scénarios 1 et 2 permettent donc de sécuriser l'atteinte de cet objectif.

Ln	CSB LT (objectif)	Fil de l'eau	Scénario 1	Scénario 2
Population impactée $Ln > 50$ dB	8 826	8 040	5 366	5 067
Ecart par rapport à l'objectif PPBE	-	-9%	-39%	-43%
HSD*	2 014	1 834	1 227	1 158
Ecart par rapport au LT PEB	-	-9%	-39%	-43%

*HSD : Indicateur représentant le nombre de personnes affectées par de fortes perturbations du sommeil

Tableau 17 - Populations sous les courbes $Ln > 50$ dB(A) et HSD pour l'horizon 2029

3.5.4 Impacts socio-économiques

3.5.4.1 Synthèse des impacts socio-économiques

	Impacts par scénario pour 2029	
	Scénario 1	Scénario 2
Impacts pour le territoire		
Impact sur les dépenses des visiteurs	4 900 000 €	6 400 000 €
Impact sur le fret (nb paquet)		Perte d'environ 250 à 300 pcs par vol en termes de volume
Impact sur le fret (qualitatif)		Contrainte pour le développement de l'activité
Impact avions basés	0	0
Impact emplois (directs et indirects) associés aux avions basés	0	0
Autres impacts pour les compagnies aériennes		
Coûts opérationnels	1 500 000,00 €	2 100 000,00 €
Coûts de perte de connectivité	0 €	0 €
Coûts additionnels (pénalités, annulations)	0 €	6 800 000 €
Impacts Aéroport		
Impact revenus aéronautiques et extra-aéronautiques	530 000 €	680 000 €
Impacts AIRBUS		
Impact ATI	Nécessité de sécuriser les potentielles arrivées entre 23h et 00h (impact sur la chaîne de production)	
Impact vols de livraisons	Nécessité de maintenir les vols de livraisons la nuit (pénalités financières et/ou de retard de Transfert de Titre, enjeux d'encaissement (balance commerciale de la France))	
Impact vols d'essais	Nécessité de sécuriser les potentiels vols d'essais de nuit (impact sur programme de livraison)	
Impacts CHRONOPOST - si maintien 1 A/R en ATR sur TLS, de la région parisienne vers la région sud-ouest*		
Impact réorganisation	Nouvelles infrastructures nécessaires	
Coûts additionnels	Coûts supplémentaires liés à l'exploitation d'un deuxième avion	

*Impacts estimés par Chronopost en juin 2024

Tableau 18 - Impacts socio-économiques (annuels) des scénarios

A noter qu'au regard du contexte fortement concurrentiel et de l'augmentation de la fiscalité pour les compagnies aériennes, le risque existe qu'un opérateur aérien fasse le choix de quitter la plateforme

toulousaine et de supprimer ses avions basés dans l'éventualité où un scénario introduisant des mesures strictes (interdiction de réalisation de vols) serait retenu. Si ce risque était avéré, les impacts socio-économiques seraient tout autre pour le scénario 2, avec :

- un coût annuel pour le territoire au-delà de 80 000 000 € (dépenses visiteurs) ;
- une perte de près de 320 emplois (directs et indirects) associée à la suppression des avions basés ;
- des coûts de 7,2 millions d'euros pour les opérateurs ;
- des pertes de 8,5 millions d'euros pour l'aéroport.

