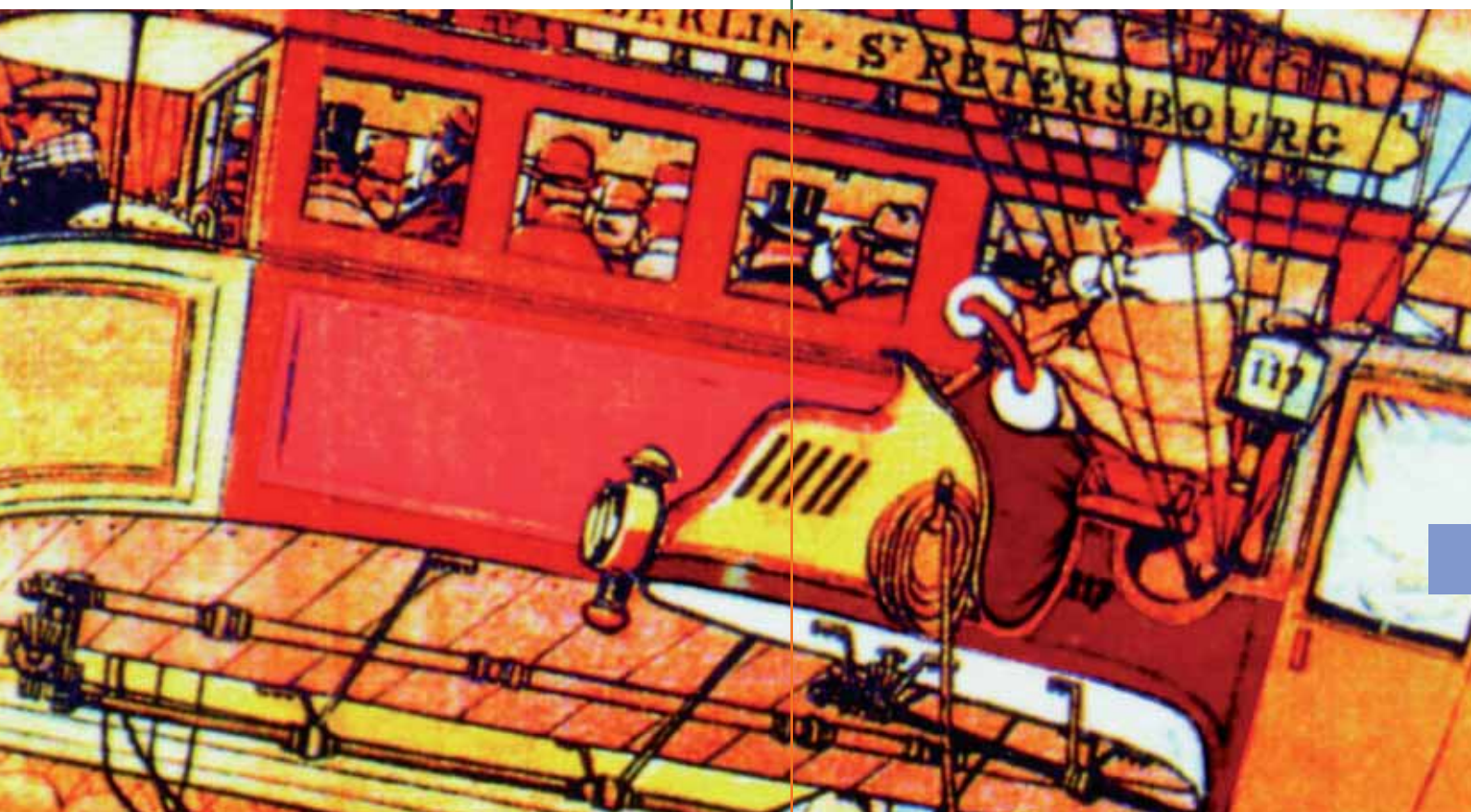


*Avec nos remerciements à MM. Olivier Chansou (CRNA sud-est)  
et Daniel Jousse (Association La Mémoire de Bordeaux-Contrôle)  
pour ce dessin extrait de l'Assiette au beurre de 1901.*

# AMENDES ADMINISTRATIVES



82 Bilan chiffré

90 Contentieux en cours

93 Animation du réseau

# BILAN CHIFFRÉ<sup>1</sup>

## 🔄 DÉCISIONS PRISES EN 2007

En 2007, l'Autorité a examiné 852 dossiers qui ont donné lieu à :

- 676 décisions d'amendes (pour un montant de 5 745 500 €) ;
- 148 décisions qui ne prononcent pas d'amende ;
- 28 décisions de prescription<sup>2</sup>.

