

COUR D'APPEL DE

CHAMBRE CORRECTIONNELLE

==:==:==:==:==:==:==:==:==:==:==:==:

ARRÊT DU 2025

==:==:==:==:==:==:==:==:==:==:==:==:==:

A l'audience du **DEUX MILLE VINGT Cinq** l'arrêt suivant a été prononcé publiquement, sur appel d'un jugement rendu par le Tribunal Correctionnel de en date du 2024 ;

==00§00==

COMPOSITION DE LA COUR

Lors des débats et du délibéré

PRESIDENT :

CONSEILLERS :

Contradictoire

Lors des débats

MINISTÈRE PUBLIC : _____, Avocat Général

GREFFIER :

==oO§Oo==

PARTIES DEVANT LA COUR

ENTRE :

Monsieur le **PROCUREUR GÉNÉRAL,**
APPELANT ;

E T:

GIE

**PRÉVENU d'EXPLOITATION D'UN AERONEF POUR
UNE OPERATION DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC SANS
CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN VALIDE, entre le**

APPELANT

Comparant en la personne de son représentant légal, Monsieur

PRÉVENU d'EXPLOITATION D'UN AERONEF POUR UNE OPERATION DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC SANS CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN VALIDE, entre le

APPELANT

Comparant en personne assisté de

, avocat au Barreau

DÉCISION DONT APPEL

Par jugement en date du , le Tribunal Correctionnel de a :

- déclaré **GIE** coupable des faits qui lui sont reprochés, en répression l'a condamné au paiement d'une amende de 20 000 euros.

- déclaré coupable des faits qui lui sont reprochés, en répression l'a condamné au paiement d'une amende de 5000 €, à titre de peine complémentaire, l'a condamné à une interdiction d'exercer toute activité de transport aérien pendant 1 an

et les a condamné, chacun, au paiement d'un droit fixe de procédure d'un montant de 127,00 Euros.

APPELS

Appel de cette décision a été interjeté par :

M. le Procureur de la République, le

contre GIE

M. le Procureur de la République, le

contre Monsieur

CITATIONS

GIE a été régulièrement cité en l'étude d'huissier par acte du

- accusé de réception signé le

a été régulièrement cité en l'étude d'huissier par acte du

DÉROULEMENT DES DÉBATS

A l'audience publique du

Monsieur

a comparu en personne, assisté de l

avocat, et son identité a été constatée ;

Monsieur

a été informé de son droit de faire des déclarations, de répondre aux questions qui lui sont posées ou de se taire.

Monsieur

a précisé que son appel portait sur la culpabilité et sur la peine.

Monsieur l'Avocat Général a déposé des conclusions écrites à l'audience ;

Monsieur le Président a été entendu en son rapport ;

Monsieur] a été interrogé ;

Monsieur l'Avocat Général a été entendu en ses réquisitions ;

Maître , avocat, a présenté les moyens d'appel des prévenus ;

Monsieur a eu la parole en dernier ;

Puis la Cour a mis l'affaire en délibéré et le Président a déclaré que l'arrêt serait rendu à l'audience publique du 2025,

Et ce jour, 2025,

Monsieur le Président , en audience publique a donné lecture de l'arrêt dont la teneur suit, conformément aux dispositions des articles 485 et 512 du Code de Procédure Pénale, en présence du Ministère Public et du **Greffier Madame** ;

====oOoOo====

LA COUR

Au fond :

avait fait l'objet le d'un rappel à la loi par délégué du procureur notamment pour les infractions d'exercice de l'activité de transporteur aérien public sans certificat et exercice de l'activité de transporteur aérien public sans licence d'exploitation. Lors de l'enquête ayant abouti à cette réponse pénale, il s'avérait que 13 sociétés étaient alors adhérentes du GIE, même si seules figuraient au Kbis en et les autres ayant été reportées au Kbis en janvier , à la suite de la première audition de Les sociétés adhérentes s'acquittaient d'une adhésion dont le montant était compris entre 400 et 500 euros et ensuite achetaient des heures de vol au prix unitaire de 1065 euros. Les investigations menées sur le compte bancaire faisaient apparaître que quatre sociétés et deux particuliers avaient utilisé les services du GIE sans être membres de ce dernier.

