

Communiqué

7 septembre 2026

Vols en cœur de nuit cet été à l'aéroport de Toulouse-Blagnac :

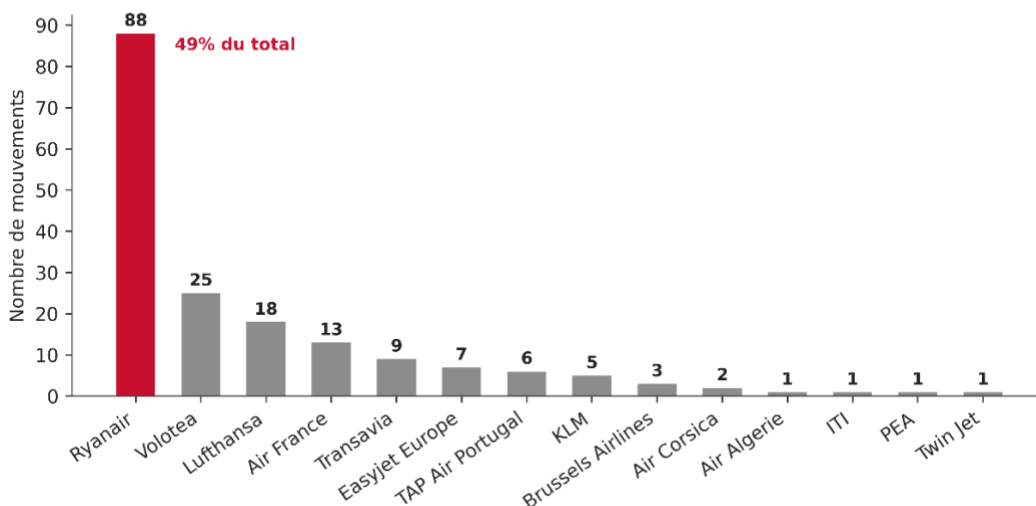
Une réglementation laxiste taillée sur mesure pour la compagnie Ryanair ?

C'est la question que soulève le constat suivant fait par le CCNAAT. Même si les interdictions de programmation de vols commerciaux (23h-6h pour les décollages, 23h30-6h pour les atterrissages) n'interviendront formellement **qu'en janvier prochain**, cela fait plusieurs années qu'elles étaient volontairement globalement appliquées par l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Ces restrictions, fixées par arrêté ministériel, ont pour but de protéger le repos des riverains vivant sous les trajectoires ou à proximité de la plateforme en limitant le bruit nocturne et plus particulièrement en limitant le nombre de mouvements aériens entre minuit et 6h du matin.

Pour l'été (juin, juillet, août 2026 – 92 jours), les chiffres des vols passagers commerciaux (hors vols de frets et vols spéciaux) sont clairs :

180	49%	55/92	81%
mouvements en cœur de nuit (00h–05h59)	de ces mouvements opérés par Ryanair	nuits avec au moins un vol Ryanair en cœur de nuit	des décollages en cœur de nuit sont des vols Ryanair

Mouvements commerciaux en cœur de nuit (00h-05h59) par compagnie Toulouse-Blagnac (LFBO) — juin-août 2026



Douze compagnies aériennes sont concernées, mais la répartition est extrêmement déséquilibrée : **Ryanair, une compagnie qui programme ses vols pour finir la nuit**, concentre à elle seule près de la moitié **du total** des vols basculants, c'est à dire qui débordent un peu ou beaucoup sur le cœur de nuit. La deuxième compagnie la plus représentée, Volotea, en totalise plus de trois fois moins.

La situation est particulièrement marquée pour les décollages, qui génèrent des nuisances bien au-delà du couloir aérien. Plus de 80%, autrement dit, quasiment tous les décollages qui réveillent les riverains en pleine nuit sont opérés par **une seule et même compagnie**.

Et ce sont trois nuits sur cinq qui sont perturbées par les vols après minuit, de cette compagnie.

En Conclusion : La restriction des mouvements en cœur de nuit à Toulouse-Blagnac sur la base de la seule programmation n'est, dans les faits, pas efficace, et cette non-conformité repose de manière disproportionnée sur une seule compagnie

- **Concentration :** Ryanair n'est pas un contributeur parmi d'autres au dépassement du créneau : elle en est, de très loin, la **cause principale**.
- **Récurrence :** le phénomène touche trois nuits sur cinq, ce qui exclut l'hypothèse d'incidents isolés et pointe vers des marges opérationnelles insuffisantes dans la construction des rotations.

Demandes du CCNAAT

- Publication mensuelle, par les services de l'État et l'exploitant de l'aéroport, du détail des mouvements enregistrés en cœur de nuit, compagnie par compagnie, avec les motifs déclarés de dépassement dans un délai de deux semaines après la fin du mois.
- Réexamen, par Ryanair, de la construction de ses rotations sur Toulouse-Blagnac, afin d'intégrer des marges compatibles avec le respect du créneau réglementaire, notamment sur les lignes structurellement à risque.
- L'inclusion dans le nouveau PPBE de mesures permettant l'évolution de la réglementation avec la mise en place de sanctions en cas d'incapacité constatée de certaines compagnies à maîtriser leurs retards.

Depuis plusieurs années le 13 septembre est dédié à la journée internationale pour l'arrêt des vols de nuit. À Toulouse comme ailleurs nous défendons le droit au sommeil pour tous et invitons les habitants à afficher des banderoles dans les quartiers survolés.



Contacts : Chantal Beer-Demander : 06 25 43 22 33 Jérôme Favrel : 07 67 35 58 14