





AMENDES ADMINISTRATIVES

- 80 Bilan chiffré
- 87 Contentieux en cours
- 91 Animation du réseau

BILAN CHIFFRÉ

Décisions prises

Après examen des propositions de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN), l'Autorité a pris 561 décisions :

- 454 décisions d'amendes pour un montant de 4 026 600 euros ;
- 106 décisions sans amende ;
- 1 décision de prescription pour cause de dépassement du délai de deux ans.

Ces décisions correspondent pour 34,22 % au solde des manquements commis en 2006, pour 64,53 % à des manquements de 2007 et pour 1,25 % à des manquements commis en 2008.

Les 107 dossiers qui n'ont pas fait l'objet d'une décision d'amende l'ont été pour les raisons suivantes :

- prescrit : 1
- erreur dans le procès-verbal (dont 7 relevés horaires) : 22
- technique / météo / sécurité : 4
- taux zéro avion par heure en raison de la fermeture des pistes (1 jour en juillet 2006) : 12
- ordre du contrôle : 2
- erreur chapitre acoustique aéronef : 35
- créneau COHOR¹ attribué : 6
- dérogation / vol d'État / vol humanitaire : 13
- limite horaire : 3
- exploitation aéronef 5 ans avant arrêté (ch. 3) : 4
- vol ne faisant pas partie de l'aviation générale : 1
- compagnie étant en droit de croire qu'elle avait une dérogation : 3
- attentat terroriste au terminal de Madrid : 1

Dossiers sans suite

Après réception du procès-verbal, les compagnies ont un mois pour envoyer leurs observations à l'Autorité. À partir des documents fournis, l'Autorité n'a pas transmis à la CNPN :

- 20 dossiers de manquements commis en 2007 (8 erreurs sur le chapitre acoustique de l'appareil, 1 erreur dans le relevé horaire, 1 manquement relevé deux fois, 2 vols gouvernementaux, 8 erreurs sur l'identité de la compagnie (les manquements ont été renotifiés) ;
- 5 dossiers de manquements commis en 2008 (1 créneau attribué, 4 faillites de compagnies).

Enfin, 5 dossiers de la compagnie Varig n'ont pas fait l'objet de décision en raison de la cessation d'activité de la compagnie. Les manquements ont été renotifiés à la compagnie VRG Linhas Aereas qui a repris les actifs de la compagnie Varig en décembre 2006.



A - Répartition des décisions prises par plateforme :

PLATEFORME	NOMBRE	%
Bâle – Mulhouse	13	2,3
Beauvais – Tillé	4	0,7
Lyon – Saint-Exupéry	7	1,2
Nantes – Atlantique	2	0,4
Nice – Côte d’Azur	13	2,3
Paris – Charles-de-Gaulle	444	79,1
Paris – Le Bourget	27	4,8
Paris – Orly	32	5,7
Toulouse – Blagnac	19	3,4
TOTAL	561	100 %

B - Répartition des décisions prises par type de manquement :

Non respect du créneau horaire d’arrivée ²	2	0,4
Non respect du créneau horaire de départ ³	33	5,9
Arrivée Ch. 3 ⁴	30	5,3
Arrivée Ch. 3 + ⁵	13	2,3
Départ Ch. 3 bruyant ⁶	32	5,7
Départ Ch. 3 + bruyant ⁷	12	2,1
Procédure d’approche	11	2
Procédure de départ	10	1,8
VPE - départ ⁸	55	9,8
Parking Kilo	0	0
Essai moteur	1	0,2
Inverseur	0	0
Dépassement du seuil de bruit à l’arrivée (99 EPNdB)	4	0,7
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	11	2
Décollage non programmé entre 0 h et 5 h à CDG (COHOR)	340	60,6
Quota de bruit Ch. 3 (nuit et jour) ⁹	7	1,2
TOTAL	561	100 %

1• Association pour la COordination des HORaire ayant pour mission la répartition des créneaux horaires.