À la suite d'un accident d'aéronef survenu en , réservé depuis une plate-forme internet, le Bureau Enquête Analyse recommandait de formaliser un plan d'actions coordonnées entre les services compétents de la direction générale de l'aviation civile et la gendarmerie des transports aériens afin de rechercher et d'identifier les opérations aériennes proposées ou organisées par des plateformes internet qui s'apparenteraient à des opérations aériennes commerciales sans répondre aux exigences réglementaires en vigueur. Dans ce cadre, une surveillance accrue des actualités aéronautiques était réalisée au sein des unités de la gendarmerie des transports aériens.

La section de recherches des transports aériens de Roissy ouvrait une enquête préliminaire à compter du à la suite d'un article paru dans

le quotidien

évoquant le fait qu'il s'agissait d'un groupement d'intérêt économique regroupant plusieurs entrepreneurs, d'un service très confidentiel et le refus du responsable de s'exprimer et même que son nom soit cité.

L'extrait Kbis délivré le faisait apparaître que l'immatriculation au RCS de était intervenue le que le président du conseil d'administration était l, et **qu'en étaient membres sociétés** implantées ou ayant une activité économique en . L'activité déclarée était "utilisation d'aéronefs **pour ses membres**". Le siège était fixé à

Il ressortait des statuts à jour au que le contrat de groupement d'intérêt économique avait été formé par la

, l'une comme l'autre gérées par et par toutes personnes physiques ou morales qui y adhéreront. L'objet figurant à l'article 2 était le suivant : "le groupement a pour objet, en vue de faciliter et de développer l'activité économique de ses membres et d'améliorer ou d'accroître les résultats de cette activité auxiliaire par rapport à l'activité économique de ses membres :

- l'acquisition ou la prise en location, l'exploitation et la gestion, l'entretien, d'un ou plusieurs aéronefs, notamment pour organiser et réaliser au profit exclusif de ses entreprises membres des déplacements en transport privé dans le cadre de leurs activités professionnelles et en extension de celles-ci,
- et généralement la réalisation de toutes opérations mobilières permettant la réalisation de l'objet ci-dessus défini ou susceptibles d'en faciliter la réalisation dans les limites qu'il comporte".

Les réquisitions bancaires et l'analyse des opérations réalisées sur le compte du GIE auprès de la Banque permettaient de constater virements ou remises de chèques portés au crédit, correspondant, pour la période comprise entre le à un chiffre d'affaires de

Les sommes de étaient saisies le sur les deux comptes du GIE à la banque Ces saisies étaient levées par arrêts de la chambre de l'instruction de la Cour d'appel de du au motif que la peine complémentaire de confiscation n'était pas encourue pour le chef de prévention visé.

Les quatre aéronefs utilisés par le GIE étaient la propriété de , domicilié dans l'état au L'entretien des aéronefs était assuré par la société

Le , les enquêteurs se déplaçaient à l'aérodrome de afin d'y réaliser une perquisition dans les locaux du GIE, opération qui s'avérait impossible car à cette occasion, indiquait que cette entité ne disposait pas de locaux sur l'aérodrome de , mais seulement d'une boîte aux lettres, le hangar utilisé appartenant aux sociétés gérées par lui. Il était demandé à l'intéressé de fournir lors de son audition prévue le lendemain; les registres des passagers, les contrats

de location des avions utilisés par le GIE, les contrats de location des hangars, les carnets de route des aéronefs, la copie des licences de pilotes (lui-même et , et la comptabilité.

Une réquisition était adressée au Service de la Navigation Aérienne à , qui transmettait les documents relatifs aux mouvements de deux aéronefs (utilisés par le GIE entre le 1er , soit respectivement mouvements au départ ou à l'arrivée de la plate-forme , sans qu'il ne soit possible d'affirmer que ces mouvements aient été opérés pour le compte du GIE

Plusieurs représentants des sociétés membres du GIE étaient entendus comme témoins les

L'audition du représentant de la société n'était pas contributive, le dirigeant M , alors en déplacement à l'étranger, ayant donné pouvoir au responsable administratif et financier.

, gérant de la société , fournissait aux enquêteurs le bulletin d'adhésion qu'il avait signé le , document qui ne précisait pas le nombre d'heures de vol prévues ni le montant annuel des frais de fonctionnement de cette entité. Lors de son audition du , il déclarait n'avoir effectué aucun vol en . Il s'agissait selon lui d'un groupement d'intérêt économique et non d'une compagnie aérienne, qui permettait le transport en avion des membres qui cotisaient. Il savait que comme pour tout GIE, les membres étaient caution à l'infini. L'existence d'une assurance était mentionnée dans le règlement intérieur.

