

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

Ministère des transports

---

**Arrêté du**

**portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne)**

NOR : TRAA2532831A

**Publics concernés :** *transporteurs aériens, pilotes, exploitant de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.*

**Objet :** *l'arrêté 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. Il étend entre 22 heures et 6 heures l'application des restrictions les plus strictes portant sur la marge acoustique cumulée des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4. Il abroge l'arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.*

**Entrée en vigueur :** *le texte entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027.*

**Application :** *le présent arrêté est un texte autonome.*

**La ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, le ministre des transports et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargé de la transition écologique,**

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

Vu le 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 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive

2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6100-1, L. 6361-7, L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 et R.\* 6360-1 à R. 6360-3 et R. 6312-11 ;

Vu le résumé non technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac du 30 décembre 2025 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public organisée du 5 janvier au 5 avril 2026, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac du XXXXXXXX ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires du XXXXXX,

**Arrêtent :**

**Article 1<sup>er</sup>**

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, les restrictions d'exploitation fixées par le présent arrêté sont appliquées sur cette plateforme.

**Article 2**

Au sens du présent arrêté, on désigne par :

- « annexe 16 » : l'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'avions ;
- « chapitre 3 » et « chapitre 4 » : respectivement le chapitre 3 et le chapitre 4 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
- « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu qui sert à mesurer la marge acoustique cumulée ;
- « essai moteur » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle un ou plusieurs de ses moteurs fonctionnent pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;
- « exploitant » : l'exploitant d'aéronef tel qu'identifié par les dispositions du point 3 de l'article 51 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 du 19 décembre 2018 susvisé ;
- « heures » : heures locales ;

- « marge acoustique cumulée » : la somme des différences aux trois points de mesure entre les niveaux maximaux de bruit et les niveaux maximaux de bruit autorisés spécifiés au chapitre 3 de l'annexe 16 ;
- « mouvement » : tout décollage ou atterrissage d'un aéronef ;
- « vol commercial » : tout vol réalisé au titre d'un service aérien régulier ou non régulier, effectué contre rémunération, en vertu ou non d'un contrat de location.

### **Article 3**

I. – Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement ou atterrir entre 22 heures et 6 heures.

II. – Aucun départ d'un vol commercial ne peut être programmé entre 23 heures et 6 heures.

III. – Aucune arrivée d'un vol commercial ne peut être programmée entre 23 heures 30 et 6 heures.

IV. – Par exception aux dispositions du III et jusqu'au 31 décembre 2028, peut être maintenue la programmation entre 0 heure et 6 heures, des 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 des conditions cumulatives suivantes :

- le nombre annuel total d'arrivées programmées par chaque exploitant n'excède pas le volume de vols programmés sur la même plage horaire entre le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et le 31 décembre 2024 ;
- le départ du vol commercial exploité dans le cadre de services aériens réguliers consécutif à l'arrivée est programmé au plus tôt douze heures après.

V. – Aucun essai moteur ne peut être effectué entre 22 heures et 6 heures.

### **Article 4**

I. – Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures et consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

II. – Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages.

III. – Les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue doivent respecter les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

### **Article 5**

I. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux articles 3 et 4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

II. - Les dispositions des articles 3 et 4 du présent arrêté ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;
- aéronefs mentionnés au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports.

III. – Des dérogations aux règles définies à l'article 3 du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

## **Article 6**

Un comité de surveillance du trafic de nuit placé sous l'autorité du président de la commission consultative de l'environnement 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.

Un bilan est rendu public sur le site internet du ministère chargé de l'aviation civile au moins une fois par an.

Les services de l'aviation civile produisent les éléments nécessaires au comité pour constituer le bilan des mouvements mentionné ci-dessus.

## **Article 7**

L'arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne) est abrogé.

## **Article 8**

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027.

## **Article 9**

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général de la prévention des risques, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le ,

La ministre de la transition écologique, de la biodiversité  
et des négociations internationales sur le climat et la nature,

M. BARBUT

Le ministre des transports,

P. TABAROT

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargé de la transition écologique,

M. LEFÈVRE