



## Rapport relatif à l'identification des vols d'Etat

Rapport relatif à l'identification des vols d'Etat .....	1
<b>Propos introductifs .....</b>	<b>2</b>
➤ L'absence de définition des vols d'Etat aux échelles internationale et nationale.....	2
➤ Des conséquences juridiques pourtant importantes.....	2
➤ Des failles dans l'identification des vols d'Etat révélées lors de l'instruction de dossiers soumis au collège de l'ACNUSA .....	2
➤ Les risques liés aux failles des vérifications sont multiples. ....	3
➤ Un travail collectif, initié par l'Autorité, a été conduit autour de la question de l'identification des vols d'Etat.....	3
➤ Le rapport, fruit de ce travail, s'articule autour de trois axes .....	4
<b>I – Le MEAE détient une compétence exclusive quant à l'attribution d'une autorisation de survol constitutive de la qualification de « vol d'Etat », qui se concrétise par l'attribution d'un numéro de licence diplomatique.....</b>	<b>4</b>
<b>II L'ensemble des acteurs doit pleinement s'appropriier la réglementation relative aux vols d'Etat et donner toute sa portée au dispositif déjà existant, simple et efficace, du numéro de licence diplomatique .....</b>	<b>5</b>
<b>III Une connexion informatique interministérielle et la formalisation d'une procédure permettraient de diminuer les risques d'usurpation ou de non-identification de la qualité de vols d'Etat et les errements qui s'en suivent.....</b>	<b>8</b>
A) Un outil informatique interministériel à développer .....	8
B) La formalisation d'une procédure pour garantir l'efficacité de l'outil informatique interministériel .....	8

## Propos introductifs

### ➤ L'absence de définition des vols d'Etat aux échelles internationale et nationale

L'article 3 de la convention relative à l'aviation civile internationale dite Convention de Chicago du 7 décembre 1944 limite son champ d'application aux aéronefs civils, en excluant les aéronefs d'Etat. Il prévoit que *“ les aéronefs utilisés dans les services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat ”*. Il ne donne pas de définition de la notion d'aéronef d'Etat. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a cherché à préciser cette notion. En témoigne le Doc 4444-ATM/501 (quinzième édition – 2007) qui se réfère aux indicateurs de vol appropriés HEAD (vol avec statut *“ Chef d'Etat ”*) et STATE (vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de police)<sup>1</sup>. L'OACI a néanmoins fait part des problèmes liés à la délimitation précise de cette notion, notamment lors de la réunion annuelle de son comité juridique en 2015<sup>2</sup>.

A l'échelle nationale, il ne nous semble pas que la notion d'aéronef d'Etat soit clairement définie. L'arrêté du 20 janvier 2017 porte approbation de l'instruction interministérielle n° 111 fixant les règles de survol du territoire français avec ou sans escale par les aéronefs d'Etat étrangers<sup>3</sup>, laquelle prévoit qu'un aéronef d'Etat est *“ un aéronef utilisé par un Etat dans des services militaires, de douane ou de police ou pour l'exécution de missions de service public ”*.

### ➤ Des conséquences juridiques pourtant importantes

En effet, ni la réglementation internationale issue de l'OACI (en vertu du critère fonctionnel de l'article 3 b) de la convention de Chicago), ni la réglementation européenne en matière de restrictions d'exploitation liées au bruit (règlement (UE) 598/2014, art.1er §3), ni celle fixant des règles communes en matière d'attribution de créneaux horaires (règlement (CE) 95/93, qui utilise spécifiquement la notion de "vols d'Etat" pour les exclure de la définition même d'"aéroport coordonné) ne s'appliquent aux aéronefs d'Etat, auxquels sont assimilés les aéronefs utilisés pour l'exécution de missions gouvernementales.

L'intérêt de l'obtention de la qualification de vols d'Etat est multiple, qu'il s'agisse des dérogations applicables au survol avec ou sans escale ou de l'exonération du paiement de la redevance aéroportuaire<sup>4</sup> notamment.