, président de la , membre depuis la création du GIE, et qui faisait appel à ses prestations en moyenne une fois par mois, relatait qu'il avait croisé M. sur un aéroport, et qu'il lui avait soumis les difficultés des entreprises locales, et un ami lui avait soumis l'idée du GIE. Il n'avait jamais pensé qu'il volait avec une compagnie aérienne, car par exemple il n'y avait ni hôtesse ni champagne. Il savait que les membres étaient solidairement responsables et que la fiscalité devait être déclarée dans chaque structure.

Il était en mesure d'indiquer que le bilan comptable pour l'année était négatif de euros.

, PDG de la société , avait adhéré au GIE en et ce du fait de ses relations avec des chefs d'entreprise qui avaient les mêmes intérêts afin de mutualiser leurs déplacements professionnels et sportifs. Il faisait partie des membres fondateurs, au nombre d'une petite dizaine à l'époque, et il pensait qu'à l'origine, ils avaient versé 10.000 euros chacun pour le fonds de caisse. La contrepartie était la mise à disposition d'un avion lorsqu'il le souhaitait. À chaque fois qu'il avait voyagé, c'était M le pilote, avec parfois un copilote dont il connaissait pas le nom. Il était en mesure d'indiquer que pour l'année en cours, le taux horaire d'utilisation de l'aéronef était fixé à 1700 euros, auxquels il fallait ajouter un forfait équipage de 500 euros, un forfait administratif de 200 euros, ainsi que les redevances d'atterrissage et de stationnement sur l'aérodrome qui étaient variables. Il

effectuait une dizaine de vols par an, à destination de la France métropolitaine et de L'UE. Pour l'année et le premier trimestre il s'était acquitté d'environ euros de factures. Il n'y avait **aucune ambiguïté pour lui : il ne faisait pas appel à une compagnie aérienne** mais au GIE.

Il n'avait pas perçu de dividendes, ignorait la fiscalité applicable tout comme le bilan comptable de l'année, et ne disposait pas d'information sur l'assurance du GIE même s'il supposait que son activité était couverte.

, gérant de la société, société holding gérant ses restaurants dont les de la région, expliquait emprunter l'avion du GIE sur des courtes distances comme. Il pensait avoir intégré le GIE en. C'était M qui pilotait les avions lors des trajets.

Pour lui il s'agissait de vols privés et non d'une compagnie aérienne. Il avait conscience que s'il lui arrivait quelque chose, c'était "pour sa pomme", qu'il ne bénéficiait pas des mêmes garanties qu'en matière d'aviation commerciale, et il acceptait ce risque au regard de l'avantage qu'il tirait de ce service, à savoir la disponibilité et l'avantage de pouvoir partir de. Il connaissait le fonctionnement d'un GIE puisque en disposait d'un pour gérer la publicité nationale, mais il ne savait pas quel était le bilan comptable pour l'année. Il ne comprenait pas pourquoi on "cherchait des poux" à M

représentant de la société relatait qu'il avait été démarché en par M, qui était venu le voir à son bureau avenue, en lui expliquant qu'il montait sa propre organisation et qu'ils allaient pouvoir voler. Il estimait qu'il effectuait entre vols par an avec. Il produisait les factures correspondantes, desquelles il ressortait qu'en, le montant des prestations du GIE s'était élevé à euros. Il indiquait que le pilote était vêtu d'une tenue de commandant de bord, avec une chemise blanche à galons, et il supposait qu'il avait affaire à une compagnie aérienne. Interrogé sur les différents vols réalisés, il ne se souvenait pas des destinations pour chacun d'entre eux mais indiquait ceux qui correspondaient à des voyages en dont une fois avec sa compagnie, en à deux reprises pour aller pêcher le saumon. Il déclarait tout ignorer de la fiscalité des GIE, ignorait tout du bilan comptable du GIE pour l'année, tout comme il n'avait aucune idée de la manière dont les pilotes étaient rémunérés.

représentant société qu'il avait cédée au avait adhéré au pour bénéficier du service qu'il offrait à savoir le déplacement en avion. A l'époque de son adhésion, qu'il situait en 2014/2015, le montant était faible, 100 ou 200 euros. Il avait rencontré car il faisait partie du même aéro-club que lui. **Il savait qu'il n'avait pas affaire à une compagnie aérienne**, estimait que le GIE présentait un réel intérêt pour son entreprise, mais ignorait les règles fiscales applicables et ignorait le bilan comptable de l'année