CONCERNANT LES DOSSIERS QUI ONT FAIT L’OBJET D’UNE DÉCISION CI-DESSUS :

2• Bâle – Mulhouse et Beauvais : aucun aéronef ne peut atterrir entre 0 heure et 5 heures.

3• Bâle – Mulhouse : aucun aéronef ne peut décoller entre 0 heure et 6 heures.
Beauvais – Tillé : aucun aéronef ne peut décoller entre 0 heure et 5 heures.
Le Bourget : aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut décoller entre 22 h 15 et 6 h 15.

4• CDG : entre 23 h 30 et 6 h 15.
Toulouse : entre 22 heures et 6 heures.
Nantes : entre 23 h 30 et 6 heures.

5• CDG : entre 23 h 15 et 6 heures.
Toulouse : entre 22 heures et 6 heures.
Nantes : entre 23 h 30 et 6 heures.

6• CDG entre 23 h 30 et 6 h 15.
Nice : entre 23 h 15 et 6 heures.
Toulouse : entre 22 heures et 6 heures.
Lyon : entre 22 h 15 et 6 h 15.

7• CDG : entre 23 h 15 et 6 heures.
Toulouse : entre 22 heures et 6 heures.
Lyon : entre 22 heures et 6 heures .

8• Volume de protection environnementale.

9• Concernent 86 vols (50 en 2006 et 36 en 2007).

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

BILAN CHIFFRÉ

Dossiers de manquements commis en 2008

Les agents verbalisateurs ont adressé à l'Autorité 375 dossiers de manquements. Au 8 janvier 2009, la répartition par plateforme est la suivante :

Plateforme	Nombre	%
Bâle – Mulhouse	4	1,1
Beauvais – Tillé	0	0
Lyon – Saint-Exupéry	36	9,6
Nantes – Atlantique	1	0,3
Nice – Côte d'Azur	16	4,3
Paris – Charles-de-Gaulle	277	73,9
Paris – Le Bourget	8	2,1
Paris – Orly	28	7,4
Toulouse – Blagnac	5	1,3
TOTAL	375	100 %

Répartition des manquements par nature

	Nombre	%
Non respect du créneau horaire d'arrivée	2	0,5
Non respect du créneau horaire de départ	9	2,4
Arrivée Ch. 3	17	4,5
Arrivée Ch. 3 +	8	2,1
Départ Ch. 3 bruyant	23	6,1
Départ Ch. 3 + bruyant	4	1,1
Procédure d'approche	5	1,4
Procédure de départ	6	1,6
VPE - départ	56	14,9
Parking Kilo	1	0,3
Inverseur	31	8,3
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	1	0,3
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	4	1,1
Décollage non programmé entre 0 h et 5 h à CDG (COHOR)	203	54,1
Quota de bruit Ch. 3 (nuit et jour)	5	1,3
TOTAL	375	100 %

À ce jour aucun manquement n'a été relevé s'agissant des VPE à l'arrivée et de la procédure OMAKO.

Il faut en outre rappeler que les chiffres 2008 sont provisoires. Par exemple, les derniers procès-verbaux pour des manquements survenus sur la plateforme de Paris – Le Bourget en octobre 2008 n'ont été envoyés aux compagnies qu'en janvier 2009.

Par ailleurs, les derniers procès-verbaux reçus à l'Autorité concernent des manquements commis en septembre 2008 pour des décollages non programmés entre 0 et 5 heures et des dépassements de seuil de bruit à Paris – Charles-de-Gaulle.

Délais d'instruction

Le délai d'instruction des dossiers, de la date du manquement au prononcé de la décision par l'ACNUSA, a été de 15 mois en moyenne pour les manquements commis

en 2000. Ce délai a pu être ramené à 12 mois pour les dossiers 2002, à 11 mois pour les dossiers de 2003, puis est de nouveau remonté à 13 mois pour ceux de 2004 et à 18 mois pour ceux de 2005. Le délai a de nouveau été réduit à 12 mois pour les dossiers 2006, ainsi que pour les manquements commis en 2007. En 2008, l'Autorité s'étant prononcée sur des manquements commis au cours de cette même année, la durée moyenne de traitement d'un dossier a été de 9,5 mois.

