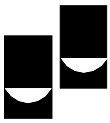
Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Cour I
A-1983/2006/pac
{T 1/2}

Arrêt du 18 octobre 2010

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot (présidente du collège), Markus Metz, Lorenz Kneubühler, juges,
Gilles Simon, greffier.

Parties

DARWIN AIRLINE SA, P.O. Box, 4121, 6900 Lugano, représentée par Pierre Moreillon, rue Cheneau-de-Bourg 3, case postale 6983, 1002 Lausanne, recourante,

contre

Office fédéral de l'aviation civile OFAC, 3003 Berne, autorité inférieure.

Objet

Aéroport de Lugano-Agno, modification du règlement d'exploitation.

Faits :

A. Par décision du 2 octobre 2003, l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après OFAC) a modifié le règlement d'exploitation de l'aéroport de Lugano. Les modifications portaient sur les angles d'atterrissage des avions en phase d'approche selon la procédure dénommée IGS 01, approche directe aux instruments publiée dans l'AIP (Aeronautical Information Publication). La décision de 2003 prévoyait en substance que les approches à Lugano devaient être effectuées selon un angle de 6,65° jusqu'à l'atterrissage final, uniquement par des avions certifiés pour un tel angle, par des pilotes ayant suivi une formation adéquate (dénommée Lugano Qualification), et à l'aide du « Precision approach path indicator » (ci-après PAPI) calé sur l'angle de 6,65°. L'approche instrumentale était par ailleurs définie comme une « steep approcach » (approche raide) dans l'AIP. Enfin, les exigences en matière de visibilité minimale étaient augmentées, l'OFAC ayant considéré nécessaire que les pilotes en approche à Lugano disposent d'une vision du seuil de piste au moment où ils atteignent le "Missed Approach Point" (MAPt, point au-delà duquel il n'est plus recommandé de faire une procédure de remontée). La procédure décrite ci-dessus devait entrer un vigueur dès le 1er novembre 2005.

La décision du 2 octobre 2003 prévoyait en outre un phase transitoire durant laquelle les exigences posées étaient les suivantes : angle d'approche initial de 6,65°, puis de 6° à partir de la phase finale, avec PAPI calé sur les 6°. Seuls des avions certifiés pour de tels angles d'approche étaient autorisés à pratiquer l'approche directe aux instruments IGS 01 et les pilotes devaient également être au bénéfice de la Lugano Qualification. Quant aux exigences en matière de visibilité minimale, elles restaient inchangées. La phase transitoire décrite ci-dessus devait censément permettre aux opérateurs de s'adapter aux nouvelles exigences sans trop entraver les activités aéronautiques. D'une manière générale, la décision du 2 octobre 2003 était motivée par le besoin d'assurer la sécurité du trafic aérien en arrivée à Lugano, celle-ci n'étant pas assurée par la procédure d'approche en vigueur antérieurement.

B. Cette décision a fait l'objet de plusieurs recours interjetés devant la Commission fédérale de recours en matière d'environnement et d'infrastructure (ci-après CRINEN), notamment de la part de Darwin Airlines SA (ci-après Darwin), de l'exploitant de l'aéroport et du canton

et République du Tessin, de Swiss International Airlines (ci-après SWISS), et d'autres compagnies ou privés possédant des avions basés à Lugano ou utilisant de manière régulière cet aéroport (procédure de recours enregistrée sous numéro A-1854/2006).

L'effet suspensif ayant été retiré aux éventuels recours, l'autorité de recours a statué – en rejetant les demandes de restitution présentées par les recourants – sur cette question en date des 28 octobre et 13 novembre 2003. La décision sur l'effet suspensif a été successivement attaquée devant le Tribunal Fédéral, lequel, par arrêt du 23 janvier 2004 a rejeté les recours et confirmé la décision de la CRINEN.

C. En date du 6 septembre 2005, s'est tenue à Lugano une audience d'instruction conduite par la CRINEN et à laquelle tous les recourants étaient présents, de même que l'OFAC. A cette occasion, ce dernier a proposé de reconsidérer sa décision du 2 octobre 2003 en assouplissant un peu les exigences techniques posées pour l'approche IGS 01 à Lugano. La proposition reprenait les exigences posées pour la phase transitoire définie par la décision de 2003, à l'exception de l'exigence de certification pour la phase initiale d'approche : l'OFAC ne demandait plus une certification à 6,65° des avions, mais une « letter of non-objection » de la part du constructeur de l'appareil considéré; en revanche, l'exigence de certification à 6° pour la phase finale de l'atterrissage était maintenue.

Cette proposition a donné lieu à diverses vérifications en particulier de la part de Darwin, dont les avions certifiés pour des approches à 5,5°, ne remplissaient donc pas les exigences pour effectuer des approches directes aux instruments.