PDG de la société déclarait être membre du GIE depuis environ 10 ans. Il avait utilisé le GIE avec des collaborateurs en à chaque fois à une reprise. Il ignorait les règles applicables en matière de fiscalité des GIE et quel était le

bilan comptable.

gérant de la , connaissait ... depuis notamment par des meetings à Limoges. Il avait intégré avec d'autres personnes intéressées car il cherchait quelqu'un pour se déplacer. **Il ne pensait pas du tout voler avec une compagnie aérienne** et se disait conscient de ne pas pouvoir prétendre aux mêmes indemnisations en cas d'accident.

, directeur général de la , avait adhéré en par le bouche à oreille. Il pensait avoir affaire à une compagnie aérienne en raison de son nom . Il ne pouvait rien dire du bilan financier de l'entreprise, n'avait pas fait de déclaration de dividende, et n'avait aucune notion sur le fonctionnement du GIE ni sur les obligations en matière de transport aérien.

directeur de la SAS , membre du GIE depuis indiquait n'avoir jamais perçu de dividende ni remboursé de dettes mais savait que la société était responsable. Il ne s'était posé aucune autre question.

directrice des achats pour la , indiquait que la société avait adhéré au GIE en pour assurer des déplacements entre . Elle déclarait au sujet du fonctionnement : "nous sommes juste des clients".

membre du directoire de la était interrogée en raison de l'indisponibilité de son président . La société était membre du GIE depuis car durant la période de l'après-covid, le trafic aérien était faible et il était nécessaire pour le président de réaliser des déplacements. En sept vols avaient été effectués avec . **Elle indiquait qu'il ne s'agissait pas d'une compagnie aérienne** mais d'une "commodité aérienne". Elle était informée des enjeux financiers et fiscaux de l'adhésion au GIE.

, président de la , estimait être membre du depuis deux ans, dont il avait appris l'existence par son tissu relationnel dont . Il ignorait le mode de fonctionnement d'un GIE, le bilan comptable de l'année et les règles applicables en matière fiscale.

, ancien directeur général avait vendu l'entreprise le mais restait à la tête de , et affirmait que cette dernière n'était pas membre du GIE , puisqu'il n'avait pas donné suite à une demande d'adhésion reçue en janvier . compte-tenu de la hausse de la cotisation. L'entreprise figurant pourtant sur le Kbis et y figure encore.

, PDG de la SAS déclarait que le GIE dont il était membre seulement depuis janvier 2022 n'était utilisé que par ses employés en cas d'urgence. C'était

, en tant que président de la , qui lui avait parlé du GIE et l'avait mis en contact avec M

, dirigeant (centre de formation dans le domaine des travaux publics à et par ailleurs président de la déclarait qu'il n'avait aucun rôle dans le GIE, qu'il était exclusivement passager, et qu'il n'avait pas conscience qu'en qualité de membre il pouvait avoir une responsabilité.

Il ne connaissait pas la fiscalité imposée au GIE ni le bilan comptable pour l'année

A la question de savoir s'il avait déjà entendu le terme de "certificat de transporteur aérien", il répondait "oui car plein de fois, quand je suis à l'aéroport je discute avec les gens qui m'ont expliqué ce qu'était un CTA.

m'a dit que le GIE était une dent creuse dans la réglementation aérienne".

Lors d'une surveillance à l'aéroport de le à 10h, les enquêteurs constataient que M transportait à bord d'un aéronef de marque un couple et deux jeunes enfants. Le trajet s'avérait être à destination de l'aéroport de indiquait que le virement à son nom de au bénéfice intervenu le correspondait à une prestation de vol à titre privé avec son épouse à destination de

était entendu sous le régime de l'audition libre le Il détaillait les différentes licences dont il était titulaire en France et aux Etats-Unis, dont aucune ne lui permettait d'effectuer du transport commercial public. Il remettait un ensemble de documents relatifs au GIE, qui étaient saisis.

Il était à nouveau entendu le sous le régime de la garde à vue. Il expliquait avoir créé le en , l'idée étant issue de la réunion d'un certain nombre d'entrepreneurs de la région dont il faisait partie, pour trouver des solutions aux problèmes de déplacements privés et d'enclavement du territoire.