Les dossiers transmis par la Commission Nationale de Prévention des Nuisances (CNPN) sont relatifs à 2 manquements commis en décembre 2004 et examinés en plénière en décembre 2006 (mais comptabilisés au titre de l'année 2007), 529 manquements (dont les 28 dossiers prescrits) commis en 2005 et 321 manquements commis en 2006.

A - Répartition des décisions prises par plateforme :

PLATEFORME	NOMBRE
Bâle - Mulhouse	8
Beauvais - Tillé	6
Lyon - Saint-Exupéry	0
Nice - Côte d'Azur	14
Paris - Charles-de-Gaulle	734
Paris - Le Bourget	4
Paris - Orly	31
Toulouse - Blagnac	55
<b>TOTAL</b>	<b>852</b>





## B - Répartition des décisions prises par type de manquement :

Non respect du créneau horaire d'arrivée	1
Arrivée Ch. 3 (entre 23 h 30 et 6 h 15)	30
Arrivée Ch. 3 + (idem + entre 6 h 15 et 23 h 30 à CDG)	42
Non respect du créneau horaire de départ	9
Départ Ch. 3 bruyant (entre 23 h 15 et 6 h)	49
Départ Ch. 3 + bruyant (idem + entre 6 h et 23 h 15 à CDG)	59
Déviations	10
VPE - départ	53
Parking Kilo	1
Essai moteur	1
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	16
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	29
Décollage non programmé entre 0 h et 5 h à CDG (COHOR)	530
Procédure de départ	7
Quota de bruit Ch. 3 (nuit et jour)	15
<b>TOTAL</b>	<b>852</b>

148 dossiers n'ont pas fait l'objet d'une amende pour les raisons suivantes :

- erreur dans le PV (dont 10 relevés horaires) : 26
- urgence médicale : 2
- incident technique / raison météo / sécurité : 6
- taux zéro avions par heure<sup>3</sup> (1 jour en juin 2005 et 1 en juillet 2006) : 32
- ordre du contrôle aérien : 1
- erreur sur le chapitre acoustique de l'aéronef : 35
- créneau COHOR non attribué: 17
- dérogation / vol d'État / vol humanitaire : 12
- erreur sur le respect de la limite horaire : 3

- aéronef du chapitre 3 bruyant et plus bruyant autorisé<sup>4</sup> : 14

Il convient de noter que :

249 dossiers de manquements commis en 2006 ont été annulés avant saisine de la CNPN pour les raisons suivantes :

- 43 erreurs sur le chapitre acoustique de l'appareil ;

1• \_\_\_\_\_  
Chiffres à la date du 27 décembre 2007.

2• \_\_\_\_\_  
Aucune amende ne peut être prononcée plus de deux ans après la date de commission du manquement.

3• \_\_\_\_\_  
Fermeture provisoire des pistes en raison de conditions météorologiques exceptionnelles.

4• \_\_\_\_\_  
Car exploité 5 ans avant la parution de l'arrêté d'exploitation.



# AMENDES ADMINISTRATIVES

## BILAN CHIFFRÉ

- 1 erreur horaire sur le PV d'infraction ;
- 198 erreurs, l'appareil ayant été exploité 5 ans avant la date de l'arrêté (Ch. 3 et Ch. 3+) ;
- 3 vols humanitaires ;
- 4 pour erreur d'attribution de la compagnie.

5 dossiers de manquements commis en 2007 ont été annulés avant saisine de la CNPN :

- 2 pour erreur d'attribution de la compagnie ;
- 1 erreur sur le chapitre acoustique de l'appareil ;
- 1 vol gouvernemental ;
- 1 manquement relevé 2 fois.

1 dossier de la compagnie Greece Airways n'a pas donné lieu à décision, la compagnie ayant cessé son activité en novembre 2006.

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".



