



**PRÉFET  
DE LA HAUTE-  
GARONNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Toulouse, le 02 AVR. 2026

Madame, Monsieur,

Lors de commission consultative de l'environnement (CCE) réunie le 15 novembre 2024, il a été décidé d'engager une réflexion sur l'opportunité de doter l'aérodrome de Toulouse-Francazal d'une charte environnementale, dont le président du collectif Francazal avait sollicité l'instauration.

Dans cette perspective s'est tenue, le 26 février 2025, une séance de travail dédiée au cours de laquelle ont été rappelés le cadre réglementaire et les objectifs d'une charte environnementale et présentées l'activité de l'aérodrome et les plaintes qui lui sont associées selon les différentes typologies d'aviation recensées sur l'aérodrome. Cette réunion a, par ailleurs, permis d'apporter des précisions sur les volumes de trafic enregistrés en 2023 sur les aérodromes d'Occitanie dotés d'une charte environnementale et de présenter des éléments de comparaison avec l'aéroport de Pau-Pyrénées, où une telle démarche a été mise en œuvre.

Une réunion d'échanges a, en outre, été organisée, le 17 septembre 2025, avec les autorités militaires, les services de la navigation aérienne Sud et de la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud afin de vérifier la conformité des trajectoires militaires, à destination ou en provenance de la zone de largage de Fonsorbes, au cadre opérationnel défini et d'examiner la possibilité de réduire leur empreinte sonore.

Connaissance prise des conclusions de ces deux séances, de l'ensemble des données présentées lors de la CCE réunie le 6 février 2026, jointes au présent envoi, et des arguments avancés par les différentes parties prenantes à cette occasion, la nécessité de doter l'aérodrome de Toulouse-Francazal d'une charte environnementale ne m'apparaît pas établie, pour les motifs et considérations qu'il m'importe de vous exposer ci-après.

Je souhaite, en premier lieu, relever les singularités qui me semblent caractériser les mouvements aériens opérés sur la plateforme aéroportuaire.

Le volume de trafic annuel y apparaît à la fois limité et stable : depuis 2017, le nombre moyen de mouvements enregistrés s'élève à 3 186. Il a atteint un maximum de 3 470 mouvements en 2019 et un minimum de 2 910 mouvements en 2023.

Si l'activité liée à l'aéro-industrie, à l'aviation générale et à l'aviation d'affaires a représenté respectivement, au cours des deux dernières années, 30 %, 12 % et 4 % du trafic, l'activité militaire demeure prépondérante, avec environ 50 % des mouvements en moyenne sur la même période, et marquée par les contraintes opérationnelles inhérentes aux opérations aéroportées et aux entraînements qui leur sont associés.

Il y a lieu, également, de souligner que l'essentiel des mouvements, près de 90 %, est réalisé en semaine et sur la plage horaire comprise entre 8 heures et 18 heures.

Enfin, sans qu'il ne puisse en être déduit une baisse correspondante de la gêne sonore effectivement ressentie par les riverains, il est néanmoins observé, depuis 2020, une diminution substantielle des réclamations recensées, lesquelles apparaissent, au demeurant, principalement liées à l'activité de largage de Fonsorbes.

En second lieu, les enseignements tirés de la comparaison avec les aérodromes d'Occitanie dotés d'une charte et avec l'aérodrome de Pau-Pyrénées ne m'apparaissent pas davantage plaider en faveur de l'institution d'un tel dispositif.

En effet, les chartes qui y sont déployées visent à maîtriser les nuisances sonores sur des infrastructures connaissant un volume de trafic annuel significativement plus important que celui qu'enregistre l'aérodrome de Toulouse-Francazal (2 910 vols) : il en va ainsi des aérodromes de Montpellier Méditerranée (73 823 vols), de Perpignan-Rivesaltes (59 950 vols), de Toulouse-Lasbordes (57 026 vols), de Muret-L'Herm (29 118 vols), de Carcassonne-Salvaza (27 616 vols) ou encore de Pamiers-Les Pujols (18 947 vols).

Les chartes en vigueur dans ces aérodromes ont, par ailleurs, généralement pour objet d'encadrer des activités de transport de passagers et de fret, de formation ou de loisirs, lesquelles ne sont pas présentes sur l'aérodrome de Toulouse-Francazal.

S'agissant plus particulièrement de l'aérodrome de Pau-Pyrénées, dont le trafic est quinze fois supérieur à celui de Toulouse-Francazal, son activité donne lieu à près de 1 000 plaintes annuelles, nonobstant l'institution d'une charte en 2004.

Enfin, il m'importe de relever les engagements pris par l'exploitant aéroportuaire et ses usagers en faveur de la préservation du cadre de vie des riverains.

S'agissant des trajectoires militaires empruntées par les utilisateurs de la zone de largages de Fonsorbes, l'examen des « chevelus » présentés lors de la CCE du 19 février 2026 dernier montre, d'une part, que les circuits empruntés, tels qu'issus du protocole établi entre le service de la navigation aérienne Sud et les autorités militaires, sont respectés et, d'autre part, qu'en évitant déjà au maximum les zones urbanisées, ils présentent peu de possibilités d'amélioration, étant déjà largement optimisés.

Il peut également être noté que les entraînements des armées se tiennent exclusivement en semaine.

Les essais moteurs sont, pour leur part, encadrés par un protocole institué par l'exploitant aéroportuaire depuis près de 10 ans, lequel limite la réalisation aux seuls jours de semaine, entre 8 heures et 17 heures.

Les démarches d'accréditation et de labellisation entreprises par l'exploitant comme ses actions en faveur de la biodiversité me paraissent, en outre, témoigner d'une volonté de réduire l'empreinte environnementale de ses activités.

Ainsi, pour l'ensemble de ces raisons, l'intérêt d'engager la rédaction et le suivi d'une charte environnementale sur l'aérodrome de Francazal n'apparaît pas, à ce jour, avéré.

Je puis néanmoins vous assurer que je demeurerai attentif aux évolutions du trafic et de l'activité de plateforme qui pourraient, le cas échéant et sur la base d'un constat objectivé et partagé, justifier un réexamen de cette appréciation.

Cette position ne fait pas, au demeurant, obstacle à ce que le dialogue engagé au sein de la CCE se poursuive afin de rechercher les voies d'un équilibre durable entre la qualité de vie des riverains, le développement d'un pôle économique majeur de l'agglomération toulousaine et les contraintes opérationnelles de l'activité militaire qui caractérise également l'aéroport de Toulouse-Francazal.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le préfet de la Haute-Garonne  
et par délégation, le secrétaire général :



Baptiste MANDARD

