

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 novembre 2012

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2013 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° II-341

présenté par

M. Eckert, rapporteur général au nom de la commission des finances, M. Launay, M. Lefebvre et
M. Terrier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 59, insérer l'article suivant:**

I. – Les quatre dernière phrases de l'article L. 6361-13 du code des transports sont remplacées par une phrase et trois alinéas ainsi rédigés :

« S'agissant des personnes morales, ce montant maximum est porté à 40 000 € lorsque le manquement concerne :

« - les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes ou de la classification acoustique ;

« - les mesures de restriction des vols de nuit.

« Ces amendes font l'objet d'une décision motivée notifiée à la personne concernée. Elles sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction. Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission des faits constitutifs d'un manquement. »

II. – Le I. s'applique à partir du 1^{er} janvier 2014.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans certains pays, tout mouvement (décollage ou atterrissage) est totalement interdit la nuit. En France, il existe un système mixte. Certaines plateformes, comme celle d'Orly, connaissent une interdiction totale. D'autres, au contraire, permettent l'atterrissage et le décollage même lorsque la réglementation l'interdit. Ainsi, l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle accepte les avions qui, eu

égard à leurs caractéristiques ou parce qu'ils ne possèdent pas de créneau de nuit, ne devraient pas être autorisés à atterrir ou décoller.

Cette souplesse doit être maintenue : certaines circonstances et le souci de la sécurité des personnes et des biens peuvent justifier qu'il soit dérogé à la règle. Mais dans de nombreux cas, il s'agit d'un choix purement commercial, au détriment de la santé des riverains, de transporteurs qui veulent échapper à l'obligation d'assistance que fait peser sur eux le règlement (CE) 261/2004 du Parlement européen et du Conseil européen du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important de vol.

En direction de l'ouest au départ de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, le sommeil de 500 000 à 600 000 personnes peut être ainsi perturbé. Or, la compagnie aérienne génératrice des nuisances est simplement sanctionnée par une amende qui n'est absolument pas dissuasive dès lors qu'elle peut être d'un montant bien inférieur au prix d'un repas et au coût d'un transfert des passagers dans un hôtel.

En outre, on peut imaginer de lier les autorisations d'atterrissage et d'envol à la condition que l'avion satisfasse certaines conditions, notamment relatives aux émissions sonores. Ainsi, pour les aéroports de Zurich et de Genève, l'ordonnance fédérale suisse publiée en mai 2000 impose une limitation en fin de soirée, de 22h à 0h, des décollages d'avions les plus bruyants définis comme ceux dont la moyenne des niveaux de bruit certifiés en survol et en latéral est supérieure à 98 EPNdB s'il s'agit de vols de plus de 5 000 km ou 96 EPNdB s'il s'agit de vols de moins de 5 000 km. D'ailleurs, des dispositions assez voisines sont en vigueur pour l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

La proposition d'amendement de l'article L.6361-13 du code des transports vise ainsi à porter le montant maximum de 20 000 € à 40 000 € lorsque le manquement sanctionné est la méconnaissance des règles interdisant les mouvements la nuit ou l'atterrissage et le décollage de certaines catégories d'avion.