Il indiquait connaître tous ses adhérents, les sociétés intéressées sollicitant leur adhésion grâce au bouche à oreille. **Après un avis favorable, il était nécessaire de verser une cotisation ou "droit d'entrée" de 2.400 euros,** destinée à matérialiser l'adhésion du membre et à contribuer au fonctionnement général du GIE. Le but était également **de s'assurer de la volonté du membre de faire appel à leur service régulièrement et non d'effectuer un vol unique.**

Il déclarait que les bénéfices et pertes d'un GIE étaient répartis solidairement entre les adhérents. Les aéronefs utilisés étaient deux Cessna appartenant à la société et un appartenant à la société géré par .

Son autre société assurait la maintenance des avions de était entretenu au service center de Les aéronefs de étaient loués à l'année au

Deux personnes pilotaient les avions pour le GIE : en qualité d'auto entrepreneur, qui facturait sa prestation au GIE, et principalement lui-même, qui n'était pas salarié mais intervenait en tant que mandataire social du GIE : il n'était ainsi pas rémunéré, ni en tant que pilote ni en tant que président.

Il affirmait **qu'il ne lui était jamais arrivé de transporter des non membres du GIE**. Interrogé sur le vol du concernant , il expliquait qu'il connaissait ce dernier en qualité de membre via sa société . Il l'avait appelé pour lui demander s'il pouvait venir le chercher rapidement à . Il ne s'était pas posé de question et s'y était rendu avec le . Il était monté à bord avec son épouse. Peu de temps après, lui avait dit qu'il souhaitait régler lui-même les frais de ce vol. Comme il n'était pas membre personnel du GIE, il lui avait proposé de facturer le vol sur sa société

S'agissant des déclarations , il affirmait que les vols avaient été réalisés à l'initiative et pour le compte de et facturés à cette société, et faisait valoir qu'il ne maîtrisait pas la manière dont l'adhérent réglait, en l'espèce depuis son compte personnel.

S'agissant de la différence avec une compagnie aérienne, il faisait valoir: qu'il ne facturait pas un trajet mais l'utilisation des moyens du GIE. À cet égard, la facture n'établissait pas la destination d'un point A à un point B pas plus que l'horaire ; que les forfaits équipage mentionnés sur les factures correspondaient à des frais de fonctionnement pour couvrir les charges du GIE.

Il estimait que le répondait en tous points à la réglementation attendue pour le fonctionnement d'un GIE au bénéfice de ses adhérents dans le contexte de leur activité professionnelle et en extension de celle-ci.

Au terme des investigations, la section de recherche des transports aériens estimait que le GIE . avait été créé dans l'unique but de se soustraire à l'obligation de détenir un certificat de transporteur aérien délivré par la Direction Générale de l'Aviation Civile, en considérant qu'elle fonctionnait en réalité comme une compagnie aérienne.

Devant le Tribunal, l'affirmait être pilote en bénéficiant de plusieurs licences qui pourrait lui permettre d'intégrer une compagnie aérienne. Il expliquait que le GIE dont il était le responsable légal avait une vocation à être privé et non public, son activité ne s'inscrivant pas dans une démarche de transport public. Les vols avaient pour but de réaliser des trajets pour les entrepreneurs locaux et les aider dans leurs affaires et non pour réaliser des trajets privés. Il maintenait avoir créé le GIE afin d'aider les entreprises locales à faire face à l'enclavement du territoire où se trouvent leurs sièges. Il indiquait ne pas être rémunéré par le GIE mais par et précisant que sa rémunération n'était pas indexée sur la quantité de vol.

Dans ses réquisitions, le ministère public, après avoir rappelé la réglementation qui définit ce qu'est une activité de transport aérien public, soulignait que dans le cas du GIE . les adhérents payaient un droit

d'entrée au GIE, fixé à 2400 euros, somme qui n'était pas mise en commun avec les autres adhérents pour le fonctionnement du GIE puisque cela ne suffit pas à couvrir les frais des transports dès lors que chaque prestation était ensuite payée individuellement à chaque vol, ce qui se rapproche du fonctionnement d'une compagnie aérienne.

Il était également rappelé la méconnaissance des adhérents, tel qu'il en ressort des auditions, sur le fonctionnement du GIE en ce qu'ils ne participent pas aux assemblées générales, ne rapportent pas de bénéfices dans leurs bilans comptables et payent comme s'ils finançaient un billet d'avion. Dès lors, il ressort de ces éléments qu'il y avait ici un transport public aérien onéreux, nécessitant d'avoir un certificat de transport aérien pour des raisons de sécurité.