## DOSSIERS DE MANQUEMENTS COMMIS EN 2007

Les agents verbalisateurs ont adressé en 2007 à l'ACNUSA 332 dossiers de manquements. Au 27 décembre 2007, la répartition par plateforme est la suivante :

Plateforme	Nombre
Bâle – Mulhouse	6
Beauvais – Tillé	3
Lyon – Saint-Exupéry	0
Nantes – Atlantique	2
Nice – Côte d'Azur	6
Paris – Charles-de-Gaulle	251
Paris – Le Bourget	27
Paris – Orly	33
Toulouse – Blagnac	4
<b>TOTAL</b>	<b>332</b>

### Répartition des manquements par nature

Non respect du créneau horaire d'arrivée	2
Arrivée Ch. 3 (entre 23 h 30 et 6 h 15)	12
Arrivée Ch. 3+ (idem + entre 6 h 15 et 23 h 30 à CDG)	1
Non respect du créneau horaire de départ	31
Départ Ch. 3 bruyant (entre 23 h 15 et 6 h)	15
Départ Ch. 3+ bruyant (idem + entre 6 h et 23 h 15 à CDG)	3
Procédure d'approche	3
VPE - départ	47
Parking kilo	1
Dépassement du seuil de bruit à l'arrivée (99 EPNdB)	2
Dépassement du seuil de bruit au départ (104,5 EPNdB)	10
Décollage non programmé entre 0 et 5 heures à CDG (COHOR)	195
Quotas de bruit Jour Ch. 3+ (à CDG)	4
Procédure de départ	6

**TOTAL 332**



À ce jour, aucun manquement n'a été relevé concernant le non-respect des mesures suivantes : utilisation nocturne non justifiée des inverseurs de poussée, VPE à l'arrivée, interdiction de la procédure d'arrivée en provenance du sud-est OMAKO-MOSUD entre 22 h 20 et 7 heures au passage du point MOSUD<sup>5</sup>.

Il faut en outre rappeler que les chiffres 2007 sont provisoires. Ainsi, les compagnies et l'ACNUSA n'ont reçu qu'en novembre 2007 :

- les procès verbaux de manquements au quota de bruit chapitre 3 plus bruyant sur Paris – Charles-de-Gaulle pour l'année 2006 (les premiers manquements concernent des vols d'avril 2006) ;
- les procès-verbaux pour des manquements départ et arrivée des aéronefs chapitre 3 survenus en juin 2007 ;
- les procès verbaux relatifs à des décollages non programmés entre 0 et 5 heures à Paris – Charles-de-Gaulle et les dépassements de seuil de bruit concernant des manquements commis en octobre 2007.

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 ensuite été ramené à

12 mois pour les dossiers 2002, à 11 mois pour les dossiers de 2003 et à 13 mois pour les dossiers 2004. Le délai s'est à nouveau allongé à 18 mois pour les dossiers 2005. Pour l'instant, il est de 11 mois pour les manquements commis en 2006.

L'allongement de la durée de traitement pour les manquements commis en 2004 et 2005 s'explique par la parution de l'arrêt du 6 novembre 2003 (décollage non programmé entre 0 et 5 heures à Paris – Charles-de-Gaulle), qui a considérablement augmenté le nombre de manquements à traiter. En 2003, 279 manquements ont été relevés, 934 en 2004, 982 en 2005 et 812 en 2006.

Il faut également prendre en considération l'arrêt du Conseil d'Etat Corsair du 31 janvier 2007 (cf. page 89) qui a eu pour effet d'obliger la CNPN à communiquer ses propositions de sanctions aux compagnies parallèlement à leur transmission à l'ACNUSA. La compagnie ayant un mois pour produire des observations écrites à l'Autorité, le délai d'instruction du dossier s'en trouve rallongé d'autant.

5. 

---

 Arrêté du 20 juin 2003.



### Et en Espagne ?

La loi de sécurité aérienne (LSA) 21/2003 permet d'établir des procédures disciplinaires en matière de bruit (article 47) et pour non-respect de la sécurité aérienne (article 44).

L'instruction du dossier dure en moyenne de 6 à 9 mois. Le service environnement de l'aéroport concerné constate, par le biais du monitoring SIRMA, et dans un délai de 3 jours, l'infraction (déviation, non respect de l'altitude...). Il demande ensuite aux services de la navigation aérienne d'effectuer une enquête.