Durant ces vérifications, la procédure a été suspendue par la CRINEN et le régime transitoire mis en place par la décision de 2003 a été prolongé à deux reprises par l'OFAC (décisions des 25 octobre 2005 et 28 avril 2006).

D. En date du 23 août 2006, l'OFAC a reconsidéré la décision de 2003 et mis en place de manière définitive le régime proposé lors de la séance d'instruction du 6 septembre 2005. L'approche IGS 01 était toujours publiée dans l'AIP comme une « steep approach », mais l'angle de descente linéaire de 6,65° était abandonné. En revanche, les exigences en matière de minima de visibilité étaient maintenues, le

chiffre 3 du dispositif de la décision du 2 octobre 2003 n'ayant pas été reconsidéré.

E. Par acte du 25 septembre 2006, Darwin (ci-après la recourante) a interjeté recours contre cette décision. Retraçant brièvement l'historique des interventions de l'OFAC (ci-après autorité inférieure) à Lugano, la recourante renvoie pour le surplus à la décision entreprise par elle-même en date du 3 novembre 2003, à savoir la décision du 2 octobre 2003 mentionnée ci-dessus (consid. en fait A.; procédure A-1854/2006). La recourante invoque en substance que l'OFAC n'était pas habilité à reconsidérer la décision du 2 octobre 2003 par acte du 18 août 2006, les conditions pour une reconsidération n'étant pas réunies et que la manière de procéder serait contraire aux règles de procédure. Elle soutient également qu'une nouvelle intervention d'office de l'OFAC n'est pas admissible au regard des dispositions légales en matière d'aviation, que les exigences de l'OFAC engendreraient pour elle des frais disproportionnés, que ces exigences sont quoi qu'il en soit disproportionnées, empêchant du reste l'aéroport de remplir sa mission de service public. Dans ce cadre, elle s'en prend aux valeurs de pente de la procédure d'approche et aux exigences de certification, exposant que les aéronefs qu'elle utilise (les Saab 2000) ne sont certifiés qu'à 5,5°; elle critique également les minima de visibilité et une violation des prescriptions techniques que ces minima représenteraient. Enfin, elle indique avoir initié une procédure d'étude d'approche satellitaire considérant que la solution imposée par l'OFAC – à titre maintenant définitif – ne représente en aucun cas une solution durable. Elle conclut à l'annulation partielle de la décision entreprise, en particulier à ce que :

a) Les chiffres 2 et 3 de son dispositif ne s'appliquent que jusqu'à droit connu sur les recours dirigés contre la décision de l'OFAC, du 2 octobre 2003, des améliorations susceptibles d'être apportées à la procédure d'approche, à la demande de l'exploitant de l'aérodrome et/ou d'utilisateurs étant réservées,

b) les chiffres 4 à 7 de son dispositif sont à modifier en conséquence, selon précisions à apporter en cours d'instance.

c) Le chiffre 9 de son dispositif est annulé.

F. En date du 26 septembre 2006, la CRINEN a accusé réception du recours et requis le paiement d'une avance de frais de 2'000 francs.

G. Le 4 octobre 2006, le juge instructeur confirmait avoir été informé du fait que la recourante n'entendait pas demander la restitution de l'effet suspensif.

H. En date du 15 décembre 2006, l'OFAC a déposé sa prise de position sur le recours, concluant à son rejet.

I. En date du 3 septembre 2009, cette détermination a été portée à la connaissance de la recourante, lui impartissant un délai au 5 octobre 2009 pour déposer des observations finales. Ce délai a été prolongé au 19 octobre 2009.

J. En date des 19 et 22 octobre 2009, la recourante a modifié les conclusions prises dans son recours du 25 septembre 2006, les formulant de la manière suivante (version du 22 octobre 2009):

I. Le recours est admis.
II. **Principalement**
la décision entreprise est annulée dans la mesure ci-dessous
III. La décision entreprise est réformée en ce sens que :
a) les chiffres 3 et 4 du dispositif sont adaptés afin que l'approche IGS 01 soit utilisable par des aéronefs certifiés pour une approche à 5,5 degrés, la phase finale de l'approche pouvant être effectuée à cette valeur de 5,5 degrés, le PAPI étant calé à cette valeur également,
b) les chiffres 5 à 7 sont adaptés en conséquence
c) le chiffre 9 du dispositif est annulé.
IV. **Subsidiairement**
a) les chiffres 2, 3 et 4 du dispositif ne s'appliquent que de manière transitoire, jusqu'à droit connu sur le sort de la procédure de recours dirigée contre la décision de l'OFAC du 2 octobre 2003 d'une part, des améliorations susceptibles d'être apportées à la procédure d'approche, à la demande de l'exploitant de l'aérodrome et/ou d'utilisateurs, d'autre part,
b) les chiffres 5 à 7 du dispositif sont adaptés en conséquence.
c) le chiffre 9 du dispositif est annulé.