### ➤ Des failles dans l'identification des vols d'Etat révélées lors de l'instruction de dossiers soumis au collège de l'ACNUSA

Lors de l'analyse d'un dossier pendant la séance relative au pouvoir de sanction de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) du 5 juin 2018, une compagnie, à qui un manquement était reproché (départ sans attribution préalable d'un créneau de nuit), a soutenu qu'elle était poursuivie à tort, en raison du statut de « vol d'Etat » du vol litigieux. L'instruction préalable de ce dossier a révélé qu'aucune mention permettant de l'identifier comme tel ne figurait sur les plans de vol de l'appareil ; que ledit vol n'était pas couvert par une autorisation diplomatique. Surtout, ce vol faisant partie de deux rotations (quatre vols), cette même instruction a révélé que sur ces quatre vols, la compagnie en avait déclaré trois comme étant des vols d'Etat, sans que, ni COHOR<sup>5</sup> ni la DGAC, n'en vérifient la véracité. En effet, si ce contrôle avait été réalisé, ces acteurs auraient constaté qu'aucune autorisation diplomatique n'avait été accordée à ces vols, par le ministère des affaires étrangères

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-6.fr.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.icao.int/Meetings/LC36/Working%20Papers/LC%2036%20-%20WP%202-6.fr.pdf>

<sup>3</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0E3871A56D325E6316159F23B9A1E452.tpdila19v\\_2?cidTexte=JORFTEXT000033976894&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000033976885](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0E3871A56D325E6316159F23B9A1E452.tpdila19v_2?cidTexte=JORFTEXT000033976894&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000033976885)

<sup>4</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/reference-documents/042017-conditions-dapplication-du-systeme-de-redevances-de-route-et-conditions-de-paiement.pdf>

Service central des redevances de route Conditions d'application du système de redevances de route et conditions de paiement

<sup>5</sup> Association pour la coordination des horaires. – Cohor. Concernant la plateforme de Paris – Charles de Gaulle, ce coordonnateur national, association indépendante de l'administration de l'aviation civile, est à l'initiative des poursuites engagées pour non-respect des restrictions de nuit (notamment les arrivées et départs sans "créneau de nuit"). Il transmet à la DSAC-N un rapport sous forme de tableau colligeant l'ensemble des vols qu'il estime non-conformes aux restrictions. La DSAC-N engage les poursuites (établissement du procès-verbal) sur la base de ce tableau.

(BSEN)<sup>6</sup> pourtant seul habilité en la matière. Au-delà des failles du contrôle de la véracité des déclarations de la compagnie aérienne, il est intéressant d'observer que cette dernière affirmait n'avoir eu aucune action sur le dossier, géré selon elle dans le cadre d'un processus diplomatique "TOP VVIP" impliquant le Roi du Maroc (retour à vide de l'appareil ayant transporté la personnalité d'Etat). Le rapporteur permanent de l'ACNUSA n'a pu que constater qu'aucun des 4 vols (2 rotations) effectués par la RAM début mars 2016 n'avait le statut de vol d'Etat. Seul un départ a fait l'objet d'un procès-verbal et de poursuites puisque le délai de 2 ans avait expiré pour les 3 autres dossiers.

En mars 2019, le collège de l'Autorité a eu à se prononcer sur une rotation (deux manquements) concernant un vol non déclaré comme vol d'Etat auprès de l'exploitant aéroportuaire (Aéroport de Paris). Lors de l'instruction, la personne poursuivie s'est prévalu de la qualification de « vol d'Etat ». La DSAC compétente a sollicité la DTA, en lui posant la question suivante : « s'agit-il d'un vol militaire ? ». La réponse apportée « il s'agit d'un vol civil cargo non-régulier » a conduit à la poursuite de la procédure, jusqu'à ce que les services du ministère des affaires étrangères confirment les dires de la personne poursuivie, auprès du rapporteur permanent de l'Autorité, en transmettant le numéro de l'autorisation diplomatique de survol attribuée pour la réalisation de la rotation du vol gouvernemental (vol effectué dans le cadre du programme de la visite officielle du président de la Russie en France et sur l'invitation officielle du Président français). Le collège de l'Autorité n'a donc pas prononcé d'amende.