La compagnie informée a 15 jours pour répondre. Les services d'AENA transmettent alors le dossier à la direction générale de l'aviation civile. Deux fonctionnaires instructeurs de cette direction assistés de sept personnes de la société SENASA (2 en 2006), société commerciale de l'État, sont chargés du suivi des dossiers.

Bien que l'article 55 de la LSA prévoit des amendes pouvant aller théoriquement jusqu'à 135 000 € pour ce type de manquement, en pratique elles s'échelonnent de 4 500 à 18 000 €. Si les compagnies veulent contester la sanction infligée, elles doivent saisir en premier lieu le ministère de l'équipement d'un recours hiérarchique obligatoire avant de saisir la justice administrative.

En 2007, 230 manquements ont été relevés par les services environnement de l'aéroport concerné. Sur ces 230, les services de l'AENA en ont traité 94 en 2007 ; les autres seront traités en 2008.

Mais sur les 94 dossiers traités, seules 18 décisions de sanctions (concernant 7 reverses et 11 trajectoires) ont pu être prises. En effet, le dossier doit être traité dans les 9 mois sous peine de prescription. Or, à la suite d'un dysfonctionnement administratif, les autres dossiers n'ont pu être traités en temps utile.

Actuellement, ce système est en vigueur uniquement sur les plateformes de Madrid – Barajas et Barcelone – El Prat et devrait être étendu à celle de Majorque.



## RECOUVREMENT ET POUVOIR D'IMMOBILISATION

### Situation du recouvrement

Il est rappelé que la Trésorerie générale des créances spéciales du Trésor (TGCST), service en charge du recouvrement effectif des amendes, évalue l'encaissement des amendes en fonction de l'année à laquelle ses services prennent en charge le titre de recette, sans faire référence à la date du manquement.

La situation communiquée au 31 décembre 2007 par la Trésorerie se trouve dans le tableau ci-contre.

Le pourcentage d'apurement doit être apprécié en gardant à l'esprit le nombre de dossiers auquel il se rapporte. Il convient cependant de noter qu'ont été recouverts cette année : 2 titres émis en 2000, 1 en 2001, 2 en 2002, 8 en 2003, 4 en 2004, 44 en 2005 et 123 en 2006.

Exercice	Prises en charge (émissions)		Restes à recouvrer		% d'apurement	
	Nombre	Montant	Nombre	Montant	En volume	En valeur
2000	43	314 044,98 €	0	0,00	100,00	100,00
2001	164	1 943 877,42 €	13	158 546,97	92,07	91,84
2002	246	2 285 221,02 €	2	20 663,92	99,19	99,10
2003	193	1 291 226,08 €	32	183 750,00	83,42	85,77
2004	215	1 948 790,00 €	41	363 000,00	80,93	81,37
2005	648	2 434 265,70 €	52	320 500,00	91,98	86,83
2006	582	3 068 000,00 €	91	601 638,58	84,36	80,39
2007	675	5 744 500,00 €	268	2 428 585,00	60,30	57,72

Cependant, 228 679 € ne seront jamais recouverts en raison de la cessation d'activité ou de la liquidation judiciaire de certaines compagnies.

L'Autorité a toujours collaboré étroitement avec les services de la Trésorerie, la direction de la régulation économique et la Commission nationale de prévention des nuisances pour des échanges d'information ainsi que des rappels fermes de leurs obligations aux compagnies aériennes. L'ACNUSA ne peut que se féliciter des diligences exercées par la TGCST pour poursuivre le recouvrement des amendes prononcées par l'Autorité à l'encontre de compagnies étrangères.

Néanmoins, l'Autorité se demande pourquoi ces amendes administratives ne sont pas assorties d'intérêts au taux légal et de pénalités de retard. Une telle mesure serait de nature à inciter les compagnies à régler plus rapidement les sommes dues.

## Changement d'assignataires

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, le recouvrement des titres de l'ACNUSA ne sera plus effectué par ladite trésorerie compte tenu de l'assignation des titres de perception sur le département comptable ministériel.

Deux étapes seront maintenant nécessaires. Les titres seront pris en charge par le département comptable ministériel du MEDAD puis transmis au comptable chargé du recouvrement, le trésorier-payeur général du département du siège social de la compagnie aérienne. Dorénavant, toutes les trésoreries en France et à l'étranger sont susceptibles de recouvrer les titres de perception. La multiplication des interlocuteurs et la dispersion des dossiers risquent d'accroître la charge de travail (émission, suivi des titres et des bordereaux journaliers) et les délais.



