



- 62** Bilan chiffré
- 66** Recouvrement et contentieux
- 67** Animation du réseau



Amendes administratives

Rapport d'activité

2004

➔ Bilan chiffré

Décisions prises

Sur propositions de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN), l'Autorité a pris 248 décisions, donnant lieu à 33 relaxes et à 215 amendes pour un montant de 2 044 800 €¹.

Ces décisions correspondent pour :

- 10,5% au reliquat des infractions commises en 2002,
- 82% à des infractions commises en 2003,
- 7,5% à des infractions commises en 2004.

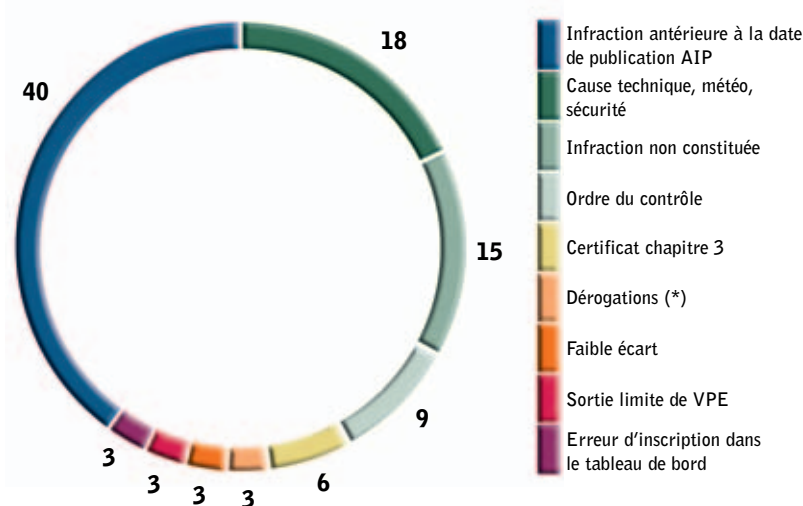
Répartition par plateforme

Plateforme	Nombre de décisions
Paris - Charles-de-Gaulle	163
Paris - Orly	58
Lyon - Saint-Exupéry	13
Beauvais - Tillé	7
Paris - Le Bourget	4
Bâle - Mulhouse	1
Nice - Côte d'Azur	1
Toulouse - Blagnac	1
Total	248

Répartition par type d'infraction

Infraction	Nombre de décisions
Non respect du créneau horaire d'arrivée	6
Arrivée nocturne Ch.3 bruyant	13
Arrivée nocturne Ch.3+ bruyant (+ diurne pour CDG)	9
Non respect du créneau horaire de départ	7
Départ nocturne Ch.3 bruyant	20
Départ nocturne Ch.3+ bruyant (+ diurne pour CDG)	17
Déviations	37
VPE - arrivée	3
VPE - départ	116
Utilisation nocturne procédure OMAKO-MOSUD	1
Quota de bruit Ch.2 et Ch.3	19
Total	248

Causes de relaxe ou exonération (en %)



(*) Dérogations accordées par la direction des transports aériens de la DGAC ou de droit s'agissant de vols gouvernementaux ou sanitaires.

¹ Chiffres arrêtés au 30 novembre 2004.

Il n'a pas été statué sur 27 dossiers concernant une compagnie qui avait cessé toute activité à la date de la décision de l'Autorité. Deux dossiers d'infraction pour une même compagnie ont été annulés suite à la présentation de certificats prouvant la classification acoustique de l'avion.

La liste complète des décisions prises collégalement par les membres de l'Autorité depuis sa création est disponible sur le site Internet www.acnusa.fr à la rubrique « sanctions / sanctions prononcées ».

Dossiers d'infraction reçus

Les agents verbalisateurs ont adressé 792 dossiers d'infraction. Au 31 décembre 2004, la répartition par plateforme est la suivante :

Plateforme	Nombre de dossiers d'infraction
Paris - Charles-de-Gaulle	641
Lyon - Saint-Exupéry	70
Paris - Orly	37
Toulouse - Blagnac	25
Bâle - Mulhouse	9
Nice - Côte d'Azur	7
Paris - Le Bourget	2
Beauvais - Tillé	1
Total	792

Concernant les évolutions réglementaires, il convient de noter que :

- l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon - Saint-Exupéry est entré en vigueur au 1^{er} novembre 2003,
- l'arrêté du 10 septembre 2003 a fixé la date d'effet sur l'aérodrome de Bâle - Mulhouse au 1^{er} janvier 2004,
- deux arrêtés du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au

décollage ou à l'atterrissage et l'interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle sont entrés en vigueur pour la saison aéronautique « été 2004 ». Ils ont eu pour conséquence de multiplier par 4 les infractions de cette année,

- le nouvel arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice - Côte d'Azur est entré en vigueur le 19 juin 2004.

