



2025/519

18.3.2025

DÉCISION (UE) 2025/519 DE LA COMMISSION

du 5 mars 2025

**relative au processus d'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Schiphol
conformément au règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil**

[notifiée sous le numéro C(2025) 1355]

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 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⁾, et notamment son article 8, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Par lettre du 4 septembre 2024 ⁽²⁾, les Pays-Bas ont notifié à la Commission, conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 598/2014 (ci-après le «règlement»), leur intention d'introduire des restrictions d'exploitation liées au bruit à l'aéroport de Schiphol (ci-après la «notification»).
- (2) Par lettre du 27 septembre 2024 ⁽³⁾, les services de la Commission ont demandé aux autorités néerlandaises davantage de précisions concernant la fourchette notifiée de limites maximales de mouvements ainsi que d'autres éclaircissements afin de leur permettre d'examiner le processus d'introduction des restrictions d'exploitation à l'aéroport de Schiphol et d'évaluer la compatibilité des mesures envisagées avec le règlement.
- (3) Par lettre du 6 décembre 2024 ⁽⁴⁾, les autorités néerlandaises ont fourni de nouveaux éléments en complément de la notification indiquant la limite annuelle précise de mouvements, fixée à 478 000, et communiquant des informations complémentaires concernant le scénario de référence, la contribution des mesures proposées à la réalisation de l'objectif de réduction du bruit et les hypothèses sous-jacentes. La notification a été jugée complète à la date de réception des informations complémentaires communiquées par les autorités néerlandaises.
- (4) Le règlement fixe les règles et procédures que les États membres doivent suivre avant d'introduire des restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union.
- (5) Le processus d'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Schiphol, objet de la notification des Pays-Bas du 4 septembre 2024, complétée le 6 décembre 2024, a été examiné par la Commission conformément à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 598/2014.
- (6) La présente décision ne concerne que les constatations de la Commission relatives au fait que certains éléments de l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit ne sont pas pleinement conformes au processus défini dans le règlement. Les services de la Commission ont procédé à un examen conformément à l'article 8, paragraphe 3, du règlement, dont les résultats font l'objet d'un document de travail des services de la Commission, qui est rendu public simultanément à la notification de la présente décision aux autorités néerlandaises.
- (7) À la notification était joint le plan d'action «Bruit» 2024-2029 pour l'aéroport de Schiphol, qui présente la carte de bruit stratégique la plus récente, datant de 2021, afin de cartographier les nuisances sonores à l'aéroport de Schiphol. Pour évaluer les nuisances sonores, les Pays-Bas déclarent avoir utilisé une méthode conforme au rapport de la Conférence européenne de l'aviation civile (document n° 29), comme le prévoit l'annexe I du règlement.

⁽¹⁾ JO L 173 du 12.6.2014, p. 65.

⁽²⁾ Enregistrée sous les références Ares (2024) 6274926, Ares (2024) 6274959 et Ares (2024) 6275032.

⁽³⁾ Ares(2024)6858995.

⁽⁴⁾ Ares(2025)87541.