L'ACNUSA attire l'attention du gouvernement et du Parlement sur le remplacement d'une trésorerie unique, spécialisée et efficace, par une multitude de trésoreries pour lesquelles le recouvrement des amendes à l'encontre des compagnies aériennes ne sera sans doute pas la priorité. Il est donc à craindre que le taux de recouvrement baisse en 2008.

### Pouvoir d'immobilisation

En 2006, l'Autorité avait étudié les modalités pratiques de mise en œuvre du pouvoir d'immobilisation d'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.

En 2007, l'Autorité a à nouveau saisi le Premier ministre et le secrétaire d'État aux transports de cette question et a réitéré sa demande le 26 novembre. 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, et, d'autre part, les conditions de mise sous séquestre des aéronefs pour défaut d'autorisation en transport public*".

Il est à souhaiter que ce texte, attendu depuis longtemps par les services du Trésor public chargés du recouvrement, intervienne rapidement.



# CONTENTIEUX EN COURS

## REOURS GRACIEUX

Certaines compagnies aériennes saisissent l'ACNUSA d'un "recours gracieux". Or, 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, les compagnies ne peuvent pas, dans le délai qui leur est imparti pour l'introduction d'un recours de plein contentieux, introduire de recours gracieux interrompant le cours de ce délai.

En 2007, une dizaine de demandes ont ainsi été adressées à l'ACNUSA et rejetées, les compagnies n'apportant aucun élément de nature à remettre en cause la décision prise. Il n'a été fait droit qu'à une seule demande justifiée par l'existence d'une erreur décelée a posteriori dans le procès-verbal.

De surcroît, certaines compagnies sollicitent la révision de décisions prononcées par l'Autorité six mois, voire trois à quatre ans auparavant. Ainsi une compagnie étrangère a-t-elle demandé en 2007 à l'Autorité de revenir sur une décision adoptée en 2001 ! De telles demandes ne peuvent naturellement qu'être vouées au rejet.

## REQUÊTES EN COURS

Conformément à la décision du Conseil d'État Ryanair en date du 7 décembre 2005, tous les contentieux sont dorénavant introduits directement devant le Conseil d'État.

Actuellement, restent à juger des requêtes de la compagnie Air France qui a attaqué trente-deux décisions concernant des manquements relevés sur l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle :

- 13 décisions du 20 mars 2007 pour un montant de 100 500 euros ;
- 4 décisions du 12 juin 2007 pour un montant de 2 000 euros ;
- 15 décisions du 11 septembre 2007 pour un montant de 81 500 euros.

Il s'agit essentiellement de non-respect des créneaux horaires.

## DÉCISIONS

### Droits de la défense

L'arrêt de Section du 31 janvier 2007 Compagnie Corsair International SA vient de mettre à terre le dispositif de sanctions institué par le législateur de 1999.

En effet, le Conseil d'État a annulé la décision du 26 août 2002 par laquelle l'ACNUSA avait infligé à ladite compagnie vingt-deux amendes administratives d'un total de 33 000 € au motif qu'il résulte des dispositions de l'article L.227-4 du code de l'aviation civile, (où figure désormais la loi de 1999), *"que la personne poursuivie doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier durant toute la procédure qui se déroule successivement devant deux organismes collégiaux, la Commission nationale de prévention des nuisances puis l'Autorité de contrôle*



## AMENDES ADMINISTRATIVES

### CONTENTIEUX EN COURS

*des nuisances sonores aéroportuaires ; que ces dispositions impliquent, afin de garantir les droits de la défense, que la personne intéressée ait connaissance de la proposition de la commission pour être en mesure de présenter, le cas échéant, des observations devant l'Autorité ; qu'il résulte de l'instruction que la société requérante, si elle a été entendue par la Commission nationale de prévention des nuisances le 23 janvier 2002, n'a pas eu communication de la proposition de sanction''.*

À la suite de cet arrêt, l'Autorité a demandé à la CNPN de communiquer systématiquement ses propositions aux compagnies qui peuvent – et certaines le font – présenter des observations écrites avant la séance plénière au cours de laquelle l'Autorité délibère sur les dossiers. L'Autorité a reçu depuis cet arrêt 53 courriers concernant 118 décisions, soit 13,85 % de la totalité des 852 décisions.