Répartition des infractions par nature

Non respect du créneau horaire d'arrivée	4
Arrivée Ch.3 bruyant (entre 23 heures 30 et 6 heures 15)	12
Arrivée Ch.3+bruyant (idem + entre 6 heures 15 et 23 heures 30 à CDG)	61
Non respect du créneau horaire de départ	4
Départ Ch.3 bruyant (entre 23 heures 15 et 6 heures)	20
Départ Ch.3+ bruyant (idem + entre 6 heures et 23 heures 15 à CDG)	43
Déviations	7
VPE - arrivée	0
VPE - départ	92
Utilisation procédure OMAKO-MOSUD (entre 22h20 et 7 heures)	1
Arrivée Ch.2	4
Départ Ch.2	3
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	5
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	21
Décollage non programmé entre 0 et 5 heures	510
Essai moteur nocturne	1
Quota de bruit Ch.3	10
Total	798*

(*) 4 dossiers relatifs à des dépassements de quotas de bruit sur Paris - Charles-de-Gaulle concernent, non pas 4, mais 10 infractions : 792 dossiers = 798 infractions.

➔ Bilan chiffré

Compte tenu des difficultés rencontrées dans le relevé des infractions relatives à l'utilisation des inverseurs de poussée, l'Autorité a proposé en 2003 qu'une expérimentation soit réalisée sur Nice - Côte d'Azur. L'installation de stations de mesure du bruit à proximité de la piste a permis de relever le bruit caractéristique des inverseurs de poussée utilisés au-delà du ralenti. Les conditions météo étant connues, une alerte est adressée à la compagnie afin qu'elle s'explique.

Sur les autres plateformes où l'utilisation « appuyée » des inverseurs de poussée doit être vérifiée, l'Autorité recommande l'installation d'un système similaire de détection et des actions envers les compagnies afin qu'elles sensibilisent leurs pilotes.

Evolution sur quatre ans

Après un fléchissement en 2002, dû notamment au retrait des avions du chapitre 2, l'entrée en vigueur progressive des restrictions d'exploitation concernant certains avions du chapitre 3 a contribué, dans un premier temps, à rétablir le nombre des manquements faisant l'objet d'un procès-verbal au niveau de 2001, et dans un second temps, à accroître considérablement le nombre d'infractions (environ 123% d'augmentation entre 2003 et 2004).

Il faut en outre rappeler que les chiffres de 2004 sont provisoires, des dossiers parviendront à l'Autorité jusqu'en avril 2005.

Les délais d'instruction des dossiers, de la date du manquement au prononcé de la décision par l'ACNUSA, sont en nette amélioration : de 15 mois

en moyenne pour les manquements commis en 2000, ce délai a pu être ramené à 11 mois pour les dossiers 2002 - 2003 et il se stabilise à 7 mois environ pour 2004. L'absence, depuis 2002, d'amendes non prononcées pour cause de prescription est la meilleure preuve de cette amélioration.

Plusieurs facteurs ont concouru au raccourcissement des délais :

- sensibilisation des différents acteurs de la procédure, des agents verbalisateurs à l'Autorité en passant par les rapporteurs et les membres de la CNPN,
- mise en œuvre des conclusions du groupe de travail sur l'amélioration du dispositif,
- modes et procédures internes mis en place plus pertinents,
- moyens supplémentaires dans certains cas .

Répartition par année, à la date de l'infraction	2001	2002	2003	2004	TOTAL
ADP (CDG, Orly, Le Bourget)	194	156	258	680	1288
DAC centre est (Lyon - Saint-Exupéry)	5	1	11	70	87
DAC sud (Toulouse - Blagnac)	5	0	1	25	31
DAC sud est (Nice - Côte d'Azur)	3	3	1	7	14
DAC nord (Beauvais - Tillé)	0	8	9	1	18
DAC nord est (Bâle - Mulhouse)	0	0	0	9	9
Total	207	168	280	792	1447



➔ Recouvrement et contentieux

Il convient de noter que la Trésorerie générale des créances spéciales du Trésor, service en charge du recouvrement des amendes, évalue leur encaissement en fonction de l'année à laquelle ses services prennent en charge le titre de recette, sans faire référence à la date du manquement. Au 31 décembre 2004, la situation communiquée (en euros) par la Trésorerie est la suivante :