- (8) Pour dresser le bilan des nuisances sonores, les autorités néerlandaises se sont basées sur les prévisions d'utilisation de Schiphol («*Gebruiksprognose*») pour l'année 2023 afin d'en déduire des prévisions en novembre 2024, postulant un nombre annuel de 500 000 mouvements de vols commerciaux à destination ou au départ de l'aéroport de Schiphol, dont 32 000 la nuit.
- (9) Selon ces calculs prévisionnels, la situation en matière de nuisances sonores se présente comme suit:
- 7 081 maisons situées à l'intérieur de la courbe isopsophonique L_{den} de 58 dB(A),
 - 113 862 personnes fortement gênées à l'intérieur de la courbe isopsophonique L_{den} de 48 dB(A),
 - 5 685 maisons situées à l'intérieur de la courbe isopsophonique L_{night} de 48 dB(A),
 - 24 365 personnes dont le sommeil est très perturbé à l'intérieur de la courbe isopsophonique L_{night} de 40 dB(A).
- (10) Les Pays-Bas ont défini un objectif de réduction du bruit et l'ont consigné dans leur plan d'action «Bruit» pour 2024-2029.
- (11) L'objectif de réduction du bruit se décline en différents sous-objectifs:
- a) réduction de 20 % du nombre de maisons situées à l'intérieur de la courbe isopsophonique L_{den} de 58 dB(A);
 - b) réduction de 20 % du nombre de personnes fortement gênées à l'intérieur de la courbe isopsophonique L_{den} de 48 dB(A);
 - c) réduction de 15 % du nombre de maisons situées à l'intérieur de la courbe isopsophonique L_{night} de 48 dB(A); et
 - d) réduction de 15 % du nombre de personnes dont le sommeil est très perturbé à l'intérieur de la courbe isopsophonique L_{night} de 40 dB(A).
- (12) La notification précise que les sous-objectifs a) et b) de réduction du bruit doivent être atteints en deux phases:
- dans un premier temps, 15 % pour le 1^{er} novembre 2025 au plus tard et,
 - dans un second temps, les 5 % restants, sans précision quant à la date butoir.
- (13) Les sous-objectifs c) et d) doivent également être atteints pour le 1^{er} novembre 2025 au plus tard.
- (14) La présente décision ne concerne que la première phase, à savoir la réduction de 15 % du nombre de personnes et de maisons touchées à l'intérieur des courbes isopsophoniques susmentionnées et est sans préjudice de l'évaluation future, par la Commission, du processus d'introduction de la réduction restante de 5 %, dans la mesure où celle-ci nécessiterait de nouvelles restrictions d'exploitation et une nouvelle notification.
- (15) Pour déterminer les nuisances sonores et le scénario de référence utilisé pour mesurer le degré de réalisation de l'objectif de réduction du bruit, les autorités néerlandaises ont décidé que certaines mesures de réduction du bruit seraient incluses dans le scénario de référence et ne seraient donc pas considérées comme contribuant à la réalisation dudit objectif.
- (16) Il s'agit de mesures que le secteur de l'aviation avait déjà annoncées ou devrait adopter en dehors de toute exigence imposée par les autorités néerlandaises. Elles sont désignées par le terme «*autonomous developments*» (mesures autonomes) dans la notification. Ces mesures comprennent le renouvellement autonome de la flotte et certaines procédures opérationnelles de réduction du bruit. Le renouvellement autonome de la flotte repose sur l'hypothèse opérée par les autorités néerlandaises quant au renouvellement de la flotte des compagnies aériennes dans le cadre de leurs activités normales. Selon les autorités néerlandaises, les hypothèses sont fondées sur les tendances observées dans le secteur. Toutefois, la notification n'explique pas plus avant la manière dont lesdites tendances ont été établies et dont la situation spécifique et les particularités de l'aéroport de Schiphol ont été prises en compte pour affiner les hypothèses. En ce qui concerne les procédures opérationnelles, il s'agit notamment d'un recours accru aux procédures d'approche en descente continue (CDA), d'un recours accru aux opérations à volets réduits, d'un niveau de respect de 95 % des procédures de décollage de type «procédure antibruit au départ» (NADP-2) et des mesures prévues dans le programme «*Minder Hinder Schiphol*» (Moins de nuisances à Schiphol), qui devaient être mises en œuvre avant novembre 2024, comme indiqué à l'annexe B du rapport «To70», inclus dans la consultation publique de mars 2023.

