



Arrêt de la Cour dans l'affaire C-857/24 | daa e.a.

Communiqué de presse n° 149/26

Luxembourg, le 15 octobre 2026

Transport aérien : le plafond annuel du nombre de passagers prévu par l'autorisation d'aménagement de l'aéroport peut être pris en compte lors de l'attribution des créneaux horaires aux compagnies aériennes

Cette contrainte peut, exceptionnellement, avoir pour effet d'empêcher une compagnie aérienne de conserver des créneaux qu'elle utilisait auparavant

Le règlement de l'Union fixant des règles communes pour l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports ¹ s'applique notamment aux aéroports dont la capacité est insuffisante pour répondre à la demande de vols. À Dublin, dont l'aéroport est dans cette situation, une compagnie doit obtenir un créneau horaire pour pouvoir utiliser les infrastructures nécessaires à un décollage ou à un atterrissage à une date et à une heure précises. Avant l'attribution des créneaux, l'autorité irlandaise de l'aviation détermine, pour chaque saison, les paramètres de coordination qui expriment la capacité totale disponible de l'aéroport.

Les autorisations d'aménagement des terminaux de l'aéroport de Dublin accordées par l'agence irlandaise compétente en 2007 et en 2008 imposent un plafond de 32 millions de passagers par an. En 2024, les prévisions du gestionnaire de l'aéroport ont indiqué que ce plafond pourrait être atteint, voire dépassé. Pour faire face à cette probabilité, l'autorité irlandaise de l'aviation a fixé des plafonds saisonniers de passagers pour les vols au départ et à destination de l'aéroport. Le gestionnaire de celui-ci et plusieurs compagnies aériennes ont contesté ces décisions devant la Haute Cour irlandaise.

Étant donné que le règlement qui régit les créneaux horaires exige que les paramètres d'attribution (ou « paramètres de coordination ») soient établis sur la base d'une analyse objective de la capacité de l'aéroport, tenant compte de toutes les contraintes techniques, opérationnelles et environnementales pertinentes, la Haute Cour irlandaise demande si le plafond de passagers prévu par les autorisations d'aménagement constitue une telle contrainte et si sa prise en compte peut avoir pour effet de réduire le nombre de créneaux attribués, y compris à des compagnies qui les utilisaient déjà.

Dans son arrêt de ce jour, la Cour de justice répond que les paramètres de coordination doivent refléter, en termes opérationnels, la capacité totale réellement disponible d'un aéroport coordonné. Les contraintes à prendre en compte peuvent être d'ordre juridique : un plafond inscrit dans une autorisation d'aménagement en fait partie s'il limite la capacité opérationnelle de l'aéroport et doit être respecté par son gestionnaire. Dans ce contexte, peu importe que cette règle d'urbanisme soit ancienne ou que la politique à son origine ait évolué.

Selon les indications fournies par la juridiction irlandaise, le plafond applicable à Dublin limite juridiquement le nombre de passagers que l'aéroport peut accueillir. L'ignorer risquerait de conduire à attribuer des créneaux dont une partie ne pourrait pas être utilisée. La Cour conclut qu'un tel plafond doit être pris en compte dans la détermination des paramètres de coordination.

Par ailleurs, le règlement qui régit les créneaux horaires accorde, sous certaines conditions, une priorité aux compagnies qui ont déjà utilisé régulièrement une série de créneaux horaires. Ces créneaux dits « historiques » favorisent la stabilité des opérations aériennes. Leur attribution pour la saison équivalente suivante dépend toutefois de la capacité disponible : la priorité ne garantit donc pas leur renouvellement automatique.

La prise en compte d'un plafond de passagers peut ainsi, **exceptionnellement**, avoir pour effet que certaines séries de créneaux historiques, ou une partie de celles-ci, ne soient pas réattribuées aux compagnies qui, sinon, y auraient en principe droit. La Cour précise également que ces créneaux, vu leur nature temporaire et non définitivement acquise, ne constituent pas un droit de propriété au sens de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

Il appartient à la Haute Cour irlandaise de trancher les recours contre les décisions relatives à l'aéroport de Dublin à la lumière de cette interprétation du droit de l'Union.

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour de justice de l'Union européenne sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union.

Le Tribunal est compétent pour traiter les demandes de décision préjudicielle qui relèvent exclusivement 1) du système commun de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), 2) des droits d'accise, 3) du code des douanes, 4) du classement tarifaire des marchandises dans la nomenclature combinée, 5) de l'indemnisation et l'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement ou de retard ou d'annulation de services de transport ou 6) du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. La Cour de justice est compétente pour traiter toutes les autres demandes de décision préjudicielle.

Ni la Cour ni le Tribunal ne tranchent le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour ou du Tribunal. 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. La présentation des faits et du cadre juridique se réfère à l'époque pertinente et se fonde sur le dossier de l'affaire.

Le [texte intégral et le cas échéant, le résumé](#) de l'arrêt sont publiés sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Curia Web TV](#) » ainsi que sur « [European Broadcasting Service](#) » ☎ (+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, tel que modifié par le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004.