Le conseil de [] et du GIE plaidait la relaxe en sollicitant une indemnité au regard de l'article 800-2 du code de procédure pénale, en ce que l'activité du GIE était licite dès lors que les vols étaient réservés à ses adhérents, les pilotes n'étaient pas rémunérés et aucune publicité n'était réalisée afin de démarcher une clientèle privée.

Personnalité :

Concernant le

Groupement d'intérêt économique immatriculé le [] au RCS de [] est le seul membre du conseil d'administration.

Concernant

Il a débuté des études de [] avant de vivre de sa passion en lien avec le domaine de l'aviation. Il est titulaire du brevet européen et examinateur de vol pour les licences privées. Il disait avoir [] heures d'expérience dans le pilotage et aurait donné [] heures d'instruction dans le même domaine. Il bénéficie également de licences obtenues aux Etats-Unis.

Depuis [] il est gérant de deux sociétés : [] une société de location créée en [] et [] une société spécialisée dans la maintenance aéronautique. Il est également gérant du GIE [] créé en []

A l'audience de la cour, [] maintenait qu'il contestait avoir l'obligation de solliciter un certificat de transporteur aérien, ne faisant que du

transport privé de passagers. Il reprenait les arguments déjà développés lors de ses précédentes auditions. Il contestait avoir dit à _____ que le GIE était une "dent creuse".

Au contraire, il affirmait que les enquêteurs de la BGTA de Toulouse lui avaient indiqué qu'il n'effectuait que des vols privés sous réserve de procéder à certaines rectifications, ce qu'il avait fait en mentionnant les membres sur le Kbis, ou en leur imposant une procédure d'agrément plus stricte et onéreuse.

Il ajoutait que les adhérents lui avaient conservé leur soutien, qu'ils étaient pour la plupart restés au sein du GIE malgré la procédure en cours, qu'ils étaient largement associés à son organisation, participant notamment aux assemblées générales.

Concernant le trajet à _____ il précisait avoir été sollicité par _____ pour une situation médicale exceptionnelle et qu'il y avait répondu, à titre humanitaire, sans avoir recours à une facturation par le GIE.

Le ministère public a souligné que si les GIE de ce type étaient nombreux en France, il n'avait trouvé aucune jurisprudence concernant la question juridique posée, à l'exception d'un arrêt de la chambre civile de la cour de cassation du 12 juin 2001 qui considérait que ces entités effectuaient des transports privés.

Rappelant qu'à défaut de législation ou de jurisprudence précise, ces pratiques devaient être considérées comme autorisées, il a requis la relaxe des prévenus et à défaut, que soit posée une question préjudicielle à la cour de justice de l'Union Européenne, dont il formule les termes dans un mémoire écrit.

Le conseil des prévenus, qui a également conclu à leur relaxe, a fait valoir que les enquêteurs de la BGTA de Roissy n'avaient pas le même point de vue que ceux de celle de Toulouse, qui avait abouti à un classement sans suite, et avaient donc mené une enquête à charge sur la base d'un article de presse.

Sur le critère du contrôle des membres sur l'exploitant, il a souligné qu'en fixant un droit d'entrée de 2400 euros, le dirigeant du GIE s'assurait de l'affectio societatis des membres qui étaient sélectionnés suivant une procédure stricte et qu'ensuite, ils participaient effectivement aux assemblées générales, selon des processus de délégation classiques mais légaux.

Le prévenu a eu la parole en dernier et la décision a été mise en délibéré au

SUR QUOI LA COUR

Sur la recevabilité des appels

Les appels des prévenus et du ministère public, interjetés dans les formes et délais de l'article 498 du code de procédure pénale, sont recevables.

Sur l'action publique

Sur la culpabilité

La cour constate que les premiers juges ont fait une juste appréciation de l'élément légal de l'infraction, par des motifs adaptés auxquels elle renvoie expressément, notamment en sa formule: "la notion de transport public correspond au transport aérien commercial et suppose donc un **caractère onéreux**". Le jugement rappelle également le critère déterminant du contrat conclu entre un exploitant et un client, dans lequel ce dernier n'exerce **aucun contrôle sur l'exploitant**.

