



**PRÉFET
DE LA HAUTE-
GARONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Agglomération toulousaine

**PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE
2025-2030**

**Mémoire en réponse à l'avis de
l'ACNUSA**



Contexte réglementaire

Conformément à l'article L. 6361-5 du Code des transports, le projet de plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine a été soumis pour avis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

L'avis de l'ACNUSA devait être sollicité, car le périmètre du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine englobe l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Comme prévu par l'article sus-cité, l'avis de l'Autorité sur le projet de plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine a été sollicité le 5 mai 2025.

Le projet de révision du plan, a été présenté au collège de l'ACNUSA, par la DREAL Occitanie, lors de la session plénière du 7 juillet 2025.

L'ACNUSA a rendu son avis le 11 juillet 2025.

Avis de l'ACNUSA

L'ACNUSA a émis un avis favorable au projet de révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine le 11 juillet 2025 assorti de 2 recommandations.

Le présent rapport a pour objectif de répondre aux remarques formulées par l'Autorité de contrôle sus-visée.

L'Autorité de contrôle recommande de compléter le projet de PPA par une action concernant la réduction des émissions d'origine aéroportuaire même si la contribution de la plateforme Toulouse-Blagnac est très modeste en regard des autres émissions sectorielles et des concentrations de polluants locaux.

Cette action vise à réduire les émissions lors des différentes phases du cycle de décollage et d'atterrissage et de moderniser les procédures de départs et d'approches de l'aéroport.

Interrogé sur cette demande d'action complémentaire, le Service de la navigation aérienne Sud de la DGAC, a répondu par mail du 15 septembre 2025 (en annexe du présent rapport).

Ce service a répondu qu'actuellement aucune action n'était en cours permettant l'optimisation des procédures des cycles de décollage/atterrissage susceptibles de réduire la pollution atmosphérique.

Les seules procédures opérationnelles actuellement mises en œuvre sont celles issues du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (du 3 avril 2005), qui implique des seuils au décollage et l'utilisation d'une monopiste. Certaines de ces mesures peuvent au demeurant avoir un effet inverse sur la réduction de la pollution atmosphérique en augmentant les temps de roulages des avions vers les pistes et depuis les pistes.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac n'étant pas un aéroport « à prise de décision collaborative » (Airport CDM), il ne dispose pas de séquenceur de départ, seul système existant permettant de mieux maîtriser les temps de roulage et surtout de faire attendre les avions aux postes de stationnement plutôt qu'aux points d'arrêt.

Les autres mesures concernant le décollage et le roulage concernent les compagnies aériennes elles-mêmes.

Le Service de la navigation aérienne Sud de la DGAC est prêt à être associé à une réflexion sur la réduction des émissions mais ne peut pas en être le pilote.

À la lumière de la réponse du Service de la navigation aérienne Sud de la DGAC, un travail approfondi et collaboratif doit être mené avec les compagnies aériennes travaillant sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour la mise en place de nouvelles procédures. Toute la difficulté de mise en œuvre d'une telle action réside dans l'absence de cadre réglementaire contraignant pour les compagnies aériennes et

l'absence d'exigences imposées par les gestionnaires d'aéroport sur les compagnies aériennes en raison de contraintes économiques fortes.

L'autorité de contrôle suggère à l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air, Atmo Occitanie, de distinguer dans ses documents rendus publics ainsi que dans ses outils web, les données d'émissions au sein de la catégorie « autre transport ». en effet, cette évolution permettrait aux opérateurs aériens locaux de mieux apprécier leur contribution actuellement agrégée dans la catégorie « autre transport » et ainsi mieux suivre les résultats de leurs actions de réduction des émissions.

Par courrier du 1^{er} septembre 2025, Atmo Occitanie a répondu :

« Je vous confirme qu'Atmo Occitanie réalise chaque année un inventaire des émissions atmosphériques propres à la plateforme aéroportuaire pour l'année N-1. Les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) générées par l'ensemble des activités présentes sur la zone aéroportuaire sont ainsi quantifiées par type d'activité, dont celle des aéronefs. Cette évaluation est menée dans le cadre d'un partenariat pluriannuel entre Atmo Occitanie et l'Aéroport de Toulouse-Blagnac.

Comme l'ensemble de nos travaux, les résultats de cette évaluation sont mis à la disposition de tous, et un **rapport d'expertise est publié chaque année sur notre site internet**. Il présente l'évolution des quantités d'émissions, leur répartition par poste d'activité, ainsi qu'une **cartographie des concentrations de polluants atmosphériques** au sein et autour de la plateforme aéroportuaire.

Par ailleurs, ce rapport est systématiquement complété par une **analyse de la contribution des activités d'ATB aux émissions totales observées dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Toulouse** dès que l'ensemble de l'actualisation de l'inventaire régional des émissions est disponible.

