

# AVIS DU COLLEGE

**Séance du 1<sup>er</sup> juin 2026**

**N°2026/5**

**Objet : projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse – Blagnac (Haute-Garonne).**

Vu la saisine de la Direction du transport aérien du 05 mars 2026, en application des dispositions de l'article R. 6360-3 du code des transports, sollicitant avis de l'ACNUSA sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse - Blagnac ;

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 code des transports, notamment ses articles L. 6361-6, L. 6361-7 et R. 6360-3 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article R. 227-8 ;

Vu le rapport d'étude d'impact selon l'approche équilibrée concernant l'aérodrome de Toulouse – Blagnac du 19 décembre 2025 ;

Vu la synthèse de la consultation du public rédigée par l'Aviation civile, relative aux observations formulées lors de la consultation du public organisée du 05 janvier au 05 avril 2026, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement ;

Vu l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport Toulouse – Blagnac 03 mars 2026 ;

Vu le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse - Blagnac dans sa version transmise le 05 mai 2026, présentant les interdictions de programmation des avions commerciaux au départ et à l'arrivée à des plages horaires nocturne, les restrictions acoustiques et le suivi des mesures mises en œuvre ;

Considérant que l'objectif du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de troisième échéance de l'aéroport de Toulouse – Blagnac est traduit de manière quantitative dans l'EIAE ;

Considérant que les trois scénarios permettent d'atteindre l'objectif de réduction de bruit quantifié sur la nuit complète. Toutefois, 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 ;

Considérant que le scénario retenu, dit « scénario 1 », répond à l'objectif du PPBE approuvé par arrêté préfectoral du 04 octobre 2022 ;

Considérant que le scénario 1 permet une réduction significative du bruit en cœur de nuit (-42% de surface LAeq 00h-06h > 45 dB) et limite les impacts socio-économiques.

Considérant que la principale limite du scénario 1 réside dans le manque de garantie d'une maîtrise totale des vols basculants (notamment du fait des aléas opérationnels) ;

Considérant qu'outre plusieurs indicateurs de bruit utilisés dans le l'EIAE, les indicateurs NA62 et NA65 recommandés par l'ACNUSA en 2005 n'ont pas été utilisés ;

Le collège de l'Autorité de contrôle estime que le scénario 1 de l'EIAE traduit au travers du projet d'arrêté présente un réel compromis, permettant la protection des riverains de l'aéroport, tout en limitant l'impact économique sur le secteur aérien.

**A ce titre, le collège émet un avis favorable au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse – Blagnac.**

Le Président



Pierre Monzani