Pour autant la cour constate que ces questions et leurs réponses sont complexes et ne peut partager l'analyse du tribunal sur le caractère public des transports effectués par le GIE , et donc sur sa culpabilité, puisque seul ce caractère public impose le certificat de transporteur aérien, dont le GIE ne dispose pas.

Certes les trajets ne sont pas effectués à titre gratuit et le pilote, M. , autant que les sociétés . qu'il contrôle, en retirent un avantage indirect. Pour autant le GIE en lui-même n'a pas vocation à dégager des bénéfices et il ne le fait pas, ses résultats comptables en attestant.

Par ailleurs il est constant que les vols sont réservés aux membres du GIE, qu'il n'est fait aucune publicité, et que la confidentialité, justifiée par le secret des affaires, a pour le moins le mérite d'exclure l'offre de voyages à une clientèle publique. Le vol de la famille 1'a pas été facturé par le GIE.

La cour relève que le GIE et ses dirigeants, suite à la première enquête, ont rectifié certains points qui avaient été alors pointés par le parquet de notamment en mentionnant les sociétés membres sur le Kbis, ce qui permet à tout le moins de s'assurer qu'eux seuls ne puissent bénéficier de vols.

En outre, la cotisation annuelle a été multipliée par 6, passant à 2400 euros, ce qui certes ne suffit pas à financer les vols. Pour autant, le GIE n'a pas non plus vocation à être déficitaire mais seulement à faciliter l'activité économique de ses membres. Dès lors, la facturation des vols à hauteur de leur coût, destinée à assurer la viabilité du GIE, est légitime.

Cette cotisation a pour objet de marquer la volonté d'adhésion de chaque société au GIE, à l'inverse d'une situation de client étranger ne faisant qu'acheter des voyages. Son montant n'est pas négligeable, notamment pour les sociétés, assez nombreuses, qui n'utilisent pas ou très peu les services aériens du GIE.

Elle vient aussi marquer une volonté de trouver des solutions collectives à la situation, bien réelle, d'enclavement de la région limousine, qui ne bénéficie pas de liaisons ferroviaires adaptées ni de lignes aériennes suffisantes pour permettre aux entreprises locales de soutenir leur activité économique, certaines, pourtant liées à par leur activité, comme la porcelaine, ayant même envisagé de se délocaliser du fait de ces difficultés.

Il s'en déduit que le critère de l'activité onéreuse définissant un transport public n'est pas suffisamment établi, étant rappelé que certaines activités aériennes payantes (baptêmes de l'air, activités photographiques...) ne sont pas non plus considérées comme du transport public.

Quant à celui de l'absence de contrôle du client sur l'exploitant, il ne l'est pas davantage.

En effet, s'il est vrai que certains dirigeants des sociétés ne semblent pas connaître avec précision le fonctionnement du GIE et s'y intéresser, il n'est pas erroné de rappeler que nombre de sociétés sont membres de différentes autres personnes morales, en conscience de cette adhésion mais en ayant une connaissance imprécise de leur fonctionnement.

Ainsi, la défense fait valoir à bon droit que la délégation à des préposés de l'entreprise ou le mécanisme des pouvoirs donnés, comme en l'espèce à M. à d'autres membres du groupement, de les représenter lors des réunions des organes dirigeants, est courant dans le monde des affaires.

En l'espèce, il est produit les procès-verbaux des dernières assemblées générales), dont il ressort que la grande majorité des membres sont présents personnellement ou représentés, ce qui démontre un contrôle réel sur le fonctionnement du GIE, bien éloigné de celui d'un client d'une compagnie aérienne publique.

En conséquence, la cour considère que le GIE se trouve dans une situation juridique imprécise (la "dent creuse" dont aurait parlé M. "l'interstice de la loi" évoqué par monsieur l'avocat général), qui ne permet pas de retenir qu'elle exerce une activité de transporteur aérien public, et doit à ce titre disposer un certificat de transporteur aérien.

La décision entreprise sera dès lors infirmée et relaxe sera prononcée au bénéfice des deux prévenus. Le prononcé de cette décision, qui correspond à sa principale réquisition, rend sans objet la demande subsidiaire de question préjudicielle formulée par le ministère public dans son mémoire écrit.

PAR CES MOTIFS

La Cour :

Statuant publiquement et contradictoirement

REÇOIT , le GIE . et le
Ministère Public en leurs appels ,

INFIRME le jugement entrepris;

Et statuant à nouveau,

RENVOIE les deux prévenus des fins de la poursuite.

LE CEEETED