3.5.4.2 *Rapport coût-efficacité des scénarios*

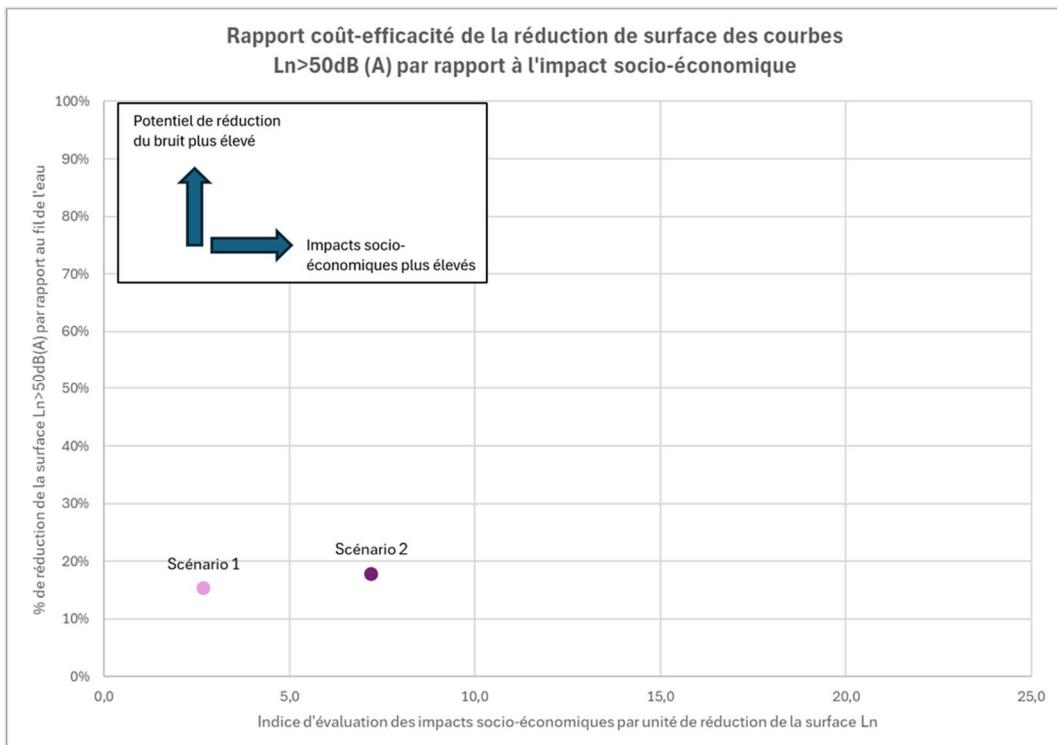


Figure 25 - Comparaison du potentiel de réduction acoustique sur les courbes d'exposition au bruit sur la nuit complète et des impacts socio-économiques par unité de réduction de la surface $Ln > 50 \text{dB(A)}$

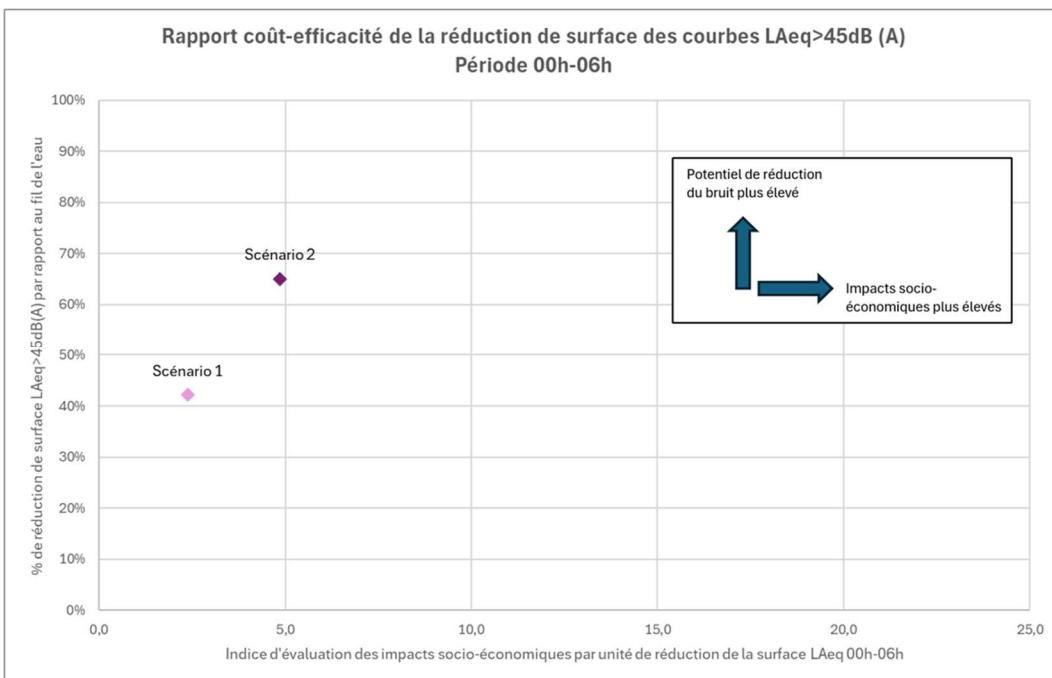


Figure 26 - Comparaison du potentiel de réduction acoustique sur les courbes d'exposition au bruit sur le cœur de nuit et des impacts socio-économiques par unité de réduction de la surface LAeq 00h-06h > 45 dB(A)

Il apparaît que le potentiel de réduction du bruit sur la nuit complète du scénario 2 est relativement similaire à celui du scénario 1, pour un poids économique deux fois plus important. En revanche, sur le cœur de nuit, le potentiel de réduction de bruit du scénario 2 est 20 points au-dessus de celui du scénario 1.

3.6 BILAN PAR SCENARIO

Synthèse des impacts par scénario pour 2029		
	Scénario 1	Scénario 2
Impacts acoustiques et sanitaires		
Atteinte de l'objectif sur la nuit complète	Oui	Oui
Surface Ln>50 dB(A) (km ²) - valeur de l'objectif : 12,57 km ²	10,41	10,10
Population impactée par les courbes Ln>50dB (A) - valeur de l'objectif : 8 826	5366	5067
Population impactée par le HSD	1227	1158
Réduction de la surface NA70>5 événements (22h-06h) par rapport au fil de l'eau	-19%	-22%
Maîtrise du trafic en cœur de nuit	Partiellement	Partiellement
Réduction de la surfaces LAeq>45dB(A) par rapport au fil de l'eau	-42%	-65%
Impacts socio-économiques		
Coût annuel pour le territoire (dépenses visiteurs)	4 900 000 €	6 400 000 €
Impact emplois (directs et indirects) associés aux avions basés	0	0
Coûts opérateurs	1 500 000 €	8 900 000 €
Pertes pour l'aéroport	530 000 €	680 000 €
Impact modification/suppression du vol de La Poste sur le territoire	Faible	Faible

Tableau 19 - Résumé des impacts par scénario pour l'horizon 2029

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique</p> <p style="text-align: center;">Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15</p> <p>19/12/2025</p>
---	---	---------------------------------

Les deux scénarios permettent d'atteindre l'objectif de réduction de bruit quantifié sur la nuit complète. S'ils permettent une diminution des impacts acoustiques en cœur de nuit, en revanche, ils n'offrent pas de garantie sur une maîtrise du nombre de vols sur la période. Les impacts socio-économiques sont modérés pour ces deux scénarios.

3.7 CONCLUSION

Cette étude a été réalisée conformément au règlement 598/2014 de la Commission Européenne, sous l'autorité du préfet de la Haute-Garonne. Elle a été réalisée en deux phases distinctes :

- Une première phase de novembre 2022 à septembre 2024, sur la base des données alors disponibles ;
- Une seconde phase à partir du printemps 2025, prenant en compte les dernières évolutions du trafic sur la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac. Les données de la première phase ont ainsi été actualisées, notamment le scénario de référence.

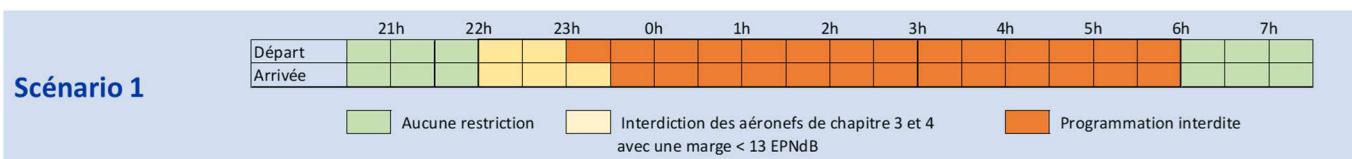
Lors de ces deux phases, la même méthodologie d'évaluation des impacts acoustiques, sanitaires et socio-économiques a été appliquée.