En l'état actuel des textes, il n'est pas envisageable de raccourcir davantage les délais. En effet, depuis l'arrêt Corsair rendu par le Conseil d'État le 31 janvier 2007, la CNPN doit communiquer sa proposition d'amende à la compagnie concernée. À réception de la proposition de la CNPN, la compagnie dispose d'un mois pour envoyer éventuellement des observations écrites à l'ACNUSA. L'Autorité en prend nécessairement connaissance avant d'adopter une décision en réunion plénière. Cela a pour effet d'augmenter le délai de traitement des dossiers.

Concernant la mise en œuvre de cet arrêt, les compagnies ont adressé à l'ACNUSA 60 courriers relatifs à 95 décisions, ce qui

équivalait à un pourcentage de 16,93 % sur les 561 décisions de l'année 2008.

Nombre de manquements

L'allongement de la durée de traitement pour les manquements commis en 2004 et en 2005 s'explique notamment par la parution de l'arrêt du 6 novembre 2003 (décollage non programmé entre 0 et 5 heures sur Paris – Charles-de-Gaulle). Cette nouvelle restriction d'exploitation a eu pour effet d'augmenter considérablement le nombre de manquements à traiter : seuls 279 manquements avaient été relevés en 2003 alors qu'il y en a eu 934 en 2004, 982 en 2005 et 812 en 2006.

Cependant, en 2007, le nombre de manquements commis est retombé à 497 et les chiffres définitifs de 2008 devraient être du même ordre. L'augmentation progressive du montant des amendes et un meilleur respect de la restriction relative aux décollages non programmés entre 0 et 5 heures à Paris – Charles-de-Gaulle expliquent sans doute cette baisse.



BILAN CHIFFRÉ

Recouvrement et pouvoir d'immobilisation

Assignation

À compter de l'année de gestion 2008, les titres de perception émis par l'ACNUSA sont assignés sur le Département Comptable Ministériel (DCM) du ministre en charge des transports (MEEDDAT) et recouverts par le comptable en fonction de la domiciliation de la compagnie aérienne. Donc depuis le 1^{er} janvier 2008, un bon nombre de Trésoreries Générales en France plus la Trésorerie Générale pour l'Étranger (TGE) à Nantes sont en charge du recouvrement des titres de perception de l'Autorité en lieu et place de la trésorerie générale des créances spéciales du Trésor de Châtelleraut. Cependant, cette trésorerie générale reste compétente pour effectuer le recouvrement des titres de perception émis avant le 31 décembre 2007.

Apurement

La procédure de recouvrement des titres est différente selon que les amendes prononcées par l'Autorité sont recouvrables en France ou à l'étranger. En raison de leur statut, les amendes administratives ne sont pas en elles-mêmes exécutoires à l'étranger. Aussi la trésorerie pour l'étranger rencontre-t-elle de grandes difficultés pour les recouvrer. En revanche, les trésoreries départementales peuvent procéder à des saisies de compte bancaire des compagnies refusant de s'acquitter de leur dette envers l'État. Certaines ont déjà exercé cette possibilité, notamment les trésoreries des départements du Val-d'Oise (Air France) et de Paris (Easyjet).

Sur les 454 décisions d'amendes¹⁰ prises par l'Autorité en 2008, 412 titres de perception ont été établis au cours de cette année de gestion. Pour des raisons tenant au délai d'enregistrement des compagnies dans le logiciel comptable¹¹ de l'État, les 42 titres restants seront émis au cours de l'année de gestion 2009.

