Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/836

13.4.2026

DÉCISION (UE) 2026/836 DE LA COMMISSION

du 10 février 2026

relative au processus d'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Dublin conformément au règlement (UE) nº 598/2014 du Parlement européen et du Conseil

[notifiée sous le numéro C(2026) 919]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) nº 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE ([1]) [ci-après le «règlement (UE) nº 598/2014»], et notamment son article 8, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Le 8 août 2025, conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 598/2014, l'Irlande a notifié à la Commission son intention d'introduire des restrictions d'exploitation à l'aéroport de Dublin, notification enregistrée sous la référence Ares(2025) 6514967. Les documents présentés comprenaient des références, entre autres, à une décision réglementaire rendue par l'autorité compétente en matière de bruit des aéronefs (*Aircraft Noise Competent Authority*, ci-après l'«ANCA») à la suite d'une étude sur les propositions de restrictions d'exploitation à introduire à l'aéroport de Dublin, à des rapports de l'inspecteur étayant la décision prise à la suite d'un certain nombre de recours contre la décision réglementaire de l'ANCA et à la décision finale du commissaire chargé de la planification.

(2) À la suite de l'analyse des documents présentés, la Commission a posé un certain nombre de questions aux autorités irlandaises par lettre du 31 octobre 2025, enregistrée sous la référence Ares(2025) 9354715. Les réponses des autorités irlandaises ont été reçues le 8 décembre 2025 et enregistrées sous la référence Ares(2025) 10814577.

(3) La Commission a examiné les observations soumises par l'Irlande au titre du règlement (UE) nº 598/2014, notamment en ce qui concerne la procédure applicable, les objectifs de la mesure et la proportionnalité des restrictions d'exploitation proposées.

(4) L'objectif de réduction du bruit établi dans le plan d'action contre le bruit pour l'aéroport de Dublin consiste à «limiter et réduire les effets néfastes à long terme du bruit des aéronefs sur la santé et la qualité de vie, en particulier la nuit, dans le cadre du développement durable de l'aéroport de Dublin». Il sera principalement mesuré sur la base du nombre de personnes fortement gênées et dont le sommeil est très perturbé par le bruit des aéronefs, en particulier la nuit. L'objectif impose également une diminution du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit des aéronefs supérieur à 55 dB L_{night} et 65 dB L_{den} par rapport à la situation en 2019.

(5) À la suite de son évaluation, l'ANCA a établi que, pour atteindre l'objectif, les mesures suivantes, qui ont été prises en compte dans sa décision réglementaire publiée le 20 juin 2022, sont nécessaires:

— un système de quota de nuisances sonores prévoyant un quota de points annuel de 16 260 points entre 23 h 00 et 6 h 59 (restriction d'exploitation),

— une interdiction d'utilisation de la piste nord pour le décollage ou l'atterrissage entre 00 h 00 et 5 h 59, sauf dans certaines circonstances (par exemple, sécurité, maintenance, conditions de circulation aérienne exceptionnelles, etc.) (restriction d'exploitation),

— un régime volontaire de subventions en faveur de l'isolation acoustique des logements résidentiels (mesure d'aménagement du territoire).

([1]) JO L 173 du 12.6.2014, p. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj.

(6) À la suite de plusieurs recours formés contre la décision réglementaire de l'ANCA devant l'*An Comisiún Pleanála* (ci-après l'«ACP»), l'instance d'appel aux fins de l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 598/2014, sur la base du raisonnement exposé dans les rapports de l'inspecteur, l'ACP reconnaît que l'objectif de réduction du bruit établi par l'ANCA peut être atteint par les mesures prévues dans la décision réglementaire de l'ANCA. Toutefois, l'ACP considère que les mesures effectuées au moyen des indicateurs L_{night} et L_{den} ne tiennent pas suffisamment compte de l'incidence des mesures proposées sur les décollages et atterrissages supplémentaires pendant la nuit, qui entraînent des troubles du sommeil supplémentaires la nuit. L'ACP introduit donc une métrique du bruit additionnelle, l'indicateur LA_{max}, afin de tenir compte des troubles du sommeil supplémentaires, et conclut qu'une restriction d'exploitation supplémentaire est nécessaire, à savoir un plafond annuel de flux aériens de nuit de 35 672.