L'autorité compétente a défini l'objectif de réduction du bruit sur la base de l'objectif défini dans le cadre du plan de prévention du PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Lors de la première phase de l'étude, quatre scénarios ont été évalués, dont les restrictions d'exploitation portaient à la fois sur les performances acoustiques des aéronefs, sur les plages de programmation et de réalisation des vols. Les conclusions de cette phase ont été présentées au le 27 septembre 2024.

Lors de la deuxième phase de l'étude, et suite à la révision à la baisse des projections de trafic, les deux scénarios les plus restrictifs, à savoir les scénarios 3 et 4, n'ont pas été retenus. L'autorité compétente a en effet estimé, au regard des résultats de la première phase d'étude, qu'ils ne permettent pas d'atteindre un juste équilibre entre la nécessaire protection de la santé des riverains d'une part, et les enjeux socio-économiques (activité de la plateforme aéroportuaire et tissu économique associé) d'autre part. Ainsi, seuls les scénarios 1 et 2 ont été évalués sur la base du nouveau scénario de référence.

Sur la base de l'étude réalisée, et de la volonté de répondre aux deux objectifs de l'EIAE de manière robuste et durable, l'autorité compétente retient une proposition reposant sur quatre axes :



Retrait du vol de La Poste du cœur de nuit, d'ici à fin 2028

Mise en place d'un comité de surveillance du trafic de nuit

Engagement des travaux d'élaboration du prochain PPBE

Figure 27 – Quatre axes de la proposition de l'Autorité Compétente

L'Autorité compétente a détaillé ces quatre axes le 26 novembre 2025, lors de la réunion de restitution de l'étude :

« (1) *L'évolution favorable du trafic nocturne me conduit à retenir les mesures de programmation prévues par le scénario 1.*

La diminution du trafic et du nombre de vols débordants, notamment en cœur de nuit, comme les résultats constatés en 2024 et sur les 3 premiers trimestres de 2025 - où le nombre de vols réalisés en cœur de nuit a atteint son niveau le plus bas depuis 2010 - me conduisent à retenir les mesures de restriction en programmation prévues par le scénario 1.

La nouvelle réalité du trafic me conduit en effet à écarter l'interdiction des départs réalisés entre minuit et 6h00, qui était prévue par le scénario 2 et dont les effets s'avèrent désormais disproportionnés au regard des dernières évolutions de trafic à prendre en compte.

Ces évolutions tiennent, notamment, à la suppression d'avions basés à Toulouse, à la réorganisation du trafic domestique sur les plateformes franciliennes mais également aux efforts consentis par l'exploitant aéroportuaire comme par les compagnies aériennes pour éloigner leurs programmations du cœur de nuit, que je tiens à souligner et qu'il conviendra de soutenir dans la durée. Cet effort a montré non seulement la faisabilité d'une absence de programmation sur le cœur de nuit mais également son efficacité pour diminuer drastiquement le trafic sur ce créneau sensible. Dans ce contexte, retenir le scénario 2, qui allait au-delà de l'interdiction totale de programmation,

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique</p> <p style="text-align: center;">Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	V 0.15 19/12/2025
---	---	--------------------------

aurait méconnu les exigences du règlement européen sur l'approche équilibrée et aurait contribué à fragiliser la sécurité juridique des restrictions d'exploitation ainsi mises en œuvre».

« (2) En cohérence avec ce choix d'une interdiction de programmation sur le cœur de nuit, je suis, par ailleurs, en mesure de vous annoncer que ne sera plus autorisé, au plus tard à compter du 31 décembre 2028, le vol assurant la livraison de fret pour le compte du groupe La Poste et qui atterrit habituellement en plein cœur de nuit.

Cette décision permet de consolider la maîtrise du trafic en cœur de nuit, dans la mesure où seront ainsi supprimés quelque 240 mouvements annuels sur cette tranche horaire.

Je remercie, à ce propos, tous les acteurs, et en premier lieu la directrice régionale de La Poste, ainsi que ses services et ceux de Chronopost, qui se mobilisent pour s'adapter aux circonstances locales et préserver ainsi le repos des riverains. L'échéance de 2028 est à la fois ambitieuse et réaliste : elle a été retenue pour permettre à La Poste de procéder, en conséquence, aux réorganisations de son circuit logistique.