Année de gestion – 2000 à 2008

Exercice	Prises en charge (émissions)		Restes à recouvrer		% d'apurement	
	Nombre	Montant	Nombre	Montant	En volume	En valeur
2000	43	314 045 €	0	0 €	100	100
2001	164	1 943 877 €	13	158 547 €	92	92
2002	246	2 285 221 €	1	12 000 €	99	99
2003	193	1 291 226 €	11	86 000 €	94	93
2004	215	1 948 790 €	24	226 000 €	89	88
2005	648	2 434 266 €	42	274 500 €	94	89
2006	582	3 068 000 €	52	368 639 €	91	88
2007	675	5 744 500 €	90	879 025 €	87	85
2008	412	3 586 000 €	169	1 503 554 €	59	58



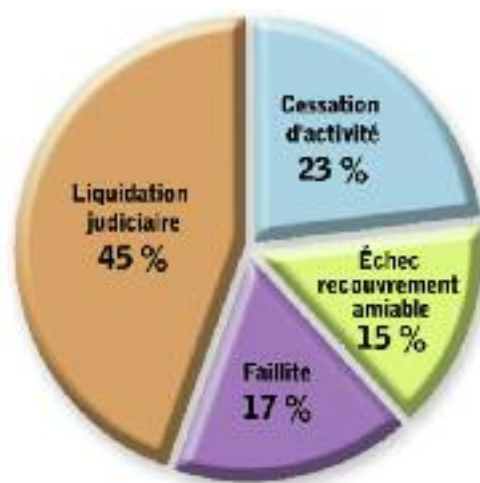
Enfin, le pourcentage d'apurement doit être apprécié en gardant à l'esprit le nombre de dossiers auquel il se rapporte.

Admission en Non Valeur (ANV)

Il s'agit d'une procédure engagée lorsque toutes les voies d'exécution ont été épuisées sans avoir pu aboutir au recouvrement des créances (insolvabilité ou disparition des débiteurs). C'est le comptable chargé du recouvrement qui prend l'initiative de proposer la demande d'ANV à l'Autorité pour validation.

L'ACNUSA ne donne son accord que dans des cas précis : liquidation judiciaire, cessation d'activité, faillite, échec du recouvrement amiable, reliquat de frais bancaires (- de 1 %).

Depuis 2000, les admissions en non-valeur représentent 7,3 % du total des émissions, soit 1 391 047 euros sur les 19 029 925,20 euros de titres émis.



10• Pour un montant de 4 026 600 euros.

11• Logiciel ACCORD.

BILAN CHIFFRÉ

Prescription¹²

La loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription en matière civile et ayant pour objet de réduire le nombre et la durée des délais de prescription modifie la prescription « extinctive » des amendes administratives. En absence de toute action entreprise par les trésoreries générales, les compagnies aériennes seraient libérées de leurs obligations après un délai de 5 ans au lieu de 30 ans.

La prescription n'est pas rétroactive et ne s'applique qu'à compter de la publication de la loi du 17 juin 2008.

Ainsi pour tous les titres émis avant cette date (2001, 2002, 2003, ...) le délai est de cinq ans à partir de la publication de la loi soit une prescription possible en 2013 en l'absence d'acte interruptif de prescription (lettre de rappel, mesure d'exécution forcée, etc.).

Pouvoir d'immobilisation

En 2006, l'Autorité avait étudié les modalités pratiques de la mise en œuvre du pouvoir d'immobilisation des aéronefs introduit en 2005 à l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile. En l'absence de précisions dans la loi (à qui il n'appartient pas de trancher cette question de nature réglementaire), l'Autorité avait demandé que soit précisée par un texte réglementaire l'interprétation qui doit être faite de l'expression « autorité administrative de l'État compétente » mentionnée à l'article L. 123-4 susvisé.

S'agit-il de l'ACNUSA (par son président), qui semble *a priori* constituer tout naturellement l'autorité compétente pour requérir du juge judiciaire l'immobilisation d'un aéronef, ou, comme on ne peut l'exclure, du ministre chargé de l'aviation civile qui a vocation à représenter l'État dès lors qu'il s'agit de questions relatives à l'aviation civile ?