- (17) Pour atteindre l'objectif de réduction du bruit d'ici à novembre 2025, les autorités néerlandaises ont conclu que les mesures suivantes étaient nécessaires:
- utilisation d'aéronefs moins bruyants pendant la nuit par KLM Royal Dutch Airlines,
 - renouvellement supplémentaire de la flotte par rapport au renouvellement autonome, sur la base des horaires des compagnies aériennes,
 - incitations, via la fixation des redevances aéroportuaires, à l'utilisation d'aéronefs moins bruyants,
 - exclusion de l'aéroport de Schiphol des aéronefs dont la marge est égale ou supérieure à – 13 EPNdB pendant la nuit,
 - limitation des mouvements nocturnes d'aéronefs à 27 000 par an, et
 - limitation de l'ensemble des mouvements d'aéronefs à 478 000 par an.
- (18) Les autorités néerlandaises ont conclu que la limite annuelle des mouvements d'aéronefs devrait être fixée à 478 000 pour parvenir à une réduction d'au moins 15 % pour tous les sous-objectifs de l'objectif de réduction du bruit. En ce qui concerne les sous-objectifs b), c) et d), l'association des mesures entraînerait une réduction du bruit supérieure à l'objectif fixé, en particulier pendant la nuit.
- (19) Il convient de relever que la limite annuelle ne couvre que les services commerciaux réguliers et non réguliers. Les activités d'aviation générale et d'aviation d'affaires ne sont pas prises en compte pour ce qui est de la limite annuelle à l'aéroport de Schiphol.
- (20) À la suite de la notification, et conformément à l'article 8, paragraphe 3, du règlement, la Commission a procédé à l'examen du processus d'introduction des restrictions d'exploitation liées au bruit.
- (21) La Commission a relevé, dans la notification, certains éléments pour lesquels le processus d'introduction des restrictions d'exploitation liées au bruit défini dans le règlement n'avait pas été pleinement suivi.
- (22) Conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a), du règlement, les États membres doivent veiller à envisager, lorsqu'ils prennent des mesures en matière de bruit, l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien. Le renouvellement de la flotte doit être considéré comme étant une telle mesure, car les compagnies aériennes remplacent les aéronefs plus anciens par des appareils plus récents qui sont moins bruyants.
- (23) La notification indique que l'objectif de réduction du bruit doit être mesuré par rapport au scénario de référence, qui inclut l'effet des mesures autonomes décrites au considérant 16 au fil du temps. Selon les Pays-Bas, cette manière de procéder permet de déterminer les effets et la contribution à la réalisation de l'objectif de réduction du bruit des nouvelles mesures proposées par les autorités néerlandaises, indépendamment des mesures que le secteur adopte de sa propre initiative. En d'autres termes, l'intention des Pays-Bas est d'atteindre l'objectif de réduction du bruit *en plus* de toute réduction du bruit découlant de mesures prises de manière autonome par le secteur.
- (24) D'après la notification, l'objectif de réduction du bruit ne peut être atteint uniquement au moyen des mesures autonomes, dont les effets seraient neutralisés par la croissance du trafic. Toutefois, la Commission note qu'en raison de la limite annuelle des mouvements proposée à 478 000, il n'y aura pas de nouvelle augmentation du trafic aérien, de sorte que les mesures autonomes du secteur peuvent contribuer à la réduction du bruit à l'aéroport au-delà de novembre 2025. Pour ces raisons, et sans préjudice de la directive relative au bruit ⁽⁷⁾, les autorités néerlandaises devraient tenir compte de l'incidence de la conjugaison de la limitation des mouvements qui sera mise en œuvre à partir de novembre 2025 aux mesures autonomes du secteur dans leur analyse des effets prévisibles d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien.

⁽⁷⁾ 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).