#### Conséquences de l'arrêt

Toutes les compagnies qui étaient encore dans les délais de recours contentieux ont attaqué les décisions de sanctions en invoquant ce moyen tiré du non respect des droits de la défense. Ainsi en a-t-il été des compagnies Enimex, WDL Aviation, Vueling et bien entendu Air France. Pour réduire au maximum la charge des frais irrépétibles, l'Autorité a préféré retirer les décisions contestées et conclure au non-lieu à statuer devant le Conseil d'État. C'est ainsi que 98 décisions de retrait ont

été prises par l'Autorité pour un montant total de 456 800 euros<sup>6</sup>.

Il faut noter que, lorsque cela était possible, c'est-à-dire quand le délai de prescription de deux ans n'y faisait pas obstacle, l'Autorité a repris de nouvelles décisions après avoir communiqué à la compagnie les propositions de la CNPN. Parmi les 28 décisions de 2007 retirées, 23 décisions ont pu être reprises et concernent des manquements commis en 2005 pour un montant de 165 500 euros.

Finalement, environ 291 300 euros ont été remboursés aux compagnies aériennes. L'Autorité ne peut que déplorer qu'il ait fallu l'arrêt du Conseil d'État pour que la CNPN se décide enfin à communiquer aux compagnies ses propositions alors que dès 2003 l'Autorité avait soulevé cette question de procédure.

#### Rejets de requête

Par ailleurs, le Conseil d'État a rejeté les requêtes introduites initialement devant le tribunal administratif de Paris le 5 novembre 2003 par la compagnie Iberia et devant le tribunal administratif de Toulouse le 18 mai 2005 par la société Air Méditerranée et a ainsi confirmé le montant des amendes prononcées par l'Autorité.

Le Conseil d'État a validé le raisonnement de l'Autorité qui considérait qu'il y avait



lieu de tenir compte du décalage temporel entre la date d'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et celle à laquelle les manquements ont été commis pour moduler le montant de l'amende (CE 16 novembre 2007 société Air Méditerranée requête n° 298045).

Dans les trois affaires Iberia, le Conseil d'État juge qu'une amende de 12 000 euros pour sanctionner une déviation de trajectoire lors de décollages à Paris – Orly n'est pas disproportionnée (CE 16 novembre 2007 compagnie aérienne Iberia requêtes n°289184, 289185, 289241).

Enfin, la requête introduite par la société allemande Triple Alpha contre une décision du 16 janvier 2007 par laquelle l'ACNUSA lui infligeait une amende de 9000 euros a

été rejetée par ordonnance du Conseil d'État le 7 juin 2007 au motif que la requête avait été présentée sans le ministère d'un avocat au Conseil d'État (requête n° 303621).

#### 6•

Celles-ci concernent des décisions prises en :

- 2005 : 29 décisions pour un montant de 62 300 euros
- 2006 : 41 décisions pour un montant de 199 000 euros
- 2007 : 28 décisions pour un montant de 195 500 euros

Et concernent des manquements commis en :

- 2003 : 1 manquement
- 2004 : 44 manquements
- 2005 : 53 manquements

#### 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'Etat 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 doit se traduire par un projet de loi modifiant la loi de 1999 qui supprimerait la CNPN et associerait professionnels de l'aéronautique et associations de riverains lors de l'audition des compagnies par l'ACNUSA.



# ANIMATION DU RÉSEAU



Le 17 décembre, les différentes parties prenantes<sup>7</sup> dans la procédure des sanctions se sont retrouvées pour leur réunion annuelle avec pour ordre du jour :

- bilan général et bilan chiffré de l'année écoulée pour l'Autorité et la CNPN ;
- tour de table par plateforme : améliorations et difficultés, rédaction des rapports, etc. ;
- point sur différentes questions juridiques dont les dérogations ;
- utilisation de la nouvelle base de données avion ;
- contrôle des déviations : méthode et outils de relevé des infractions.

## 7•

Étaient représentés : la direction des affaires stratégiques et techniques, la direction de la régulation économique, le secrétariat général de la DGAC, la direction des services de la navigation aérienne, les directions de l'aviation civile nord et sud, la GTA de Beauvais, les services de navigation aérienne de la région parisienne, du sud-est, du nord-est, et du sud sud-est ainsi que l'ACNUSA et la CNPN.