Je précise en revanche que dans ce schéma d'ensemble, il ne sera pas fait obstacle à ce qu'Aibus puisse opérer des vols la nuit, pour garantir, en cas de nécessité, l'approvisionnement stratégique de sa chaîne industrielle.

Au total, la mise en œuvre complète de cette interdiction de programmation, assortie de la suppression effective du vol Chronopost, permettra de diviser par deux le nombre de vols opérés en cœur de nuit à horizon 2029 et de réduire plus fortement encore le périmètre d'exposition au bruit fort ».

« (3) Pour garantir l'effectivité de cette évolution, je mettrai en place un comité de surveillance du trafic de nuit qui permettra de suivre avec précision le respect de la réglementation en vigueur et de mettre les acteurs de l'aérien devant leurs responsabilités pour que la maîtrise des nuisances sonores aériennes soit assurée dans la durée.

Cette création interviendra en remplacement de l'actuel observatoire Cœur de nuit, devenu insuffisant dans sa représentativité comme dans sa périodicité et dans ses missions. Placée sous ma présidence, cette instance bénéficiera d'une composition renforcée.

Elle sera réunie chaque trimestre autour d'un ordre du jour prévoyant :

- un bilan exhaustif et objectif des données de trafic enregistrées lors de la période précédente, qui sera rendu public ;

- la présentation, par chaque compagnie ayant effectué des vols débordants dans le cœur de nuit, des motifs justifiant ces débordements, assortis de mesures correctives destinées à y remédier. Ces mesures feront l'objet d'un suivi qui sera, là aussi, rendu public.

De manière générale, cette instance pourra être chargée du suivi des engagements pris par l'exploitant et les compagnies pour réduire l'empreinte sonore du trafic aérien par des mesures de réduction du

	<p style="text-align: center;">Résumé non technique Etude d'impact selon l'approche équilibre - Aéroport de Toulouse-Blagnac</p>	<p>V 0.15 19/12/2025</p>
---	---	-------------------------------

bruit à la source et de modernisation des flottes comme des mesures d'optimisation des procédures de navigation en vol et au sol.

A cet égard, il importe en effet de pouvoir garantir :

- aux habitants que les engagements pris seront tenus dans la durée ;*
- aux acteurs de l'aérien que les règles seront claires, stables et fondées sur des données objectives ;*
- aux collectivités que la trajectoire de maîtrise du bruit leur permettra d'apporter de la lisibilité au bénéfice de l'aménagement de leur territoire ».*

« (4) Enfin, j'engagerai, dès le début de l'année 2026, les travaux nécessaires à l'élaboration du PPBE de quatrième échéance.

Cette révision est devenue nécessaire et elle s'inscrira dans la suite logique de nos travaux, afin d'assurer une coexistence durable entre la qualité de vie et la santé des riverains et l'essor économique et industriel de la place aéroportuaire, où opèrent notamment deux industriels de premier plan que sont Airbus et ATR.

A cette fin, il reviendra, notamment, au PPBE de quatrième échéance de :

- retenir un objectif ambitieux de réduction du bruit en cœur de nuit, dont je souhaite que le suivi puisse être assuré ensuite par une carte annuelle de mesure du bruit;*
- de formaliser de nouveaux engagements pris par les acteurs de l'aérien en faveur de la maîtrise durable des nuisances sonores».*

3.8 PROCHAINES ETAPES ET CALENDRIER

Plusieurs étapes suivent la réalisation de l'EIAE avant la mise en place des restrictions, parmi lesquelles :

- La présentation en **CCE** pour avis consultatif du projet d'arrêté de restriction soumis par les ministres en charge du dossier ;
- **La phase de consultation du public de 3 mois** sur le projet d'arrêté ;
- **La phase de consultation de l'ACNUSA, saisie pour avis consultatif sur le projet d'arrêté**, comme pour tous les projets de textes réglementaires qui fixent les mesures visant à assurer la protection de l'environnement sonore des aéroports visés par l'article L. 6360-1 du code des transports (2 mois) ;
- **La publication** de l'arrêté ministériel **au Journal Officiel** ;
- **L'examen** de l'étude par la Commission européenne.