L'Autorité avait donc recommandé dans son rapport 2006 qu'un texte de niveau

réglementaire soit adopté pour apporter les précisions nécessaires.

L'Autorité a de nouveau saisi le Premier ministre et le secrétaire d'État aux transports de cette question et a réitéré sa demande le 26 novembre 2007. Par courrier en date du 22 janvier 2008, le secrétaire d'État aux transports a informé l'Autorité qu'un décret en Conseil d'État était en cours d'élaboration. Il doit préciser, d'une part la compétence du ministre pour procéder à l'immobilisation d'un aéronef, notamment pour non-paiement des amendes administratives prononcées par l'Autorité, d'autre part les conditions de mise sous séquestre des aéronefs pour défaut d'autorisation en transport public.

Aux dernières nouvelles, ce texte ne serait toujours pas transmis au Conseil d'État. Or les services du Trésor public chargés du recouvrement attendent avec impatience de pouvoir mettre en œuvre cette procédure, notamment s'agissant de créances à l'encontre des compagnies étrangères. En effet, les trésoreries auprès des ambassades de France à l'étranger ne disposent d'aucun moyen de coercition à l'encontre de compagnies qui refusent de payer si la procédure amiable n'aboutit pas. Aussi, l'Autorité insiste sur l'urgente nécessité d'adopter ce décret.

Intérêts et pénalités de retard

Afin d'inciter les compagnies à régler plus rapidement les sommes dues et éviter d'avoir à prononcer des admissions en non-valeur pour cause de faillite ou de cessation d'activité, l'Autorité souhaite que les amendes administratives soient assorties d'intérêts au taux légal et de pénalités de retard.

RECOMMANDATION 2008

Afin de faciliter le recouvrement des amendes administratives qu'elle prononce, l'ACNUSA demande qu'un texte réglementaire majore leur montant d'intérêts au taux légal et fixe des pénalités de retard.

CONTENTIEUX EN COURS

Recours gracieux

On entend par recours gracieux une demande de réexamen du dossier adressée à l'auteur de l'acte. Dès lors que les décisions de sanction prises par l'Autorité peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État dans un délai de deux mois à compter de leur notification, les compagnies ne peuvent pas introduire de recours gracieux, qui n'est recevable que dans le cadre du recours pour excès de pouvoir. Par ailleurs, dans l'hypothèse où certaines compagnies aériennes saisiraient l'ACNUSA d'un « recours gracieux », cette saisine n'interrompt pas le délai du recours contentieux devant la Haute Juridiction administrative.

En 2008, les compagnies se sont plutôt adressées aux trésoreries générales qui, elles-mêmes, ont interrogé l'Autorité à ce sujet. Par ailleurs, certaines compagnies sollicitent la révision de décisions prononcées six mois, voire trois à quatre ans auparavant par l'Autorité. De telles demandes ne peuvent naturellement qu'être vouées au rejet.



Requêtes en cours

Actuellement, restent à juger des requêtes de trois compagnies.

La compagnie Air France a attaqué 22 décisions concernant des manquements relevés sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle.

- 15 décisions¹³ du 11 septembre 2007 pour un montant de 120 500 euros ;
- 3 décisions¹⁴ du 13 mars 2008 pour un montant de 7 000 euros ;
- 4 décisions¹⁵ du 10 juillet 2008 pour un montant de 13 000 euros.

Il s'agit en majeure partie de non-respect des créneaux horaires.

La compagnie Blue Line a attaqué

- 1 décision¹⁶ du 4 décembre 2007 pour un montant de 15 000 euros
- 4 décisions¹⁷ du 7 février 2008 pour un montant de 27 000 euros.

La compagnie WDL Aviation a attaqué

- 1 décision¹⁸ du 11 septembre 2007 pour un montant de 12 000 euros.

12• « La prescription extinctive est un mode d'extinction d'un droit résultant de l'inaction de son titulaire pendant un certain laps de temps » (article 2219 du Code civil).

13• 3 dépassements de seuil de bruit au décollage et 12 absences de créneaux.