K. Par ordonnance du 22 juillet 2010, ces dernières conclusions ont été transmises à l'autorité de première instance pour information.

Droit :

1.

1.1 Le Tribunal administratif fédéral (ci-après TAF) est compétent pour traiter du présent recours en vertu des art. 1, 31, 32 et 33 al. 2 de la Loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32).

A teneur de l'art. 53 al. 2 LTAF, le TAF juge les recours pendants au 1er janvier 2007 devant les Commissions fédérales de recours et d'arbitrage ou les services de recours des départements en appliquant les nouvelles dispositions procédurales. En l'espèce, la CRINEN était saisie de cette cause au 31 décembre 2006. La compétence de cette dernière était au demeurant acquise (art. 6 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation [LA, RS 748.0] dans sa version en vigueur jusqu'au 31 décembre 2006 [RO 1999, 3071ss, plus particulièrement 3124]).

1.2 A l'exception de dispositions contraires de la LTAF ou d'autres législations spéciales (art. 37 LTAF, art. 2 et 4 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative [PA, RS 172.021]), la présente procédure est régie par la PA.

1.3 Le présent recours a été interjeté dans les délais prescrits par les art. 50 et ss PA.

1.4 S'agissant des conditions de forme au sens de l'article 52 PA, le Tribunal relèvera cependant ce qui suit : à teneur de cette disposition, un recours, pour être recevable, doit être motivé. Il doit indiquer pour quels motifs le recourant critique la décision attaquée (ATF 130 I 312, consid. 1.3.1); cette motivation doit être au moins sommaire et répondre aux motifs exposés dans la décision attaquée. Dans le cas d'espèce, le fait que la recourante indique qu'elle souhaite que la décision attaquée ne déploie pas ses effets à titre définitif, signifie déjà qu'elle ne critique que peu la décision attaquée. Sa motivation assez générique, au demeurant, renvoie à la totalité des actes déposés dans le cadre de la procédure de 2003 et aux prises de position antérieures à la décision ici attaquée. Un tel procédé de ne répond pas aux exigences de l'article 52 PA (arrêt du Tribunal fédéral, du 27 juin 2007 dans la cause 9C_261/2007).

Au vu de ce qui précède, le Tribunal de céans n'entrera pas en matière sur les griefs développés par la recourante dans le cadre de la procédure A-1854/2006 et auxquels la précitée ne fait que renvoyer. Il examinera en revanche, et dans la mesure de leur motivation, les griefs présentés dans le présent recours.

1.5 Au vu des conclusions prises par la recourante dans ses mémoires complétifs des 19 et 22 octobre 2009, il y a lieu d'en examiner la recevabilité. En effet, celles-ci, formulées par un mandataire professionnel, ont été définies comme remplaçant les conclusions prises au moment du recours.

1.5.1 Les conclusions d'un recours doivent rester dans le cadre des questions qui font l'objet de la contestation. Le recourant ne peut pas prendre de conclusions qui dépassent ce cadre (ATF 131 V 164, consid. 2.3.1), puisque ce sont elles qui définissent l'objet du recours. S'il les modifie en cours d'instance, le recourant ne peut pas non plus les élargir dès lors que le délai de recours est échu (cf. ANDRÉ MOSER, in Christoph Auer/Markus Müller/Benjamin Schindler [éd.], Kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren [VwVG], ad art. 52 PA, n.m. 3 et les références citées).

1.5.2 La conclusion principale de la recourante – dans sa version du 25 septembre 2006 – demandait en substance au présent Tribunal d'ordonner que le dispositif de la décision attaquée ne déploie ses effets que jusqu'à droit connu sur le sort de la procédure A-1854/2006, d'éventuelles modifications des règles d'approche à la demande de l'exploitant et/ou d'utilisateurs étant réservées. En d'autres termes, et cela ressort par ailleurs de la motivation du recours, la recourante conteste que les mesures décidées en 2006 (mesures correspondant à la proposition mentionnée sous consid. en fait C ci-dessus) puissent être définitives, la solution retenue n'étant pas satisfaisante à ses yeux. Cela signifie aussi qu'elle accepte à titre transitoire – jusqu'à ce qu'une solution moins restrictive ne soit trouvée – les mesures décidées par l'OFAC. Au demeurant, le fait que la recourante ait précisé, à la demande du juge instructeur, qu'elle n'entendait pas demander la restitution de l'effet suspensif qui avait été retiré par l'autorité inférieure (cf. consid. en fait G. ci-dessus) va également dans ce sens.