➤ **Les risques liés aux failles des vérifications sont multiples.**

**Au-delà du risque de non-relevé de manquement aux restrictions environnementales (risque juridique et sociétal) ou de relevé de manquement inutile (risque de gaspillage des ressources humaines dédiées au traitement des manquements), les failles du contrôle de la qualification des vols d'Etat peuvent, selon plusieurs préfets consultés, avoir des conséquences en termes de sûreté, de sécurité et peut-être diplomatiques si l'Autorité prononce une amende sur la base d'une erreur de l'administration.**

L'usurpation de la qualification de vol d'Etat serait synonyme de violation de la Convention de Chicago et de l'arrêté du 20 janvier 2017 (IGI 111).

De plus, ces lacunes rendent peu probable l'application des principes formulés par le Conseil provisoire de l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) quant aux vols d'Etat. En effet, à l'issue de sa onzième session, Eurocontrol, composé de représentants civils et militaires, a fixé les principes utilisés pour identifier les aéronefs d'Etat aux fins de la gestion du trafic aérien, dans sa décision du 12 juillet 2001 :

*"Le Comité permanent d'interface civil-militaire (CMIC) a identifié le besoin de clarifier ce qui serait considéré comme un aéronef d'Etat dans le contexte de la gestion européenne du trafic aérien, en particulier en ce qui concerne les politiques en matière de dérogation et les procédures spéciales. Un examen attentif a été porté afin de ne pas s'ingérer dans les dispositions générales de l'article 3 b) de la Convention de Chicago, et de préserver pleinement la souveraineté de chaque Etat quant à la définition des aéronefs d'Etat situés à l'intérieur de ses frontières nationales, dont le seul but est de donner des directives claires aux prestataires de services de navigation aérienne sur ce qui constitue un aéronef d'Etat dans l'environnement européen des DAB. (...)*

*Un mécanisme de compte rendu devrait être disponible pour les cas où des exploitants sont soupçonnés d'avoir prétendu à tort que leur aéronef était utilisé par les services de l'armée, des douanes et de la police." (...).*

➤ **Un travail collectif, initié par l'Autorité, a été conduit autour de la question de l'identification des vols d'Etat**

Le périmètre de compétence de l'ACNUSA excluant les aéronefs militaires, seuls les vols d'Etat non militaires ont été abordés, dans le cadre de ce travail impliquant notamment la DGAC et COHOR.

<sup>6</sup> Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, direction de la coopération de sécurité et de défense, bureau des survols et escales navales MEAE/DCSD/BSEN

➤ **Le rapport, fruit de ce travail, s'articule autour de trois axes**

Dans la mesure où chacun des acteurs croit bien faire, le rapport rappelle la procédure prévue pour l'attribution d'une autorisation diplomatique de survol, qui se concrétise par l'attribution d'un numéro de vol d'Etat (I). L'examen des pratiques conduit l'Autorité à appeler l'ensemble des acteurs qui ont à connaître des qualifications diplomatiques de "vols d'Etat" à veiller à l'utilisation effective de ce numéro (II) puis à recommander la mise en place d'un système d'information sécurisée assez simple, ainsi qu'une formalisation de procédure, afin de prévenir les risques d'erreur d'interprétation de la réglementation (III).

**I – Le MEAE détient une compétence exclusive quant à l'attribution d'une autorisation de survol constitutive de la qualification de « vol d'Etat », qui se concrétise par l'attribution d'un numéro de licence diplomatique**

La qualification de "vol d'Etat" suppose l'obtention d'une autorisation de survol, avec ou sans escale, délivrée par le MEAE, à l'issue d'une procédure définie par la réglementation spécifique à ce type de vol (arrêté Premier ministre du 20 janvier 2017).

L'arrêté du 20 janvier 2017 porte approbation de l'instruction interministérielle (IGI) n° 111 fixant les règles de survol du territoire français avec ou sans escale par les aéronefs d'Etat étrangers<sup>7</sup>. Cette instruction prévoit que les autorisations de survol du territoire français par des aéronefs d'Etat étrangers sont délivrées par le gouvernement français sous la forme d'autorisations diplomatiques de survol permanentes ou occasionnelles. Cette instruction contient des dispositions relatives à la demande d'autorisation, à son instruction, à son acceptation et à sa portée.

1) La demande d'autorisation

Le MEAE/BSEN diffuse un formulaire de demande / notification de survol diplomatique aux ambassades. Pour obtenir une autorisation, le demandeur (ambassade d'Etat étranger ou organisations internationales) doit déposer une demande d'autorisation de vol d'Etat auprès du seul MEAE/BSEN.

2) L'instruction de la demande

Le BSEN instruit la demande. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) et le ministère des armées sont éventuellement consultés lors de la procédure d'instruction des autorisations de survol conformément à des critères établis conjointement établis par les trois ministères concernés avant que la décision définitive ne soit communiquée au demandeur. Lorsqu'ils sont saisis, ils procèdent à une analyse technique de la demande de survol.

3) L'autorisation

Le BSEN délivre et notifie les décisions diplomatiques de survol. A ce titre, il est l'interlocuteur unique des États étrangers ou organisations internationales et leur notifie, par voie diplomatique, les décisions d'autorisation, de restriction ou d'interdiction de survol.

Dans l'hypothèse où une autorisation de survol est délivrée, un **numéro d'ordre précédé du sigle de l'État lui est attribué. Cette référence est précieuse puisqu'elle seule permet le traitement des plans de vol, l'identification et la classification des missions aériennes.** Elle est communiquée par voie diplomatique à l'ambassade à Paris de l'Etat demandeur.

**Le principe est celui d'une autorisation permanente de survol, qui doit être complétée par la notification des vols couverts par cette autorisation.** Elle n'est accordée, en principe, que sous réserve de réciprocité, pour des types de missions déterminés et une période donnée. L'autorisation permanente permet à un ou des aéronefs de survoler le territoire français, d'y atterrir ou d'en décoller, **sous réserve d'une notification préalable aux autorités françaises.** Les vols couverts par une autorisation permanente sont notifiés avec un préavis minimum de 24 heures ouvrables, par voie diplomatique. L'indication de la catégorie de la mission est obligatoire. La notification est valable 3 jours à compter de la date et de l'heure prévues pour son exécution.

<sup>7</sup>[https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0E3871A56D325E6316159F23B9A1E452.tpdila19v\\_2?cidTexte=JORFTEXT000033976894&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000033976885](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0E3871A56D325E6316159F23B9A1E452.tpdila19v_2?cidTexte=JORFTEXT000033976894&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id&idJO=JORFCONT000033976885)

Le MEAE n'adressait autrefois pas de confirmation écrite de la réception de cette notification. Depuis 2018, par suite de l'informatisation de cette partie des activités du BSEN, les notifications correctes font l'objet d'un accusé réception adressée à chaque requérant, bien que l'IGI 111 ne le prévoient pas. Celles qui sont incomplètes ou comportent des informations erronées sont retournées avec des précisions sur ce qui est attendu.

L'exemption de notification est accordée uniquement pour des missions prédéterminées, répondant à des besoins permanents ou justifiant une réactivité accrue, entraînant des survols nombreux ou réguliers, dans des cas bien limités.

**L'autorisation occasionnelle** s'applique à toute mission non couverte par une autorisation permanente. Elle demeure l'exception et ne doit notamment pas permettre un dépassement des fréquences de mouvements autorisées pour des catégories de vols ayant déjà donné lieu à une autorisation permanente et pour lesquelles les autorisations ne peuvent être accordées qu'en nombre limité. La demande est présentée avec un délai minimum différencié selon les catégories de vols : 5 jours ouvrables pour les vols ordinaires, 2 jours ouvrables pour les transports de personnalités, etc.

#### 4) Les conditions générales d'exécution des survols et des atterrissages/décollages

**L'autorisation de survol détermine** la nature et les conditions d'exécution du survol, et notamment **les règles de circulation aérienne applicables** (soit circulation aérienne générale, soit militaire). L'aéronef doit se conformer aux dispositions législatives et réglementaires européennes et nationales applicables, aux règles de circulation aérienne spécifiées dans l'autorisation de survol et, le cas échéant, aux prescriptions particulières spécifiées par l'autorisation de survol ainsi que celles régissant l'embarquement ou le débarquement de passagers ou de marchandises sur le territoire français.

**Le dépôt d'un plan de vol est obligatoire** et doit être effectué conformément à la réglementation en vigueur et aux procédures publiées dans les publications d'information aéronautique (AIP). **La référence de l'autorisation diplomatique de survol et la mention "aéronef d'État", ainsi que les marques d'immatriculation de l'aéronef, si elles ne figurent pas en case 7, sont obligatoirement mentionnées dans la case 18 du plan de vol. Ce point est essentiel.**

**Il l'ensemble des acteurs doit pleinement s'approprier la réglementation relative aux vols d'Etat et donner toute sa portée au dispositif déjà existant, simple et efficace, du numéro de licence diplomatique**

#### **A) Les ambassades doivent veiller à suivre la procédure d'obtention de l'autorisation puis à la notifier en temps utile**

En pratique, le bureau des survols et escales navales (BSEN), qui relève de la direction de la coopération de sécurité et de défense au sein du MEAE, diffuse l'ensemble des formulaires (en format Excel) aux ambassades. Ces derniers couvrent les demandes, les notifications, les plans de vol, les déclarations de matières dangereuses ou d'armement et sont accompagnés d'un guide.

Pour ce qui concerne spécifiquement les demandes d'autorisation de vols d'Etat, le BSEN reçoit, de la part des ambassades étrangères, le formulaire idoine, dans son format d'origine pour un traitement informatique, accompagné d'une "note verbale" (appellation des courriers officiels entre ambassades) officialisant la requête. Pour rappel, tous les vols d'Etat, qu'ils soient ou non couverts par une autorisation permanente, doivent être préalablement annoncés au BSEN, conformément à l'IGI 111.

Le processus d'autorisation du BSEN s'effectue en 2 étapes :

- Le MEAE est consulté pour un premier aval ;
- L'état-major de l'armée de l'air n'est consulté qu'à la condition de l'aval du MEAE.

Pour ce qui concerne la notification, comme l'a indiqué la DGAC dans le cadre du travail collectif sur les vols d'Etat initié par l'Autorité, il est possible que certains États ne notifient pas préalablement leurs vols auprès du MEAE. Des rappels sont d'ailleurs faits régulièrement par le BSEN du MEAE auprès des ambassades parisiennes des pays contrevenants.

A titre d'illustration, l'instruction conduite pour le cas précité, examiné par le collège de l'Autorité en juin 2018, a mis en exergue que la rotation impliquant le Roi du Maroc n'avait pas été déclarée auprès

du MEAE/DCSD/BSEN<sup>8</sup>. En effet, sollicité par l'Autorité, ce dernier a précisé par courriel avoir consulté le tableau de suivi des notifications et demandes occasionnelles de survol pour l'année 2016. Aucun vol de la compagnie intervenue pour ladite rotation n'a été enregistré, a fortiori avec les références indiquées. Un seul vol marocain réalisé avec un aéronef de type Boeing avait été répertorié en mars 2016 et aucun atterrissage en France n'était prévu.

**B) Les compagnies aériennes doivent, lors du dépôt du plan de vol, mentionner le numéro de la licence diplomatique attribué au vol d'Etat**

Le cas examiné par le collège de l'Autorité en mars 2019 illustre le manque de rigueur de certaines compagnies qui, alors qu'elles effectuent des vols d'Etat, ne renseignent pas le numéro de licence diplomatique dans le plan de vol.

**C) La DSNA doit exiger que la compagnie déposant un plan de vol avec la mention « vol d'Etat » joigne la référence de l'autorisation diplomatique de survol**

La pratique actuelle ne donne pas suffisamment de garanties. En effet, aucune vérification n'est effectuée au niveau du dépôt des plans de vols d'Etat et une compagnie peut donc déposer un plan de vol avec la mention « vol d'Etat » sans la référence de l'autorisation diplomatique de survol. Du point de vue de la circulation aérienne, les vols d'Etat ne requièrent pas de traitement particulier. Les plans de vol mentionnant le statut particulier du vol n'ont, pour l'opérateur de la navigation aérienne, qu'une valeur déclarative. La DSNA assume ses activités de guidage sans avoir vérifié la véracité de la déclaration de vol d'Etat.

**D) Le bureau de la DTA chargé d'interagir avec le MEAE doit être bien identifié par les agents de la DSNA et des DSAC**

En pratique, le bureau des services aériens internationaux (BSAI<sup>9</sup>) intervient lorsque des compagnies commerciales déposent une demande d'autorisation de trafic via le logiciel 'SAGA' et qu'elles déclarent que cette demande requiert une attribution de vol d'Etat. Dans cette hypothèse, il renvoie la demande vers le MEAE. Ce bureau indique en effet ne s'occuper que de l'attribution des demandes de droit de trafic de vols commerciaux.

Le DGAC a, par ailleurs, indiqué que le bureau BSAI est chargé de vérifier a posteriori, sur demande, pour tout vol, si celui-ci disposait ou non d'un statut de vol d'Etat en le demandant au MEAE.

Toutefois, dans le dossier examiné par le collège de l'Autorité en mars 2019, c'est le bureau de l'observation du marché et non le BSAI qui a été sollicité par la DSAC compétente à propos d'un vol d'Etat, à travers la questions (inappropriée) de la nature non militaire du vol.

La DGAC doit par conséquent s'assurer :

- que les agents assermentés chargés des poursuites et de l'instruction des manquements identifient bien le bureau chargé de vérifier, auprès du MEAE, l'attribution effective d'une autorisation de survol ;
- que ces mêmes agents posent la question pertinente : « le vol concerné a-t-il un numéro de licence diplomatique ? ».

**E) Les DSAC doivent s'assurer de l'existence d'un numéro de licence diplomatique**

En pratique, quand il s'agit d'un vol d'Etat avec déclaration de transport de matières dangereuses, la DSAC participe au processus de consultation préalable à l'obtention de l'autorisation de survol.

En outre, quand le demandeur souhaite programmer le vol d'Etat en dehors des horaires d'ouverture des aéroports, le BSEN est en interaction ponctuelle avec la DGAC (cabinet), voire la DSAC pour raisons logistiques. Il vérifie s'il est possible de faire poser l'aéronef avec des moyens diplomatiques aux horaires

<sup>8</sup> Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, direction de la coopération de sécurité et de défense, bureau des survols et escales navales

<sup>9</sup> DGAC/DTA/Sous-direction des transporteurs et services aériens/Bureau des services aériens internationaux.



restreints. Dans cette hypothèse, il est impératif que la DSAC s'assure de l'existence d'un numéro de licence diplomatique.

Enfin, les agents assermentés des DSAC, chargés de dresser des procès-verbaux ou d'instruire des dossiers de manquement, doivent obtenir le numéro de licence diplomatique correspondant à la déclaration de vol d'Etat, effectuée par la compagnie lors du dépôt du plan de vol ou au cours de l'instruction.

**F) COHOR doit également s'assurer de l'existence d'un numéro de licence diplomatique, après s'être pleinement approprié la réglementation applicable**

Pour rappel, le Règlement (EU) 95/93<sup>10</sup> prévoit que le coordonnateur est la seule personne responsable de l'attribution des créneaux horaires, laquelle doit refléter l'ensemble des facteurs techniques, opérationnels et environnementaux. Son article 7 spécifie que les transporteurs aériens envisageant d'exploiter des services dans un aéroport coordonné fournissent au coordonnateur toutes les informations pertinentes au moment de la demande d'attribution.

Par ailleurs, concernant la plateforme de Paris – Charles de Gaulle, COHOR est à l'initiative des poursuites engagées pour non-respect des restrictions de nuit (notamment les arrivées et départs sans "créneau de nuit"). Il transmet à la DSAC-N un rapport sous forme de tableau colligeant l'ensemble des vols qu'il estime non-conformes à ladite restriction.

La rencontre de l'Autorité avec le COHOR a mis en lumière que pour ces vols particuliers et en cas d'informations contradictoires, COHOR n'avait à sa disposition aucun moyen permettant de s'assurer du statut ou de l'absence de statut de vol d'Etat et ne renvoyait pas la personne déposant le plan de vol vers le MEAE (porte d'entrée unique). Réciproquement, la liste des vols déclarés comme ayant un statut de vol d'Etat ne fait l'objet d'aucune transmission auprès des services instructeurs de la DSAC-N. Le coordonnateur national a fait part de son souhait d'être mis directement, par le MEAE, dans la boucle du traitement de ces informations à caractère sensible, afin de ne pas pouvoir être induit en erreur.

En pratique, COHOR n'effectue aucun contrôle quant aux vols déclarés "vols d'Etat". Si la case idoine est renseignée avec le code "E", le vol n'est pas transmis pour vérification auprès des services instructeurs et l'information n'est pas vérifiée auprès du MEAE.

De plus, l'analyse de la réponse de COHOR à une question posée par l'Autorité concernant les vols d'Etat semble révéler une certaine méconnaissance de la réglementation applicable et notamment des moyens lui permettant de s'assurer de la véracité de la déclaration du statut de vol d'Etat<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A31993R0095>

<sup>11</sup> A la question posée par l'ACNUSA à COHOR concernant le nombre de créneaux pour les mouvements déclarés comme ayant un statut de vol d'Etat d'une part, pour l'ensemble des plateformes françaises coordonnées et, d'autre part, pour la plateforme Paris – Charles-de-Gaulle sur les seuls créneaux de nuit (à l'arrivée et au départ), le coordonnateur a apporté la réponse suivante :

- " pour la saison IATA été 2018, le nombre de créneaux alloués pour des vols d'Etat sont, pour ORY (73), CDG (9), LYS (0), NCE (27) ;
- parmi les demandes de créneaux pour des vols d'aviation générale et d'affaire, nous pourrions trouver une certaine proportion de vols d'Etat<sup>11</sup>. En effet, nous reconnaissons parmi ces vols des immatriculations d'aéronefs utilisés habituellement pour le transport de chefs d'Etat. Cette proportion reste cependant inconnue puisqu'il nous est impossible de savoir si ces avions étaient bien utilisés pour des vols d'Etat ou pour une toute autre raison. Nous avons programmé le nombre suivant de vols d'aviation générale et d'affaire sur les aéroports coordonnés (saison été 2018) : ORY (7), CDG (603), LYS (462), NCE (27303) ;
- dans notre base, toujours pour la saison été 2018, 1 arrivée et 0 départ concernant des vols d'Etat sont programmés pendant la période de restriction nocturne. 3 arrivées et 0 départ de vols d'aviation générale ou d'affaire ont été programmés pendant la saison été 2018 pendant la période de restriction nocturne ;
- enfin, il est à noter que lorsque nous contrôlons l'utilisation des créneaux attribués, nous classons un certain nombre de dossier (vols exemptés, détournements etc...). Parmi ces vols réalisés sans que nous n'ayons eu l'information de l'intention de vol figurent des vols d'Etat (exemptés d'obtention de créneaux aéroportuaires par le règlement 95/93)".

### III Une connexion informatique interministérielle et la formalisation d'une procédure permettraient de diminuer les risques d'usurpation ou de non-identification de la qualité de vols d'Etat et les errements qui s'en suivent

#### A) Un outil informatique interministériel à développer

L'efficacité du contrôle relatif aux vols d'Etat est conditionnée à la vérification des déclarations de vols d'Etat opérée par le ministère des transports (DGAC) et le coordonnateur national (COHOR), sur la base des informations du MEAE.

Au BSEN, 98% des traitements des vols sont effectués via des activités informatisées avec des outils locaux mis en place en interne mais **aucune connexion informatique interministérielle n'a encore été mise en place** entre les quelques entités de l'administration française qui devraient être légitimement en connexion avec le sujet.

Par conséquent, si des raisons évidentes de confidentialité s'imposent, l'absence d'outil interministériel encadrant ce type particulier de vols pourrait, au-delà du nécessaire relevé de l'ensemble des manquements aux restrictions environnementales, avoir des conséquences au niveau de la sûreté, de la sécurité mais également au niveau diplomatique.

**Une connexion informatique interministérielle est nécessaire.** Un outil de workflow interministériel sécurisé permettrait de modéliser et d'automatiser les flux d'informations et de préciser les circuits de leur transfert tout en identifiant les intervenants concernés et les actions à réaliser.

#### B) La formalisation d'une procédure pour garantir l'efficacité de l'outil informatique interministériel

Le contrôle opéré par les services de l'Etat quant à la véracité du statut de vols d'Etat déclaré par les compagnies aériennes ou les pilotes privés (*cf. supra*) apparaît pouvoir être réalisé assez facilement puisque la mention de la référence de l'autorisation diplomatique de survol est obligatoire. En pratique, le coordonnateur national (COHOR) et la DSNV devraient pouvoir vérifier de manière automatique si la référence de l'autorisation diplomatique de survol est bien renseignée lors du dépôt du plan de vol.

Parallèlement, le préfet de police, préfet de Paris (préfet délégué aux trois grands aéroports de l'Île-de-France, dont la plateforme de Paris – Le Bourget) et le préfet des Alpes-Maritimes ont indiqué à l'Autorité souhaiter être informés soient de ces vols pour éviter qu'ils ne soient mis devant le fait accompli pour justifier, devant les commissions consultatives de l'environnement (CCE), de manquements imputables à des vols d'Etat.

Afin de mesurer les enjeux du sujet, l'ACNUSA a sollicité le BSEN et le COHOR :

- Le BSEN<sup>12</sup>, dont le périmètre s'étend sur l'ensemble du territoire, comprend les vols civils et militaires et coiffe les survols avec ou sans escale, avance le chiffre de "18 000 vols d'Etat en 2018, dont 83% ont été réalisés sans escale", soit 3 060 avec escale pour quasiment une année ;
- Le COHOR<sup>13</sup>, qui ne traite que des escales réalisées sur des plateformes civiles coordonnées déclare n'avoir attribué que 109 créneaux pour des vols d'Etat sur la saison IATA été 2018.

**Cet écart d'appréciation interroge et l'Autorité de contrôle recommande aux ministères concernés de mettre fin aux flottements relevés par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.** En première analyse, il devrait s'agir de mettre en place un système d'information sécurisé entre les différents ministères concernés et de formaliser des procédures qui puissent permettre de lever les ambiguïtés sur la qualification de vol d'Etat, tant pour les services de l'aviation civile et des préfectures que pour les services diplomatiques. Le coordonnateur national (COHOR) et la DSNV (opérateur des services de navigation aérienne) ne devraient avoir qu'à vérifier automatiquement la référence de l'autorisation diplomatique devant figurer obligatoirement sur le plan de vol.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires souhaite que ce petit travail de modernisation administrative soit réalisé rapidement afin de réduire le nombre des manquements justifiés par erreur pour « raison d'Etat » devant le collège siégeant en forme de juridiction et réciproquement d'éviter les poursuites de compagnies aériennes effectuant des vols bénéficiant d'une autorisation diplomatique.

<sup>12</sup> Cf. mail de Michel Epron du 11 octobre 2018 adressé à Céline Callegari.

<sup>13</sup> Cf. courriel d'Antoine Lapert du 31 octobre 2018 adressé à Céline Callegari.



Au-delà, l'Autorité de contrôle recommande au MEAE d'informer par la voie diplomatique les autorités étrangères de l'existence de restrictions environnementales sur certains grands aéroports français. Il s'agit de prévenir, par une bonne information en amont, des manquements évitables. Il est en effet probable que si les autorités russes et chinoises avaient été informées, elles auraient récemment pu éviter que les aéronefs de leurs présidents respectifs se mettent en situation d'infraction, le premier pour usage d'un aéronef trop bruyant à Paris CDG, le second pour non-respect de la procédure d'atterrissage à Nice Côte d'Azur. L'Autorité de contrôle a en effet relevé qu'une information appropriée avait permis à l'aéronef de la chancellerie allemande de ne plus se mettre inutilement en infraction. Au moment où les aéroports commencent à assurer la transparence totale sur les trajectoires, les habitants des quartiers et villages les plus impactés par les nuisances apprécieraient une plus grande attention des autorités.