



Direction générale de l'Aviation civile

PRÉSENTATION DU PROJET D'ARRÊTÉ PORTANT RESTRICTION D'EXPLOITATION DE L'AÉRODROME DE TOULOUSE-BLAGNAC (HAUTE-GARONNE)

La présente note de présentation est relative au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, soumis à la consultation du public en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, du 5 janvier au 5 avril 2026.

Elle a pour objet d'exposer la situation générale de l'aérodrome, de rappeler le cadre juridique en vigueur et de présenter les modifications proposées à l'occasion de ce nouvel arrêté qui abrogera l'arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne).

Cette consultation fera l'objet d'une synthèse qui sera publiée sur le site internet des consultations du ministère des Transports (rubrique transports) avec l'ensemble des observations reçues.

1. Contexte

L'aérodrome de Toulouse-Blagnac, situé sur la commune de Blagnac, est limitrophe de la commune de Toulouse, avec des axes de piste orientés vers des zones urbanisées.

Un arrêté du 28 mars 2011, entré en vigueur le 30 octobre 2011, encadre spécifiquement les nuisances sonores aériennes générées par l'activité de cette plateforme.

Son article 1^{er} prévoit, dans sa version actuellement en vigueur, des restrictions portant sur la marge acoustique des aéronefs. Ces restrictions sont les suivantes :

- les aéronefs équipés de turboréacteurs certifiés conformément aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peuvent quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement ou atterrir entre 22 heures et 0 heure ;
- les aéronefs équipés de turboréacteurs certifiés conformément aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peuvent opérer entre 0 heure et 6 heures.

Ces dispositions apparaissent néanmoins insuffisantes pour assurer la protection des riverains de l'aérodrome, en particulier durant le cœur de nuit (0 heure – 6 heures).

En conséquence, afin d'améliorer la situation environnementale autour de l'aérodrome, une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) a été réalisée, conformément au règlement (UE) n° 598/2014¹ et à l'article R.* 6360-1 du code des transports, sur la plateforme de Toulouse-Blagnac, sous l'autorité du préfet de la région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne.

Le projet d'arrêté soumis à la consultation du public est la traduction juridique des mesures de restriction du scénario retenu par les ministres respectivement chargés de l'environnement et de l'aviation civile, sur le fondement des conclusions de l'EIAE présentées lors de la réunion de restitution du 26 novembre 2025 présidée par le préfet.

Ce projet est accompagné du résumé non technique de l'EIAE qui présente l'objectif de réduction du bruit défini pour l'aérodrome, les mesures envisagées pour atteindre cet objectif et l'évaluation du rapport coût-efficacité des différentes mesures envisagées au cours de l'étude.

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. Objet du projet d'arrêté soumis à la consultation du public

Le projet d'arrêté soumis à la consultation du public abroge l'arrêté du 28 mars 2011 (article 7) et renforce les restrictions d'exploitation fixées sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Il étend en effet, entre 22 heures et 6 heures, la restriction permettant aux seuls aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au 4 avec une marge acoustique cumulée supérieure ou égale à 13 EPNdB d'opérer sur la plateforme de Toulouse-Blagnac (I de l'article 3).

Le présent texte introduit également de nouvelles restrictions d'exploitation sur la plateforme toulousaine. Il interdit aux transporteurs aériens de programmer des départs entre 23 heures et 6 heures et des arrivées entre 23 heures 30 et 6 heures dans le cadre de vols commerciaux (II et III de l'article 3).

Par dérogation à cette interdiction de programmation, durant la période qui s'étend du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2028, les opérateurs aériens peuvent programmer les arrivées d'un vol commercial exploité dans le cadre de services aériens réguliers, dans la limite d'un vol par exploitant et par nuit, sous réserve de respecter les conditions cumulatives strictes mentionnées au IV de l'article 3.

L'article 4 renvoie à l'information aéronautique s'agissant des procédures opérationnelles particulières de vol qui s'imposent aux pilotes lorsqu'ils opèrent sur et autour de l'aérodrome toulousain.

L'article 5 rappelle des dispositions qui sont communes aux arrêtés de restriction et qui permettent aux aéronefs d'État et aux aéronefs qui se trouvent en situation d'urgence de déroger aux restrictions prévues par l'article 3.

Un comité de surveillance du trafic de nuit, placé sous l'autorité du président de la commission consultative de l'environnement (CCE), rend compte, lors de chaque réunion de cette commission, des mouvements effectués entre 22 heures et 6 heures ainsi que de ceux effectués au titre des II et III de l'article 5 (article 6).

3. Consultations et calendrier

Conformément au règlement (UE) n° 598/2014, ce projet d'arrêté est soumis à la consultation du public pour une durée de trois mois. La consultation fera l'objet d'une synthèse qui sera publiée sur le site du ministère des Transports avec l'ensemble des contributions reçues.

Le projet d'arrêté sera, en parallèle, présenté aux membres de la CCE de l'aéroport, pour avis.

Le projet d'arrêté, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public, sera ensuite soumis pour avis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

Après sa signature par les ministres chargés respectivement de l'environnement et de l'aviation civile, l'arrêté entrera en vigueur après application du délai de prévenance prévu à l'article 8.1 du règlement européen (UE) n° 598/2014.