Vous trouverez d'ores et déjà sur notre site internet :

- **Le rapport 2024** relatif aux émissions de l'aéroport pour l'année 2023 (<https://www.atmo-occitanie.org/aeroport-toulouse-blagnac-evaluation-de-la-qualite-de-lair-2023>)
- **Le dernier rapport d'analyse de la contribution d'ATB aux émissions totales du PPA**, concernant l'année 2022 (<https://www.atmo-occitanie.org/aeroport-toulouse-blagnac-evaluation-de-la-qualite-de-lair-2022>) »

Annexe : réponses reçues

Réponse DGAC – SNA le 15/09/2025

Bonjour Madame,

Actuellement nous n'avons pas au SNA Sud d'actions en cours ou de méthode de travail permettant l'optimisation des procédures du cycle LTO susceptibles de réduire la pollution atmosphérique.

Les seules procédures opérationnelles mises en œuvre sont celles issues du PPBE (O3/O4/O5) qui impliquent des décollages des seuils, l'utilisation de la monopiste 14R/32L et plus particulièrement la 14R en QFU préférentiel. Certaines de ces mesures pouvant au demeurant avoir un effet inverse sur la réduction de la pollution atmosphérique recherchée en augmentant sensiblement les temps de roulages des avions vers la piste et depuis la piste.

L'aéroport n'étant pas un airport A-CDM, nous ne bénéficions pas d'un séquenceur départ (Departure MANage) seul système existant permettant de mieux maîtriser les temps de roulage et surtout de faire attendre les avions aux postes de stationnement plutôt qu'aux points d'arrêt (et donc de réduire les consommations de kérosène et émission de CO2).

Toutes les autres mesures concernant le Flex TO ou le roulage sur N-1 moteur sont du seul ressort des compagnies aériennes.

En conséquence, le SNA/S est prêt à être associé à une réflexion sur la réduction des émissions lors des différentes phases du cycle LTO, mais il ne peut en être le pilote.

Bien à vous,

André-Noël GAGET

Chef SNA Sud

Toulouse, le 1^{er} septembre 2025

ACNUSA

Monsieur le Président
244, boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

A l'attention de Monsieur Pierre MONZANI

OBJET : Consultation PPA de l'agglomération toulousaine

N/Réf. : TOUL/ED/PYR/SD n° 300-25

Monsieur le Président,

Je fais suite à votre courrier en date du 11 juillet dernier adressé à Monsieur le Préfet de Région à l'occasion de la consultation du PPA de l'agglomération toulousaine et par lequel vous suggérez une distinction des émissions de polluants spécifiques à l'aéroport de Toulouse Blagnac.

Je vous confirme qu'Atmo Occitanie réalise chaque année un inventaire des émissions atmosphériques propres à la plateforme aéroportuaire pour l'année N-1. Les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) générées par l'ensemble des activités présentes sur la zone aéroportuaire sont ainsi quantifiées par type d'activité, dont celle des avions. Cette évaluation est menée dans le cadre d'un partenariat pluriannuel entre Atmo Occitanie et l'Aéroport de Toulouse-Blagnac.

Comme l'ensemble de nos travaux, les résultats de cette évaluation sont mis à la disposition de tous, et un **rapport d'expertise est publié chaque année sur notre site internet**. Il présente l'évolution des quantités d'émissions, leur répartition par poste d'activité, ainsi qu'une **cartographie des concentrations de polluants atmosphériques** au sein et autour de la plateforme aéroportuaire.

Par ailleurs, ce rapport est systématiquement complété par une **analyse de la contribution des activités d'ATB aux émissions totales observées dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Toulouse** dès que l'ensemble de l'actualisation de l'inventaire régional des émissions est disponible.

Vous trouverez d'ores et déjà sur notre site internet :

- **Le rapport 2024** relatif aux émissions de l'aéroport pour l'année 2023 (<https://www.atmo-occitanie.org/aeroport-toulouse-blagnac-evaluation-de-la-qualite-de-lair-2023>)
- **Le dernier rapport d'analyse de la contribution d'ATB aux émissions totales du PPA**, concernant l'année 2022 (<https://www.atmo-occitanie.org/aeroport-toulouse-blagnac-evaluation-de-la-qualite-de-lair-2022>)

L'équipe d'Atmo Occitanie reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Émilie DALIX
Présidente



Valorisez votre engagement en faveur de la Qualité de l'air

En adhérant à Atmo Occitanie, vous vous impliquez en faveur de la qualité de l'air, et vous avez la possibilité de valoriser cet engagement à travers le label Parten'air.

Le label Parten'air est utilisable sur tous supports de communication en version papier ou en version numérique.

Pour obtenir le label : communication@atmo-occitanie.org - 09.69.36.89.53
(Numéro CRISTAL – Appel non surtaxé)