Par ses conclusions principales, dans leur version révisée du 22 octobre 2009, la recourante demande au présent Tribunal de

modifier les mesures prises par l'OFAC en ce sens que la procédure IGS 01 soit adaptée pour être effectuée selon un angle d'approche de 5,5°, que le PAPI soit calé sur cette valeur (ch. 3 et 4 de la décision attaquée) et que les autres mesures – corollaires nécessaires d'une telle modification – soient adaptées en conséquence (ch. 5 à 7 du dispositif de la décision attaquée) (s'agissant des mesures adoptées, cf. consid. 4 ci-après).

Ces conclusions principales indiquent que la recourante n'accepte pas les mesures prises, que ce soit à titre définitif ou provisoire. Elle demande par ailleurs que le degré de pente des approches soit diminué. Dans ce cadre, ces conclusions constituent donc une amplification du petitum initial. A ce titre, elles sont irrecevables.

La conclusion principale est dès lors irrecevable.

1.6 Les conclusions subsidiaires d'octobre 2009, en revanche, reprennent les conclusions du 25 septembre 2006, à la différence de la mention des chiffres du dispositif de la décision attaquée; cette différence n'a toutefois guère d'importance en l'espèce, dès lors qu'en substance, la recourante demande la même chose; les modifications apportées en 2009 ne comportent dès lors pas d'extension inadmissible des conclusions.

2.
En vertu de l'article 48 PA, est légitimé au recours quiconque a pris part à la procédure de première instance ou, ayant été privé de la possibilité de le faire, est spécialement atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée.

La recourante est une compagnie aérienne ayant son siège à Lugano et qui développe un trafic de ligne de et vers l'aéroport de Lugano. A ce titre, elle est touchée par les modifications des procédures d'approche sur l'aéroport dès lors qu'elle est amenée à devoir les utiliser et ce même si la décision attaquée peut se définir comme une décision – au sens de l'art. 5 PA – de portée générale (cf. arrêt du TAF, du 18 octobre 2010 dans la cause A-1854/2006, consid. 2 concernant la décision ayant fait l'objet de la reconsidération ici contestée).

La recourante a par ailleurs pris part à la procédure de première instance.

Sous cet aspect, elle est donc légitimée au recours.

3.
La recourante a demandé à plusieurs reprises la jonction des procédures.

La décision de 2003 avait été rendue en italien et la majorité des recours était également rédigée dans cette langue, définissant ainsi la langue de procédure à adopter par la CRINEN (art. 37 aPA dans sa teneur en vigueur avant le 1er janvier 2007, RO 1969 757). La décision attaquée objet du présent recours a également été rédigée en italien; toutefois, le seul recours – celui de DARWIN ici en cause – est rédigé en français, définissant, en vertu de la même disposition que ci-dessus, la langue de procédure, à savoir le français. L'article 37 aPA a été supprimé et remplacé, avec effet au 1er janvier 2007, par l'art. 33*a* al. 2 PA : selon cette dernière disposition, la langue de la procédure de recours est celle de la décision entreprise, soit en l'espèce l'italien. Du point de vue des langues, donc, la jonction ne serait plus un problème. Les procédures de recours, aussi bien celle de 2003 que celle ici en cause, ont cependant été introduites avant le 1er janvier 2007. A teneur de l'art. 81 PA, les procédures initiées sous l'ancien droit restent soumises à l'ancien droit. Une telle jonction n'est donc pas adéquate.

Par ailleurs, les mesures attaquées en 2003 et celles attaquées en 2006 devant la CRINEN ne sont pas les mêmes (même si elles sont du même ordre).

Par ailleurs, indépendamment de l'issue de la présente cause, le refus de joindre les deux procédures n'emporte aucun inconvénient pour la recourante puisque, le cas échéant, le TAF doit tenir compte de tous les éléments pertinents pour trancher, y compris ceux qui résultent du dossier relatif à la procédure A-1854/2006 introduite en 2003: la maxime d'office régit en effet également la procédure de recours devant le présent Tribunal (art. 12 PA).

Ceci posé et considérant les réserves précédemment émises, il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

4.
Pour la clarté des considérants à venir, il y a lieu de rappeler ce qui suit. Avant le 1er novembre 2003 était en vigueur une procédure d'approche directe aux instruments, dénommée IGS 01, dont les

caractéristiques étaient les suivantes : angle d'approche initial de 6,65°, phase finale d'approche à un angle de 4,17° et PAPI (soit une série de lumières qui changent de couleur selon que l'angle d'approche adopté par le pilote est correct ou non) calé sur cette même valeur de 4,17°.

Considérant que cette procédure d'approche n'offrait pas la sécurité nécessaire, l'OFAC a – entre autres et par décision du 2 octobre 2003 – modifié les angles d'approche, le réglage du PAPI et fixé des nouveaux minima de visibilité plus exigeants. La décision de 2003 prévoyait une phase transitoire – jusqu'au 31 octobre 2005 – et une phase définitive.

La phase transitoire fixait un angle d'approche initiale à 6,65°, un angle final à 6°, avec calage du PAPI également à 6°. Par ailleurs, cette procédure d'approche n'était autorisée que pour des avions certifiés pour des angles d'approche à 6°.

Passée cette période transitoire, soit à compter du 1er novembre 2005, la totalité de la procédure d'approche devait se dérouler selon un angle de descente linéaire de 6,65°, avec PAPI calé sur cet angle et exigence correspondante de certification des aéronefs.

Comme rappelé ci-dessus (consid. en fait C), l'OFAC a présenté, en date du 6 septembre 2005, une solution de compromis par rapport aux règles voulues comme définitives dans la décision de 2003. L'angle initial d'approche devait être de 6,65°, l'angle final de 6°, avec réglage du PAPI à 6° et certification des avions à 6°; s'agissant de la phase initiale d'approche à 6,65°, seuls des aéronefs au bénéfice d'une « letter of non objection » de la part du constructeur pouvaient l'emprunter. Les parties, y compris la recourante, ont demandé un délai afin d'évaluer cette solution, notamment – pour la recourante – au moyen de diverses vérifications auprès du constructeur des avions qu'elle utilise, soit des Saab 2000, lesquels sont certifiés, à l'origine, pour des approches dont la pente ne dépasse pas 5,5°. Dans l'intervalle, le régime provisoire tel que défini dans la décision de 2003 a été prorogé deux fois par l'OFAC, une première fois jusqu'au 30 avril 2006 et la seconde jusqu'au 31 août 2006. Suite à diverses réunions et échanges de correspondances (qui se trouvent dans le dossier de la la procédure A-1854/2006 relative aux procédures de recours de 2003), la recourante a fait savoir à l'OFAC et à la CRINEN qu'elle renonçait à toute démarche en vue de faire certifier ses avions

à 6° et d'obtenir une « letter of non-objection » pour un angle d'approche initiale de 6,65°.

En date du 23 août 2006, l'OFAC a rendu la décision ici querellée; cette décision fixe pour une durée indéterminée et en bref les exigences contenues dans la proposition du mois de septembre 2005.

5.
La recourante invoque comme premier grief la violation de l'art. 58 PA et du principe de l'effet dévolutif du recours. Elle considère en substance que l'OFAC ne serait pas habilité à reconsidérer sa décision du 2 octobre 2003 dès lors que la réponse aux recours contre cette dernière avait déjà été déposée depuis longtemps.

A teneur de l'art. 54 PA, le recours a un effet dévolutif, ce qui signifie que la compétence pour trancher le litige passe à l'autorité de recours, l'autorité inférieure perdant en principe la compétence de modifier l'acte attaqué (cf. REGINA KIENER, in Kommentar VwVG, ad art. 54 PA). Il existe une exception au principe de l'effet dévolutif, inscrite à l'art. 58 PA, aux termes duquel "l'autorité inférieure peut, jusqu'à l'envoi de sa réponse, procéder à un nouvel examen de la décision attaquée". La pratique admet cependant que la possibilité consacrée à l'art. 58 PA perdure bien au-delà du dépôt de la réponse (ATAF 2007 29, consid. 4.4 et les références citées; cf. AUGUST MÄCHLER, in Kommentar VwVG, ad art. 58 PA, n.m. 12 et les références citées; ANDRÉ MOSER/ MICHAEL BEUSCH / LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungs-gericht, Bâle 2008, n.m. 3.44 ss, p. 126 ss). La limitation temporelle posée à l'art. 58 PA a en principe pour but d'éviter que ne subsistent parallèlement deux décisions, celle de l'autorité inférieure et celle de l'autorité de recours (ATF 127 V 228, consid. 2); un tel risque n'existe pas en l'espèce, raison pour laquelle la reconsidération ici attaquée était possible. Sur ce point, dès lors, le recours doit être rejeté.

6.
La recourante souligne également que, de son point de vue, la décision attaquée ne saurait avoir eu pour effet de rendre sans objet certains des griefs émis contre la décision de 2003. Elle prétend ainsi que le Tribunal de céans se prononce sur tous les griefs émis en 2003, comme si la décision ici attaquée n'avait jamais été rendue par l'OFAC.

6.1 Bien que cette question ait plutôt trait à la procédure A-1854/2006 et plus précisément à la question de savoir ce que le Tribunal de céans aurait à examiner dans le cadre de cette dernière, il sied de préciser ce qui suit. La reconsidération – quand bien même la recourante entendait, à tort (consid. 6 ci-dessus), en contester le principe – a nécessairement un effet. C'est bien une décision qui a été rendue et il n'est pas possible d'en faire abstraction comme semble le faire la recourante. Une décision de reconsidération a nécessairement des effets sur l'objet du litige et elle impose à l'autorité de recours de traiter les points encore litigieux de la première décision (cf. à ce propos MÄCHLER, op. cit, ad art. 58 PA, n.m. 18 ss et les références citées; également, dans le même ouvrage, REGINA KIENER, ad art. 54 PA, n.m. 20). Le fait qu'il y ait un recours contre la décision de reconsidération ne saurait la rendre inexistante, étant entendu qu'une présomption générale impose que les décisions sont valables. Par ailleurs, et pour juger de ce qui est encore litigieux, l'autorité de recours doit nécessairement examiner les modifications apportées à la première décision par la reconsidération et non examiner d'abord entièrement la première décision comme si la seconde n'avait jamais existé. En cas de recours contre la décision de reconsidération, comme en l'espèce, l'autorité de recours examinera donc en premier lieu le second acte attaqué et en tirera ensuite les conclusions qui s'imposent s'agissant des points encore litigieux qui devraient être encore tranchés dans la première procédure. Cette manière de procéder découle du principe de l'économie de procédure.

6.2 Au vu de ce qui précède, il ne ferait pas de sens que le Tribunal de céans ne se pose pas la question de savoir si la décision de reconsidération a rendu sans objet certains griefs présentés dans le cadre de la première procédure; si tel est bien le cas, il doit évidemment s'abstenir de les examiner. Le raisonnement de la recourante sur ce point ne saurait donc être suivi.

7.

La recourante invoque ensuite une violation de l'article 26 de l'ordonnance du 23 novembre 1994 sur l'infrastructure aéronautique (OSIA, RS 748.131.1). Elle prétend en substance qu'à teneur de l'article 27 al. 3 OSIA, seul l'exploitant de l'aéroport aurait la compétence pour conduire les démarches nécessaires à une modification des procédure d'approche qui font partie du règlement d'exploitation (art. 23 litt. c OSIA). Dès lors, en intervenant une

nouvelle fois d'office, l'autorité inférieure n'aurait pas respecté les conditions prescrites par l'article 26 OSIA qui ne permettrait une telle intervention de l'OFAC que lorsqu'une modification des circonstances de fait ou de droit l'exige.

L'autorité inférieure, de son côté, fait valoir en substance que la décision dont il est ici recours est une décision de reconsidération; si elle admet que les conditions de l'art. 26 OSIA devaient être respectées s'agissant de la première décision, elle soutient en revanche que tel ne serait pas le cas s'agissant d'une décision de reconsidération, la licéité de cette dernière ne dépendant que de l'admissibilité de la première décision. Dans la mesure où la décision de 2003, pour sa part, était conforme aux exigences de l'art. 26 OSIA, la décision de reconsidération n'aurait plus à être examinée sous cet angle.

Cette position qui marque une certaine logique ne sera pas examinée en l'espèce. En effet, les conditions de l'art. 26 OSIA sont également réunies.

Comme rappelé à juste titre par la recourante, la disposition susmentionnée prescrit que lorsque la modification de la situation de droit ou de fait l'exige, l'office ordonne la modification du règlement d'exploitation afin de l'adapter à la situation légale.

Or, il résulte des éléments rappelés ci-dessus qu'au moment où la décision attaquée a été prise, elle remplaçait un régime qui avait été défini comme provisoire dans la décision de 2003 et arrivait à échéance – après deux prorogations – au 31 août 2006. Cet élément de fait permettait à l'OFAC et sur la base de l'art. 26 OSIA, de procéder à l'adaptation du règlement d'exploitation tel qu'il avait été défini en 2003 dès lors que les mesures prises en 2003 ne le satisfaisaient plus. Laisser perdurer le régime transitoire valable jusqu'au 31 août 2006 n'aurait pas été admissible au regard de l'art. 26 OSIA qui impose d'adapter le règlement d'exploitation à la situation légale; en effet, à teneur des art. 3*b* OSIA, mais aussi 36*c* LA, un règlement d'exploitation doit avoir été approuvé par l'OFAC ; il est par essence destiné à réglementer l'aéroport, y compris les procédures d'approche et de décollage (cf. également Arrêt précité du TAF dans la cause A-1854/2006, consid. 5.1). Réglementer les procédures d'approche et de décollage par le biais d'une succession de réglementations provisoires serait contraire et à la sécurité du droit

et à la sécurité des procédures elles-mêmes. Dans ce domaine, il convient en effet que les procédures soient approuvées et publiées de manière, justement, à permettre aux usagers de se conformer aux exigences – et, dans le cas d'espèce – de connaître les procédures en vigueur; il sied en effet de rappeler que la situation topographique de l'aéroport de Lugano présente des particularités qui ont de tous temps imposé que les pilotes fassent une formation spéciale pour y accéder (cf. dossier de la cause A-1854/2006; D. p. 138 et annexe 12 a document susmentionné à propos de la « Lugano qualification »). Dès lors que la date de péremption du régime transitoire approchait, l'OFAC pouvait, sur la base de l'art. 26 OSIA, prendre les mesures pour adapter le règlement d'exploitation et ce non plus sur la base de prolongations de régimes provisoires, mais pour une durée indéterminée. Ce grief de la recourante doit dès lors être rejeté.

8.
La recourante s'en prend ensuite aux valeurs de pente telles que définies par la décision attaquée; elle expose en bref que la sécurité se satisfait également de valeurs de pente plus élevées et en veut pour preuve que Swiss, en date du 31 octobre 2003, avait obtenu une dérogation pour effectuer des approches comportant, en cours d'approche, un angle de 8°.

8.1 Avant d'examiner la question de savoir ce que la recourante peut valablement faire valoir s'agissant de la dérogation susmentionnée, il convient de préciser ce qui suit. Par cette argumentation, la recourante, mais sans autre motivation (art. 52 PA, consid. 1.4 ci-dessus), semble vouloir contester que les mesures prises aient accru le niveau de sécurité à l'aéroport de Lugano. Il y a dès lors lieu d'examiner brièvement si les exigences de l'OFAC procèdent effectivement d'une mauvaise appréciation des faits. Il sera également précisé que le présent Tribunal, bien qu'il dispose d'un plein pouvoir de cognition (art. 49 PA), fera preuve de réserve dans l'examen de l'appréciation des faits lorsque ces derniers concernent des questions liées étroitement aux circonstances de fait ou à des questions techniques (ATAF 2008 / 23, consid.3.3). Par ailleurs si, comme c'est le cas en l'espèce, les questions techniques concernent la sécurité, le pouvoir d'appréciation du TAF sera encore un peu plus limité (ATAF 2008 / 18, consid. 4) et le Tribunal de céans ne s'écartera pas sans motif de l'appréciation de l'autorité de première instance lorsque cette dernière dispose des connaissances techniques spécifiques aux

questions à examiner (ATF 131 II 683, consid. 2.3.2; cf. également MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, op. cit, p. 75, n.m. 2.154 et ss).

8.1.1 Avant la décision du 2 octobre 2003, les approches se déroulaient selon un angle initial de 6,65° (première phase d'approche), puis, lorsque l'avion arrivait à une altitude de 358 mètres au-dessus de l'aéroport et à une distance de 2778 mètres du seuil de piste, c'est-à-dire au Missed Approach Point (MAPt, point au-delà duquel il n'est plus possible d'effectuer une manoeuvre de remontée), l'angle était de 4,17°, avec PAPI réglé sur cet angle. Pour arriver à ce MAPt, les appareils devaient d'abord faire une descente comportant un degré de pente supérieur, soit précisément et selon les calculs de l'OFAC, de 11,58°. L'OFAC a constaté que cette manoeuvre était effectuée par des avions certifiés pour des valeurs de 5,5° ou 6°.

8.1.2 S'agissant du "plongeon" à 11,58° constaté par l'OFAC, les recourants de la procédure 2003 ont exposé qu'en réalité la manoeuvre n'était pas effectuée comme considéré par l'autorité inférieure, mais par paliers. C'est dire qu'ils ont exposé que les constatations de l'OFAC étaient erronées précisément parce que les pilotes ne respectaient pas les différentes étapes de l'approche telles que définies par le règlement d'exploitation. Sans qu'il soit ici nécessaire d'entrer dans le détail d'une telle argumentation, il y a lieu de considérer que le raisonnement qui consiste à prétendre qu'une procédure d'approche est sûre précisément parce qu'on ne la respecte pas ne saurait être pertinent (cf. également arrêt A-1854/2006, du 18 octobre 2010, consid. 9, avec renvoi aux consid. 8.3 ss s'agissant des distances de visibilité). Il sied également de rappeler que les conditions topographiques de l'aéroport sont particulières, entouré qu'il est de montagnes. Les angles d'approche tels que définis dans l'ancien règlement d'exploitation – et les recourants ne prétendaient pas le contraire – tenaient évidemment compte aussi de ces particularités. Il sied enfin de rejeter l'argumentation consistant à prétendre que l'ancienne procédure était sûre dès lors qu'il n'y avait pas eu d'accident à déplorer: cette argumentation a déjà été rejetée au stade de la décision sur demande de restitution de l'effet suspensif d'octobre 2003, décision confirmée par le TF dans son arrêt y relatif du 23 janvier 2004 (2A.539/2003, consid. 5.1).

8.1.3 Dans l'acte attaqué, l'OFAC a imposé un angle d'approche initial de 6,65°, puis de 6° avec PAPI calé sur cet angle. Il a considéré

qu'une telle approche n'impliquait plus qu'un "plongeon" de 7,2° avant de joindre le MAPt et que cet angle de pente pouvait être effectué par des avions certifiés à 6°. En effet, il a exposé que la certification pouvait offrir une marge de tolérance de + 2°.