Exercice	Titre de recette émis	Reste à recouvrer	Apurement (en %)
2000	314 045	21 343	93,2%
2001	1 943 877	266 786	86,2%
2002	2 285 221	209 998	90,8%
2003	1 291 226	348 198	73,0%
2004	2 044 800	751 910	63,3%
Total	7 859 169	1 598 235	79,7%

Le pourcentage d'apurement doit toutefois être apprécié en gardant à l'esprit le nombre de dossiers auquel il se rapporte. Ainsi les chiffres de l'année 2000, période d'installation de l'Autorité, ne concernent que 43 dossiers d'infractions traités alors qu'il y en eu 164 pris en charge par la Trésorerie en 2001, 247 en 2002, 193 en 2003 et 215 en 2004.

L'Autorité collabore étroitement avec les services de la Trésorerie, la direction des transports aériens et la Commission Nationale de Prévention des Nuisances pour des échanges d'information et des rappels fermes de leurs obligations aux compagnies aériennes.

Pouvoir d'immobilisation

L'effectivité des sanctions et le caractère dissuasif de celles-ci pourraient être davantage renforcés par le pouvoir d'immobilisation des aéronefs des compagnies aériennes ne s'acquittant pas du montant des amendes prononcées.

Une mesure de ce type est en cours d'examen par le Parlement dans le cadre de la loi de modernisation du secteur aéroportuaire. Elle ajouterait au code de l'aviation civile un article L. 123-4 permettant l'immobilisation d'aéronef en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires ou des redevances de services de navigation aérienne.

➔ RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande que soit ajoutée, à l'article L. 227-4 du code de l'aviation civile¹, une disposition calquée sur l'article L. 123-4 et qui pourrait être rédigée ainsi :

« En cas de non-paiement des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'autorité administrative de l'Etat compétente peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu de l'exécution de la mesure.

« L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef.

« L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

« Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

« Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire. ».

➔ Animation du réseau

Contentieux

Au cours de l'année 2004, une compagnie aérienne a déposé un recours contentieux contre trois décisions rendues par l'ACNUSA devant la juridiction administrative. Celles-ci concernaient des infractions commises sur l'aérodrome de Paris - Orly en décembre 2002 et janvier 2003 (déviations).

Au total, 23 contentieux, engagés par 10 compagnies, sont en attente de jugement.

Le 8 juillet, un contentieux a été clôturé ; le Tribunal administratif de Cergy-Pontoise a rejeté la requête de la compagnie aérienne AIGLE AZUR TRANSPORTS AERIENS visant à annuler une sanction administrative prononcée par l'Autorité le 26 juin 2002. Les motifs d'annulation de la requête portent sur :

- l'indication des délais et des voies de recours n'est pas prescrite à peine de nullité,
- une erreur matérielle relative à l'indicatif de l'aéronef, corrigée

par la suite sans changement de la mention « absence de toute modification », n'est pas de nature à entacher d'irrégularité substantielle la décision dès lors que l'infraction est établie par l'enregistrement radar.

La compagnie n'a pas fait appel de ce jugement.

Par ailleurs, 5 demandes de révision de sanctions prononcées ont été adressées à l'Autorité. Seuls deux cas ont abouti à l'abandon des poursuites :

- dans le premier cas, la compagnie a présenté une autorisation de survol accordée par l'Etat-major de l'Armée de l'Air,
- pour le second, il s'agissait d'une erreur concernant l'immatriculation de l'appareil incriminé.

1 Ou bien dans un article L. 227-4-1 à créer.

Comme chaque année, l'Autorité a réuni les différents partenaires actifs dans la procédure des sanctions administratives afin de :

- dresser le bilan de l'année passée plateforme par plateforme,
- relever les avancées issues des conclusions du groupe de travail « Amélioration du dispositif des amendes administratives » qui s'est tenu en 2003 (réflexions sur la base de données à la disposition du verbalisateur, sur la rédaction d'un procès-verbal type de manquement, etc.).

Au-delà de ces deux sujets, ont été également abordés l'expérimentation relative aux inverseurs de poussée sur Nice - Côte d'Azur et la mise en place de la triangulation Mode S sur Paris - Charles-de-Gaulle, voire son extension sur d'autres aéroports.

Enfin, il ressort également de ces échanges qu'il faut combattre les rumeurs suivantes :

- les manquements ne seraient pas suffisamment verbalisés,
- les montants des amendes seraient minimales.

Les données indiquées ci-dessus infirment totalement ces allégations.