(7) Dans sa lettre du 31 octobre 2025 ([2]), la Commission a demandé si l'ACP avait envisagé d'autres mesures moins restrictives pour atteindre l'objectif de réduction du bruit au moyen de la métrique du bruit additionnelle. Par lettre du 8 décembre 2025, l'ACP a répondu que les seules mesures prises en compte étaient celles proposées par l'autorité aéroportuaire de Dublin dans sa demande de planification (un système de quota de nuisances sonores, des restrictions à l'utilisation de la piste nord entre 00 h 00 et 5 h 59 et un régime de subventions en faveur de l'isolation acoustique des logements résidentiels), qui avaient déjà été prises en considération par l'ANCA dans son évaluation.

(8) Conformément à l'article 5, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) nº 598/2014, les États membres doivent définir l'objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné, en tenant compte, le cas échéant, du plan d'action contre le bruit. Conformément à l'article 8 et à l'annexe V de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil ([3]), lus conjointement avec les articles 5 et 6 de la directive 2002/49/CE et l'annexe I du règlement (UE) nº 598/2014, les méthodes d'évaluation des indicateurs de bruit doivent inclure, au minimum, les effets sur la santé déterminés au moyen des indicateurs de bruit L_{den} et L_{night}, précisés aux annexes II et III de la directive 2002/49/CE. L'annexe I du règlement (UE) nº 598/2014, lue conjointement avec la directive 2002/49/CE, autorise également l'utilisation d'indicateurs supplémentaires ayant une base objective, tels que l'indicateur LA_{max}.

(9) Conformément à l'article 5, paragraphe 3, point d), du règlement (UE) nº 598/2014, les États membres ne doivent pas appliquer de restrictions d'exploitation avant d'avoir examiné d'autres mesures relevant de l'approche équilibrée, en vue de déterminer la mesure ou la combinaison de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité.

(10) L'ACP est parvenue à la conclusion que le plafond annuel de flux aériens de nuit, qui constitue une restriction d'exploitation, est nécessaire pour atteindre l'objectif de réduction du bruit compte tenu de l'indicateur LA_{max}, sans avoir évalué si les mesures relevant des trois autres piliers de l'approche équilibrée auraient pu atteindre l'objectif, ce qui est contraire à l'article 5, paragraphe 3, points a) à c), du règlement (UE) nº 598/2014.

(11) La Commission estime, dès lors, que le processus d'introduction, par les autorités irlandaises, de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Dublin n'est pas conforme au règlement (UE) nº 598/2014 et que les autorités irlandaises compétentes devraient examiner la présente décision et informer la Commission de leurs intentions avant d'introduire les restrictions d'exploitation.

(12) Il convient de préciser, pour éviter toute ambiguïté, que la présente décision est sans préjudice de toute appréciation future, par la Commission, de l'obligation faite aux autorités irlandaises de se conformer pleinement aux dispositions du règlement (UE) nº 598/2014,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Les restrictions d'exploitation à l'aéroport de Dublin, que l'Irlande a l'intention d'introduire et qu'elle a notifiées le 8 août 2025, ne suivent pas pleinement le processus défini dans le règlement (UE) nº 598/2014, dans la mesure où l'Irlande a omis d'examiner d'autres mesures que les restrictions d'exploitation, comme prévu par l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement.

([2]) Ares(2025) 9354715.

([3]) Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

2. Il incombe à l'Irlande d'examiner la présente décision et d'informer la Commission de ses intentions avant d'introduire ces restrictions d'exploitation à l'aéroport de Dublin.

Article 2

L'Irlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 10 février 2026.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission