

Nuisances aériennes

Réglementation & sanctions

- France -

4 Février 2020

Propos liminaires

La réglementation française en matière de nuisances sonores est certainement parmi les plus redoutées des compagnies aériennes en Europe et cette crainte devrait se confirmer dans les années à venir.

En 2019, 529 infractions ont été relevées sur les aéroports français, 334 amendes ont été prononcées¹ représentant un montant total de 6,9 millions d'euros, soit un montant moyen de 20.645 € par amende.²

L'ACNUSA, qui est l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires chargée de faire respecter la réglementation en matière de nuisances sonores et environnementales en France, milite par ailleurs pour une augmentation significative du plafond des amendes et pour un élargissement de ses compétences.

Lors de la cérémonie célébrant les 20 ans de l'ACNUSA le 7 janvier 2020, son président annonçait : « *La priorité de l'aviation civile a été, au cours des dernières années, la sécurité et la sûreté du transport aérien. Au cours des prochaines années, elle sera l'environnement, la santé et le climat. L'enjeu est aujourd'hui de rendre le transport aérien soutenable.* »³

Les opérateurs doivent donc redoubler de prévention et de vigilance dès qu'ils opèrent en France.

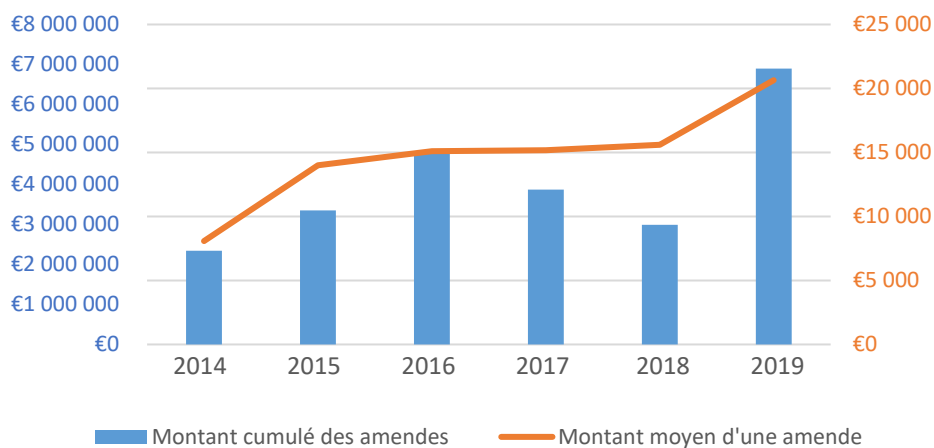
¹ Parmi ces 334 amendes, une grande majorité concerne des infractions commises en 2017 et 2018. Les infractions commises en 2019 seront sanctionnées en 2020 et 2021

² Source : ACNUSA, communiqué de presse du 9 décembre 2019 « Le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires a examiné le bilan de son activité 2019 sous forme de juridiction » https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1447_1912-09-cp-fiche-manquements-acnusa.pdf

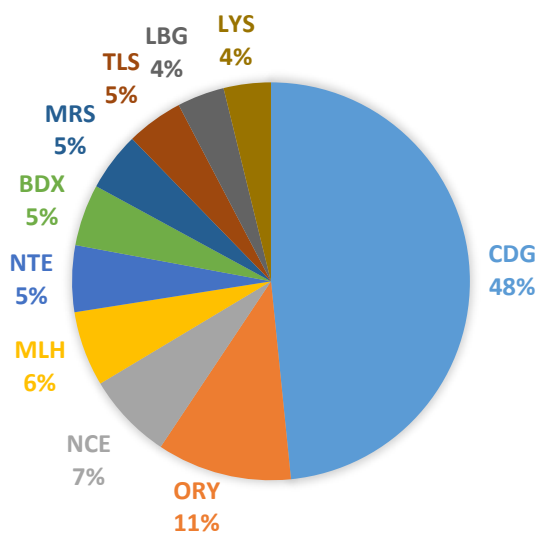
³ https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1464_2001-16-discours-douverture-du-president-20-ans.pdf

Chiffres clés

Montant des amendes entre 2014 et 2019



Répartition des infractions par aéroport *



* Répartition établie sur la base des 1322 infractions en cours d'instruction en décembre 2019 (source : ACNUSA)

Les aéroports réglementés

Sont concernés par une réglementation en matière de nuisances aériennes, les aéroports faisant l'objet d'arrêtés de restriction signés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Sont ainsi concernés :

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| - Paris-Charles de Gaulle (CDG) | - Marseille-Provence (MRS) |
| - Paris Orly (ORY) | - Lyon-Saint Exupéry (LYS) |
| - Paris-Le Bourget (LBG) | - Bâle-Mulhouse (MLH) |
| - Nice-Côte d'Azur (NCE) | - Beauvais-Tillé (BVA) |
| - Bordeaux-Mérignac (BDX) | - Cannes-Mandelieu (CEQ) |
| - Toulouse-Blagnac (TLS) | - Issy-Les-Moulineaux (JDP) |
| - Nantes-Atlantique (NTE) | - Toussus-Le-Noble (TNF) |

L'autorité de contrôle

ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires)

244, boulevard Saint Germain

75007 Paris

France

Tél. +33 (01) 53 63 31 80

Email : amendes.administratives@acnusa.fr

L'ACNUSA est une autorité administrative indépendante, son statut lui confère ainsi une totale indépendance vis-à-vis de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et de toutes autres autorités et juridictions.

Les principales attributions de l'ACNUSA sont les suivantes :

- Elle émet des avis et recommandations sur les questions relatives aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports ;
- Elle est consultée sur les projets de plan de gêne sonore et d'exposition au bruit et recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire ;
- Elle est consultée sur les projets de textes réglementaires fixant, pour les aéroports concernés, les mesures visant à assurer la protection de leur environnement sonore ;
- Elle contrôle le respect des engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation d'un aéroport en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation ;
- Elle prononce des amendes en cas de manquements à la réglementation en matière de nuisances sonores et environnementales.

L'ACNUSA est composée de dix membres nommés en raison de leurs compétences dans les domaines économique, juridique ou technique ou de leurs connaissances en matière d'environnement, de santé humaine ou de transport aérien. Elle comprend :

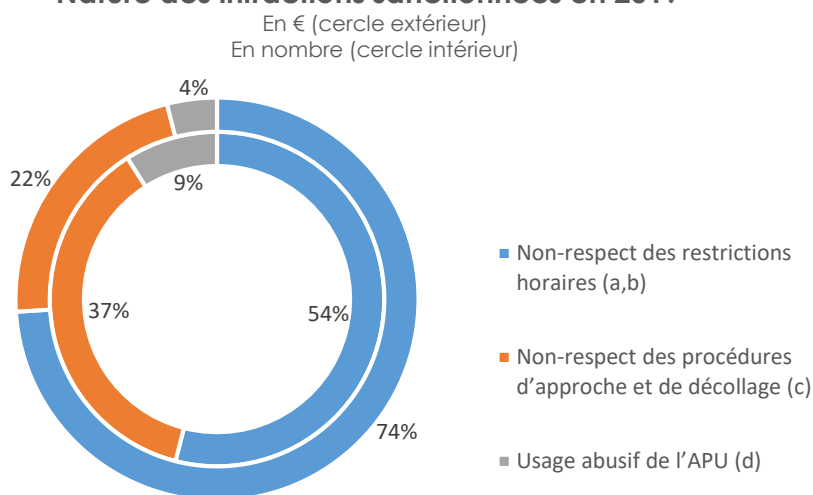
- Un président nommé par décret du Président de la République ;
- Deux membres respectivement désignés par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat ;
- Sept membres nommés par décret à raison de leurs compétences techniques.

Les infractions

La réglementation en vigueur permet de sanctionner six infractions possibles :

- | | | |
|---|---|--|
| <p>a. Vols de nuit sans créneau</p> <p>b. Usage de certains aéronefs, en particulier la nuit, ne répondant pas aux normes requises en matière de classification acoustique ou d'émissions atmosphériques (par exemple les avions relevant du chapitre 2 de l'annexe 16 de la convention de l'OACI signée à Chicago le 7 décembre 1944, ou ceux du chapitre 3 dont la marge cumulée est inférieure à un certain seuil)</p> | } | <p>Non-respect des restrictions horaires</p> |
| <p>c. Non-respect des procédures d'approche et de décollage (par exemple non-respect des volumes de protection environnementale ou des points de survol obligatoires...)</p> | } | <p>Non-respect des procédures d'approche et de décollage</p> |
| <p>d. Utilisation prolongée des APU (Auxiliary Power Unit) en raison des nuisances environnementales qu'elles occasionnent</p> | } | <p>Usage abusif de l'APU</p> |
| <p>e. Essais moteurs interdits à certaines heures</p> <p>f. Dépassement des valeurs maximales de bruit ou d'émissions atmosphériques polluantes (toutefois, faute de normes définies, cette dernière infraction n'est pas sanctionnée à ce jour)</p> | } | <p>Aucune infraction sanctionnée en 2018 et 2019</p> |

Nature des infractions sanctionnées en 2019*



(* Source : ACNUSA)

Le montant des amendes

Pour les sociétés, le montant maximum des amendes est de :

- **40.000 €** en cas de non-respect des restrictions horaires (infractions a et b ci-dessus)
- **20.000 €** pour les autres infractions (infractions c, d, e et f ci-dessus)

Pour les personnes physiques, le montant maximal des amendes est de 1.500 €.

Dans la fixation du montant des amendes, l'ACNUSA tient compte des circonstances de chaque cas, et notamment des éléments suivants :

- faible écart de trajectoire
- très faible dépassement horaire
- conditions météo
- problèmes techniques
- problèmes médicaux
- retards liés à des questions de sécurité et de sûreté
- récidive
- attitude constructive de la compagnie pendant la phase d'instruction du dossier

En revanche, ne sont pas pris en compte :

- le caractère involontaire de l'infraction
- l'accord de la tour de contrôle pour décoller ou atterrir en dehors des horaires autorisés

A noter : dans son rapport annuel pour l'année 2019, l'ACNUSA recommande au Parlement une modification de la législation pour élever le plafond de 40.000€ à 200.000 € et le plafond de 20.000 € à 100.000 €, afin de dissuader certaines compagnies aériennes de privilégiées un départ de nuit sans créneau plutôt qu'une annulation du vol et l'indemnisation des passagers.

La procédure de sanction

La procédure de sanction se déroule en quatre phases distinctes qui s'étendent généralement sur une période de 12 à 18 mois devant la DGAC et l'ACNUSA :

- 1. Le relevé de l'infraction :** l'infraction est constatée par un procès-verbal établi par des agents assermentés. Ce procès-verbal indique la nature de l'infraction, la date et l'heure de l'infraction, l'appareil utilisé, l'aéroport et le vol concernés ainsi que la réglementation qui a été enfreinte. Le procès-verbal est signé par l'agent assermenté (généralement un représentant de la DGAC ou de la Gendarmerie des Transports Aériens).
- 2. L'instruction du dossier :** l'instruction est conduite par des agents de la DGAC, différents de ceux qui ont dressé le procès-verbal. Cette instruction commence par la notification du procès-verbal à la compagnie concernée qui dispose alors d'un délai d'un mois pour communiquer ses observations au Rapporteur permanent de l'ACNUSA. A réception de ces observations, le Rapporteur permanent les communique aux agents de la DGAC chargés de l'instruction. A l'issue de leur instruction, ces agents transmettent le dossier au Rapporteur permanent. Lorsqu'il estime le dossier d'instruction complet, le Rapporteur permanent le notifie à la personne concernée en lui rappelant les faits reprochés, leur qualification, les textes applicables et l'amende encourue. La compagnie concernée

dispose d'un délai d'un mois pour communiquer de nouvelles observations. Si les observations transmises par la personne concernée lui paraissent justifier un complément d'instruction, le Rapporteur permanent les transmet aux agents de la DGAC. Il adresse à la personne concernée les éventuels éléments nouveaux fournis par ceux-ci, en lui accordant un nouveau délai d'un mois pour présenter, le cas échéant, des observations complémentaires.

A l'issue de cette phase contradictoire, le Rapporteur permanent clôt l'instruction.

- 3. Les poursuites :** lorsqu'il clôt l'instruction, le Rapporteur permanent rend une décision aux termes de laquelle soit il poursuit la personne concernée devant le collège des sanctions de l'ACNUSA et transmet à ce collège le dossier complet d'instruction, soit il classe le dossier sans suite. Le Rapporteur peut classer sans suite dans l'une des trois hypothèses suivantes :
- i. Le procès-verbal a été établi plus de deux ans après la commission des faits constitutifs du manquement ;
 - ii. La personne visée par le procès-verbal n'est pas au nombre de celles pouvant être sanctionnées au sens du Code des transports ;
 - iii. La personne concernée établit, par la production d'un document officiel ayant date certaine, que les opérations à l'origine de l'établissement du procès-verbal étaient autorisées à la date à laquelle elles se sont produites.

La décision du Rapporteur permanent est notifiée à la personne concernée.

Ensuite, l'ACNUSA convoque la personne concernée pour être entendue en séance plénière, au moins un mois avant la séance.

- 4. Les sanctions :** lors de la séance devant le collège des sanctions de l'ACNUSA, le Rapporteur permanent expose chaque dossier et fait connaître son appréciation sur les circonstances de fait de l'espèce et les règles de droit applicables. La personne concernée est invitée à formuler ses observations.

Ensuite le collège des sanctions délibère et rend une décision. Cette décision est notifiée à la personne concernée, généralement dans les 45 jours qui suivent la séance devant le collège.

La contestation des amendes

La personne concernée peut contester la décision de l'ACNUSA par un recours devant le Tribunal administratif de Paris, dans un délai de deux mois suivant la réception de la décision d'amende. Ce délai est porté à quatre mois lorsque la personne concernée est située à l'étranger.

La procédure devant le Tribunal administratif de Paris est d'environ 8 à 14 mois. La décision du Tribunal peut faire l'objet d'un appel devant la Cour administrative d'appel de Paris. L'arrêt de la Cour d'appel peut également faire l'objet d'un pourvoi devant le Conseil d'Etat.

Les motifs de contestation peuvent être multiples, qu'il s'agisse de la forme ou du fond de la décision, ou qu'il s'agisse de la régularité de la procédure suivie devant l'ACNUSA. La réglementation applicable étant particulièrement technique, chaque dossier mérite d'être examiné attentivement.

Le paiement des amendes

Les amendes doivent être payées lorsque que la personne sanctionnée se voit notifier un titre de perception (« notification de paiement ») par l'administration fiscale. Ce titre de perception est généralement notifié deux mois après la notification de la décision d'amende de l'ACNUSA.

L'opérateur est, en principe, tenu de payer le montant du titre de perception même s'il a déposé un recours contre la décision de l'ACNUSA. Toutefois, l'opérateur concerné peut contester le titre de perception par une opposition devant l'administration fiscale, ce qui a pour effet de suspendre le paiement de l'amende. Dans ce cas, l'opérateur concerné n'est pas tenu de payer l'amende dans l'attente de la décision des juridictions sur le bien-fondé de cette amende.

Actualité

L'actualité en matière de nuisances sonores et environnementales est particulièrement dense. Elle devrait donner lieu à l'émergence de nouvelles règles dans les prochains mois, plus contraignantes et menaçantes pour les opérateurs.

Ainsi, dans son rapport annuel 2019, l'ACNUSA met l'accent sur la nécessité de modifier la réglementation afin, notamment :

- D'augmenter significativement le **plafond des amendes**. L'ACNUSA demande que ces plafonds soient multipliés par cinq (soit 200.000 € pour les infractions a et b au lieu de 40.000€ aujourd'hui, et 100.000 € pour les autres infractions au lieu de 20.000€ aujourd'hui) ;
- De pouvoir sanctionner **les atterrissages de nuit sans créneau** sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. A ce jour, l'ACNUSA ne sanctionne que les départs de nuit sans créneau. Le pouvoir de sanctionner les atterrissages de nuit est à ce jour confié au Ministre chargé de l'aviation civile, l'ACNUSA estime que le Ministre ne fait pas suffisamment usage de ce pouvoir et que les sanctions ne sont pas dissuasives ;
- D'étendre aux principaux aéroports français la réglementation applicables à CDG, ORY et LBG prévoyant la réduction de **l'usage des APU**.

L'ACNUSA vient de célébrer ses 20 ans. A cette occasion, la Ministre de la Transition écologique et solidaire a énoncé les principaux défis à relever dans le secteur du transport aérien, parmi lesquels :

- La décarbonation : par l'optimisation des trajectoires grâce à la mise en œuvre du projet européen FREE ROUTE et par le déploiement des biocarburants durables ;
- Nuisances sonores : par l'utilisation des appareils les plus performants acoustiquement la nuit, par la navigation satellitaire pour optimiser les procédures et les trajectoires et par la généralisation des descentes continues sur l'aéroport CDG.
- Qualité de l'air : par le raccordement au réseau électrique des avions au contact, par la limitation du temps de fonctionnement des APU et par l'optimisation du roulage.

La réglementation applicable⁴

Règlement (UE) n° 598/2014 du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée

Code des transports : articles L.6361-1 à L.6361-15

Code de l'aviation civile : articles L.227-1, L.227-7, R.227-1 à R.227-5

Règlement intérieur de l'ACNUSA : Délibération du 2 janvier 2019 portant règlement intérieur de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires, Journal Officiel du 17 janvier 2019

Conseil Constitutionnel : décision n°2017-675QPC du 24 novembre 2017

Arrêtés ministériels de restriction d'exploitation :

CDG :

- Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget
- Arrêté du 20 septembre 2011 relatif à l'interdiction de certains avions d'atterrir et de décoller la nuit entre 22 heures et 6 heures
- Arrêté du 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle
- Arrêté du 6 novembre 2003 portant 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
- Arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle
- Arrêté du 8 septembre 2003 portant extension des restrictions d'exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 3 sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle
- Arrêté du 20 juin 2003 portant restriction d'exploitation sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle
- Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle

ORY :

- Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget
- Arrêté du 29 juillet 2009 modifiant l'arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volume de protection environnementale sur l'aérodrome Paris-Orly
- Arrêté du 19 janvier 2005 modifiant l'arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly
- Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly
- Arrêté d'exploitation du 29 septembre 1999 portant restriction d'usage de l'aérodrome Paris-Orly
- Arrêté d'exploitation du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport (limitation à 250 000 créneaux)
- Décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport (couvre-feu)

LBG :

- Arrêté du 27 juillet 2012 réglementant l'utilisation des moyens permettant aux aéronefs de s'alimenter en énergie et climatisation-chauffage lors de l'escale sur les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget
- Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget

⁴ Liste non exhaustive

NCE :

- Arrêté du 2 mars 2010 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur

MLH :

- Arrêté du 18 juin 2015 modifiant l'arrêté du 10 septembre 2003 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse
- Arrêté du 26 avril 2013 modifiant l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse
- Arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse

NTE :

- Arrêté du 3 septembre 2018 modifiant l'arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes - Atlantique
- Arrêté du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique

BDX :

- Arrêté du 6 mars 2009 portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac

MRS :

- Arrêté du 3 mai 2012 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Marseille-Provence

TLS :

- Arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac

LYS :

- Arrêté du 30 juin 2006 modifiant l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry
- Arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry

BVA :

- Arrêté du 26 décembre 2019 relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé
- Arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé

CEQ :

- Arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu modifié par les arrêtés du 20 juillet 2005 et du 8 septembre 2015

JDP :

- Arrêté du 9 août 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Paris-Issy-Les-Moulineaux
- Arrêté du 29 décembre 1994 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Paris-Issy-Les-Moulineaux les samedis, dimanches et jours fériés

TNF :

- Arrêté du 23 novembre 1973, modifié, fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-Le-Noble



Contacts

CHESNEAU FISCHEL AARPI est un cabinet de droit des affaires dédié aux acteurs du secteur aérien. Il conseille les opérateurs, les compagnies aériennes, les affréteurs, les courtiers, les prestataires d'assistance en escale, les sociétés de sécurité et de sûreté sur l'ensemble de leurs problématiques juridiques.

A ce jour, notre cabinet représente plus de vingt compagnies aériennes devant les juridictions administratives dans des litiges relatifs à l'annulation d'amendes de l'ACNUSA. Notre cabinet a récemment obtenu pour l'un de ses clients l'abrogation par le Conseil Constitutionnel de la procédure de sanction de l'ACNUSA en raison de son manque d'impartialité (Décision n° 2017-675QPC du 24 novembre 2017).

Notre cabinet est membre de l'European Business Aviation Association depuis dix ans.

Contact

Chesneau Fischel AARPI

Roissypôle - Le Dôme
1, rue de La Haye - BP 10981
F - 95731 Roissy Charles de Gaulle Cedex
Web: www.chesneau-fischel.com

Amaël Chesneau
Avocat au barreau de Paris
Std. +33 (0)1 48 16 20 40
Mob. +33 (0)6 21 60 70 09
achesneau@chesneau-fischel.com

Nicolas Fischel
Avocat au Barreau de la Seine-Saint-Denis
Std. +33 (0)1 48 16 20 40
Mob. +33 (0)6 62 03 75 42
Email : nfischel@chesneau-fischel.com