- (25) En outre, la Commission fait observer que les autorités néerlandaises n'ont pas fourni de motivation quant à la méthode et aux hypothèses sous-tendant la distinction faite entre le renouvellement autonome de la flotte, qui relèverait du scénario de référence, comme expliqué au considérant 8, et le renouvellement supplémentaire de la flotte, lequel est considéré comme étant une mesure contribuant à la réalisation de l'objectif de réduction du bruit. La Commission note que la motivation et la méthode à la base de cette distinction sont nécessaires pour permettre aux Pays-Bas de déterminer le rapport coût-efficacité et l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien.
- (26) Conformément à l'article 5, paragraphe 3, point c), du règlement, en vue de déterminer la mesure ou l'association de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité, les États membres doivent veiller à ce que l'effet des procédures opérationnelles de réduction du bruit sur l'objectif de réduction du bruit soit évalué. Les procédures opérationnelles de réduction du bruit comprennent les opérations en descente continue (CDO), les opérations en montée continue (CCO), les procédures de décollage à moindre bruit (NADP) et les opérations de navigation fondée sur les performances (PBN) dans les régions terminales situées autour des aéroports.
- (27) En ce qui concerne spécifiquement les procédures NADP, les Pays-Bas font valoir qu'entre le 1^{er} janvier 2023 et le 28 juillet 2024, plus de 95 % des vols suivaient déjà la procédure NADP-2. S'agissant des opérations pour lesquelles cette procédure n'est pas encore utilisée, les Pays-Bas affirment qu'elle n'est pas juridiquement obligatoire et que certains pilotes suivent une procédure différente répondant aux prescriptions de leur compagnie aérienne. En ce qui concerne les procédures PBN, elles permettent aux aéronefs de suivre des trajectoires de vol latérales très précises et de suivre des profils améliorés de montée et de descente, contribuant ainsi à la réduction du bruit. Le règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission⁽⁹⁾ relatif à la navigation fondée sur les performances exige des prestataires de services de gestion du trafic aérien/de navigation aérienne qu'ils garantissent une transition fluide et sûre en vue de l'utilisation de la navigation fondée sur les performances aux fins de la fourniture de leurs services et qu'ils publient des procédures PBN. LVNL a publié plusieurs procédures PBN, y compris des procédures incluant la fonctionnalité RF (trajectoire sous forme d'arc jusqu'au repère), qui permet aux aéronefs de naviguer plus précisément entre les zones résidentielles et de réduire ainsi la zone couverte par les trajectoires de vol entre les zones urbaines.
- (28) Comme décrit au considérant 16, certaines procédures opérationnelles sont incluses dans le scénario de référence. En raison de la limite annuelle des mouvements, l'effet de ces mesures autonomes ne sera plus neutralisé par la croissance du trafic, de sorte que ces mesures peuvent contribuer à la réduction du bruit à l'aéroport au-delà de novembre 2025. Les autorités néerlandaises ont cependant refusé d'envisager de recourir davantage aux mesures opérationnelles de réduction du bruit: d'une part, celles qui vont au-delà des mesures prévues dans le programme «*Minder Hinder Schiphol*» et, d'autre part, celles qui, bien qu'incluses dans ce programme, devaient être mises en œuvre pour novembre 2024 mais ne l'ont pas été. La Commission relève que les autorités néerlandaises n'ont donc pas pleinement examiné l'effet de ces mesures comme le requiert l'article 5, paragraphe 3, point c), du règlement.
- (29) L'article 5, paragraphe 6, du règlement dispose que les restrictions d'exploitation ne peuvent avoir aucun caractère discriminatoire.
- (30) En ce qui concerne l'absence de caractère discriminatoire, la Commission note que les mesures ne visent que l'aviation commerciale. Les autorités néerlandaises ont expliqué que le scénario de référence tient compte des émissions sonores de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires. Une majoration de 2,5 % est appliquée pour tenir compte des émissions sonores de ces types de services, ce qui n'est pas négligeable au regard de l'objectif de réduction du bruit figurant dans la notification. La Commission note que ces types d'opérations contribuent donc au problème global des nuisances sonores aux alentours de l'aéroport de Schiphol. Les autorités néerlandaises ont inclus les émissions sonores liées à ces opérations dans le scénario de référence auquel elles appliquent les plans de réduction du bruit. Pour autant, la notification ne contient aucune mesure d'atténuation du bruit applicable à l'aviation générale et à l'aviation d'affaires. Par conséquent, alors que tant l'aviation commerciale que l'aviation générale et l'aviation d'affaires contribuent au problème des nuisances sonores, la totalité de la charge liée à la réduction du bruit pour toutes les opérations à l'aéroport de Schiphol repose uniquement sur l'aviation commerciale. Une telle approche est discriminatoire à l'égard de l'aviation commerciale. L'inclusion de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires dans les mesures d'atténuation du bruit aurait pu réduire la nécessité de recourir aux restrictions d'exploitation.
- (31) Enfin, la Commission relève que l'article 6, paragraphe 3, du règlement exige des autorités compétentes qu'elles assurent la surveillance et le suivi de la mise en œuvre des restrictions d'exploitation et prennent les mesures qui s'imposent,

⁽⁹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances (JO L 189 du 26.7.2018, p. 3).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. À l'issue de son examen visant à déterminer si les Pays-Bas ont suivi le processus prévu par le règlement (UE) n° 598/2014, la Commission constate que celui-ci a été respecté, à l'exception des éléments suivants:
 - a) les Pays-Bas ont exclu l'aviation générale et l'aviation d'affaires des mesures d'exploitation tout en incluant les émissions sonores liées à ces opérations dans l'évaluation des nuisances sonores, en violation de l'article 5, paragraphe 6, du règlement;
 - b) les Pays-Bas n'ont tenu compte que partiellement des effets prévisibles de mesures visant à réduire à la source les nuisances sonores liées au trafic aérien grâce au renouvellement autonome de la flotte, contrairement à ce que requiert l'article 5, paragraphe 3, point a), du règlement;
 - c) les Pays-Bas n'ont pris en considération que partiellement les procédures opérationnelles de réduction du bruit, en dépit de ce que prescrit l'article 5, paragraphe 3, point c), du règlement.
2. Il incombe aux Pays-Bas d'examiner la présente décision et d'informer la Commission de ses intentions avant d'introduire ces restrictions d'exploitation à l'aéroport de Schiphol.

Article 2

Le Royaume des Pays-Bas est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 5 mars 2025.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission