



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 17/26

Luxembourg, le 12 février 2026

Conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-857/24 | daa e.a.

Avocat général Campos Sánchez-Bordona : un plafond annuel du nombre de passagers imposé par une autorité chargée de l'aménagement du territoire peut être pris en compte lors de l'attribution des créneaux horaires dans un aéroport confronté à des problèmes de capacité

En vertu du règlement relatif à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union ¹, un aéroport considéré comme susceptible d'être confronté à des problèmes de capacité doit être désigné en tant qu'« aéroport coordonné ». Dans ces aéroports, les transporteurs aériens doivent disposer d'un créneau horaire attribué par un coordonnateur pour atterrir ou décoller ². L'aéroport de Dublin (Irlande) est considéré comme tel depuis 2007.

Les paramètres de coordination pour l'attribution des créneaux horaires doivent être déterminés deux fois par an, en tenant compte de toutes les contraintes techniques, opérationnelles et environnementales pertinentes, ainsi que des changements auxquels celles-ci peuvent être soumises.

En 2007 et 2008, l'Agence irlandaise d'aménagement du territoire a subordonné l'autorisation de l'extension des terminaux 1 et 2 de l'aéroport de Dublin à un plafond annuel de 32 millions de passagers ³.

En 2024, l'entité gestionnaire de l'aéroport a estimé que, pour la première fois, ce plafond pourrait être atteint, voire dépassé. Lors de l'élaboration des paramètres de coordination appelés à s'appliquer à l'aéroport au cours de l'hiver 2024 et de l'été 2025, l'autorité irlandaise de l'aviation (IAA) a pris plusieurs mesures pour que ce plafond ne soit pas dépassé ⁴.

L'entité gestionnaire de l'aéroport et plusieurs transporteurs aériens ont saisi la Haute Cour d'Irlande pour contester les décisions relatives aux mesures concernant l'hiver 2024 et l'été 2025. Les transporteurs aériens concernés soutiennent, d'une part, que le plafond de 32 millions de passagers par an n'est pas une contrainte technique, opérationnelle ou environnementale devant être prise en compte pour l'élaboration des paramètres de coordination. D'autre part, ils font valoir que l'attribution des « créneaux horaires historiques » ⁵ ne saurait être remise en cause, dès lors qu'elle constitue un droit acquis des transporteurs aériens ⁶.

La juridiction irlandaise a soumis à la Cour ses doutes sur ces deux points. En outre, elle souhaite savoir si l'entité gestionnaire de l'aéroport est autorisée à fermer temporairement celui-ci afin de respecter ce plafond annuel.

Dans ses conclusions présentées aujourd'hui, en premier lieu, l'avocat général Manuel Campos Sánchez-Bordona souligne que les **facteurs** techniques, opérationnels ou environnementaux **qui influent sur la capacité aéroportuaire** sont non pas seulement ceux de nature physique ou matérielle, comme le soutiennent les transporteurs aériens, mais **également les contraintes juridiques imposées par les règles qui ont une incidence, directe ou indirecte, sur l'utilisation de l'aéroport**.

L'avocat général est d'avis que **le respect du plafond de 32 millions de passagers par an** relève des **contraintes opérationnelles. Le fait que cette contrainte émane d'une autorité publique chargée de l'aménagement du territoire ne lui enlève pas ce caractère**. L'élément déterminant tient au fait que ce plafond restreint la « capacité opérationnelle » de l'aéroport. **Il s'agit donc d'un facteur pertinent pour l'analyse objective des possibilités d'accueil**

du trafic aérien.

En deuxième lieu, l'avocat général considère que **les créneaux horaires historiques constituent non pas des droits de propriété, mais des autorisations d'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire**, dont l'attribution ne peut s'affranchir de la capacité de l'aéroport définie dans les paramètres de coordination. **La suppression ou la réduction de ces créneaux horaires afin de respecter la capacité de l'aéroport ne porte pas non plus atteinte à la liberté d'entreprise.**

Enfin, l'avocat général estime que la question relative au pouvoir de l'entité gestionnaire de l'aéroport d'ordonner la fermeture de celui-ci afin de respecter le plafond de 32 millions de passagers par an est irrecevable. Si celle-ci était jugée recevable, l'avocat général soutient que la **fermeture de l'aéroport** pour respecter une exigence connue de longue date serait une **mesure trop drastique** et préjudiciable que le règlement ne prévoit pas. Ce dernier contient des mécanismes afin d'éviter une telle fermeture.

RAPPEL : Les conclusions de l'avocat général ne lient pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour commencent, à présent, à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) des conclusions est publié sur le site CURIA le jour de la lecture.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images de la lecture des conclusions sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !



¹ [Règlement \(CEE\) n° 95/93](#) du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, dans la version résultant du [règlement \(UE\) 2022/2038](#) du Parlement européen et du Conseil, du 19 octobre 2022, en ce qui concerne l'assouplissement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union en raison d'une situation épidémiologique ou d'une agression militaire.

² Cela s'applique également à tout autre exploitant d'aéronefs, à l'exception des vols d'État, des atterrissages d'urgence et des vols humanitaires.

³ L'imposition de ce plafond répondait, d'une part, à la recherche d'un développement équilibré de l'aéroport, avec les terminaux 1 et 2 sur son campus Ouest et un troisième terminal, dont la construction a été proposée en 2006, sur son campus Est. La capacité globale de l'aéroport étant alors estimée à environ 45 millions de passagers par an, il a été convenu de limiter la capacité combinée des terminaux 1 et 2. Ledit plafond répondait, d'autre part, à des contraintes de transport sur le campus Est de l'aéroport.

⁴ Bien que les deux terminaux puissent physiquement accueillir plus de 32 millions de passagers par an sans travaux d'infrastructure supplémentaires, la fixation de ce plafond implique que l'entité gestionnaire de l'aéroport s'expose à des sanctions en cas de dépassement.

⁵ Un transporteur aérien peut continuer à exploiter au cours d'une saison le créneau horaire qui lui avait déjà été attribué lors de la saison précédente, pour autant qu'il l'ait correctement utilisé.

⁶ Le 4 novembre 2024, la Haute Cour d'Irlande a suspendu à titre conservatoire la mise en œuvre de la décision relative à l'été 2025. Le coordonnateur de l'aéroport a par conséquent été en mesure d'attribuer aux transporteurs aériens tous leurs créneaux horaires historiques pour la saison d'été 2025.