14• 2 arrivées Ch. 3 + et 1 absence de créneaux.

15• Dépassements de seuil de bruit au décollage.

16• Absence de créneaux.

17• 1 arrivée Ch. 3, 1 départ Ch. 3, 1 VPE et 1 procédure de départ.

18• 1 VPE.

CONTENTIEUX EN COURS

Décisions

En 2008, toutes les requêtes introduites par les compagnies aériennes ont été rejetées par le Conseil d'État, soit en l'occurrence 26 requêtes d'Air France :

- Le 7 mai 2008, 13 arrêts¹⁹ de rejet à la suite des requêtes déposées en août 2007 ;
- Le 2 juillet 2008, 4 arrêts²⁰ de rejet à la suite des requêtes du mois de novembre 2007 ;
- Le 29 octobre et le 18 décembre 2008, 9 arrêts²¹ de rejets à la suite des requêtes déposées au mois de mai 2008.

Ces rejets ont été l'occasion, pour le Conseil d'État, de se prononcer sur différents moyens soulevés par lesdites compagnies, notamment les moyens tirés de la force majeure, des informations disponibles sur le site Internet de l'Autorité ou du montant des amendes.

Force majeure

Selon la définition traditionnelle, est constitutif d'un cas de force majeure l'événement présentant les trois conditions cumulatives suivantes : extériorité (par rapport au défendeur), imprévisibilité (dans sa survenance) et irrésistibilité (dans ses effets). Si la force majeure est reconnue par le juge, elle exonère l'auteur du manquement de sa responsabilité.

Dans ses requêtes, la compagnie Air France invoquait différentes circonstances exceptionnelles, comme, entre autres, une grève surprise des agents de la société d'avitaillement ou une panne informatique de la tour de contrôle.

Dans la série d'arrêts Air France du 7 mai 2008, la Haute Juridiction a validé le raisonnement de l'Autorité, qui considérait que la compagnie ne pouvait invoquer la force majeure pour être exonérée de toute sanction. En effet, le Conseil d'État a confirmé les décisions du 20 mars 2007



par lesquelles les membres de l'ACNUSA avaient prononcé à l'encontre de la compagnie 13 amendes administratives pour un montant de 92 500 €, au motif que « *si les faits à l'origine du retard étaient majoritairement extérieurs à la compagnie et imprévisibles, ils n'en étaient pas pour autant irrésistibles dès lors qu'ils n'ont pu par eux-mêmes imposer le décollage de l'appareil. Ainsi, ils ne peuvent être regardés comme relevant d'un cas de force majeure justifiant l'exonération de toute sanction* ». En revanche, l'Autorité en avait tenu compte pour minorer le montant des amendes.

Site Internet « sanctions »

La partie « sanctions » du site Internet de l'ACNUSA comporte des informations d'ordre général à destination du public. En 2007, à l'époque des décisions attaquées, elle mentionnait succinctement des exemples pouvant entraîner l'exonération de sanctions.

Le Conseil d'État, saisi du moyen tiré de ce que l'Autorité n'aurait pas respecté ses propres directives, a estimé que : « *La rubrique (...) dont l'objet n'est ni de fixer une grille de sanctions, ni de définir une position destinée à guider les membres ou les services de l'Autorité lorsqu'elle doit prononcer de telles sanctions, n'a pas le caractère de directive...* ».

Ce moyen n'a donc pas été retenu par le Conseil d'État qui a rejeté la requête de la compagnie²².

Montant des amendes

À chaque fois que le moyen tiré du caractère disproportionné de l'amende prononcée par l'ACNUSA a été soulevé, il a été écarté par le Conseil d'État.

La Haute Juridiction juge que l'ACNUSA apprécie les circonstances particulières de chaque manquement aux arrêtés environnementaux pour adapter le montant des amendes à chaque cas.

Pour définir le montant de l'amende, l'ACNUSA tient compte, d'une part de l'atteinte portée à la tranquillité des riverains, d'autre part de toutes les circonstances qui ont conduit au manquement et du moment où il survient.

Le Conseil d'État n'a donc jamais retenu le moyen tiré de ce que l'Autorité prononce des amendes disproportionnées, ainsi que cela a été jugé notamment dans son arrêt numéro 305.815²² « *... en tenant compte, d'une part, de ce que les faits à l'origine du retard étaient pour une grande part indépendants de la compagnie, d'autre part, de ce que certains dépassements horaires étaient d'une amplitude particulièrement importante, pour moduler le montant de l'amende, l'Autorité n'a pas pris de sanctions disproportionnées à l'encontre de la requérante* ».

19• _____
N° de rôle 305.814 à 305.826.

20• _____
N° de rôle 308.520 à 308.523.

21• _____
N° de rôle 312.816 à 312.821 et 312.827 à 312.829.

22• _____
Conseil d'État, décision Air France n° 305.815 du 7 mai 2008.



CONTENTIEUX EN COURS

Perspectives de réforme

Il ressort de l'arrêt Corsair que la procédure de sanction imaginée par le législateur de 1999 a vécu et qu'il convient de la remplacer par une autre qui doit garantir le caractère contradictoire de la procédure et la qualité des décisions.

Elle doit en premier lieu respecter les droits de la défense, et plus particulièrement l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, relatif au « *procès équitable* ». Ceci implique qu'à tous les stades de la procédure la personne susceptible d'être sanctionnée doit avoir connaissance de l'ensemble de son dossier.

La procédure à mettre en œuvre ne doit pas se traduire par des surcoûts administratifs et financiers, mais doit, au contraire, être plus simple et plus claire que la précédente et éviter les allers-retours de dossiers. Elle doit régler l'imprécision actuelle sur le contour des responsabilités entre ce qui relève des compétences de la CNPN et de celles de l'ACNUSA.

Le nouveau système ne doit pas remettre en cause deux acquis fondamentaux du dispositif actuel : l'existence d'un vrai pouvoir de l'Autorité et la représentation des associations de riverains et des professions aéronautiques au processus d'édiction des sanctions.

C'est en s'inspirant de ces principes que le secrétaire d'État aux transports a annoncé, lors d'une conférence de presse le 4 décembre 2007, que « *le gouvernement a décidé de renforcer les pouvoirs de sanction de l'ACNUSA afin de lutter plus efficacement contre les infractions commises par les compagnies aériennes à l'encontre de la réglementation existante en matière d'environnement* ». Cette annonce s'est traduite par l'insertion de cette réforme dans le projet de loi Grenelle 2 déposé au Sénat en janvier 2009.

ANIMATION DU RÉSEAU

Le 1^{er} décembre, les différentes parties prenantes dans la procédure des sanctions administratives se sont retrouvées pour leur réunion annuelle. Étaient représentés la direction du transport aérien, la direction des services de la navigation aérienne, le secrétariat général de la DGAC, les directions de l'aviation civile nord, sud, centre-est, nord-est, ouest, sud-est et sud-ouest, la gendarmerie des transports aériens de la plateforme de Beauvais – Tillé, les services de la navigation aérienne de la région parisienne, sud-est, centre-est, nord-est, sud-sud-est ainsi que la CNPN et l'ACNUSA.

Le président de l'Autorité a introduit les échanges en se félicitant du raccourcissement du délai de traitement des dossiers. Elle a rappelé les critères de la force majeure.

Ont été présentés et discutés les dossiers suivants :

- bilan général et bilan chiffré de l'année écoulée pour l'Autorité et la CNPN ;
- tour de table par plateforme : améliorations, difficultés, rédaction des rapports, mise en œuvre d'arrêté de restriction d'exploitation, respect des procédures à moindre bruit, etc. ;
- présentation de la sous-direction du développement durable au sein de la direction du transport aérien ;
- point sur différentes questions juridiques dont les dérogations ;
- réglementation en matière de certification acoustique ;
- contrôle des déviations : outil ELVIRA.

4