La recourante ne conteste pas ce raisonnement en soi. Elle considère seulement que l'exigence de certification à 6° de la part du constructeur est excessive au regard de la sécurité. Ce raisonnement ne saurait être suivi.

La certification correspond à la garantie donnée par le constructeur que l'appareil peut effectuer certaines performances dans des circonstances données. La certification ici exigée correspond aux capacités techniques en configuration d'atterrissage, c'est-à-dire alors que l'appareil se rapproche du sol. Il n'est pas nécessaire de disposer de grandes connaissances en aéronautique pour admettre que la phase d'atterrissage puisse être considérée comme l'une des plus dangereuses d'un vol. Et spécialement si l'on considère la topographie des alentours de l'aéroport ici en cause, une procédure de remontée étant rendue nécessairement plus difficile par la présence de montagnes. Dans de telles circonstances, il ne paraît pas déraisonnable du tout d'exiger une certification correspondant à l'angle de l'approche finale. Même si les conclusions tendant à l'instauration d'un régime d'approche à 5,5° sont irrecevables (consid. 1.5 ss ci-dessus), il y a lieu de considérer brièvement ce qui suit. Ces conclusions avaient pour but de faire examiner par le Tribunal de céans une procédure différente, à savoir la procédure d'approche satellitaire. Selon les déclarations de la recourante, des travaux seraient en cours pour tenter de définir une telle procédure. En l'état, cependant, cette possibilité ne semble pas encore s'être concrétisée.

Si ces conclusions devaient être examinées dans le cadre des moyens techniques actuellement à disposition, il y aurait également lieu de les rejeter : il résulte en effet très clairement des calculs effectués par l'OFAC qu'un angle de descente finale à 5,5° implique un "plongeon" de 7,9° pour intercepter le PAPI (dossier de l'OFAC, p. 104). Un tel angle de descente ne saurait être pratiqué par des aéronefs certifiés à 5,5°, même avec la marge de tolérance de +2° admise par l'OFAC. Pour ce motif déjà, le recours doit être rejeté et la décision attaquée confirmée.

8.1.4 S'agissant de la "letter of non-objection", elle n'est pas une certification à proprement parler, mais, comme son nom l'indique assez clairement aux yeux du Tribunal de céans, l'indication donnée par le constructeur qu'il n'y a pas d'obstacle majeur à ce qu'un pilote effectue certaines manoeuvres. Cette exigence concerne la phase initiale d'approche, c'est-à-dire – quand-même – une phase au cours de laquelle l'appareil commence une descente et perd de l'altitude. Il y a lieu de retenir que cette "letter of non objection" est une exigence moins lourde que la certification à proprement parler et que la proposition – ainsi que la décision ici attaquée – allaient dans le sens de la recourante. En effet, et comme déjà dit, selon les termes de la décision de 2003, l'angle de pente devait être de 6,65° linéaire et la certification exigée était également de 6,65°. En l'état et quoi qu'il en soit, la recourante ne dit pas en quoi l'exigence de la "letter of non objection" serait contraire au droit; il n'y a donc pas lieu de s'y arrêter davantage.

8.2 La recourante se réfère ensuite à la décision de l'OFAC, du 31 octobre 2003, par laquelle ce dernier a autorisé Swiss à opérer durant deux mois encore sur l'aéroport de Lugano selon un angle de 4,17° en approche finale et PAPI réglé sur ce même angle. Il est exact que Swiss, qui exerçait à l'époque elle-même le trafic de ligne de et vers Lugano, a obtenu une dérogation pour procéder à des approches qui, entre la phase initiale et la phase finale, comportaient un palier présentant un angle de 8° (cf. dossier A-1854/2006, annexe V au recours présenté par l'exploitant au Tribunal fédéral contre le refus de restitution de l'effet suspensif). Cette dérogation avait toutefois été accordée pour deux mois seulement et Swiss possédait des « Jumbolino » qui sont certifiés pour des valeurs de pente à 6°, ce qui n'est pas le cas des avions Saab de la recourante. Les motifs de la dérogation tenaient essentiellement au fait que Swiss n'aurait plus assuré la desserte de l'aéroport si une telle dérogation n'avait pas été accordée, supprimant ainsi tout trafic de ligne de et vers le Tessin. La dérogation a également été accordée pour deux mois, période à l'issue de laquelle la compagnie Cirrhus Airline reprenait les liaisons de l'aéroport de Lugano; cette dernière compagnie possédait, à tout le moins à l'époque, des appareils Dash 8, certifiés pour des angles de pente en configuration d'approche de 6,65° (cf. la décision de l'OFAC, du 31 octobre 2003).

8.3 Sans qu'il appartienne au Tribunal de céans d'examiner le bien-fondé de la dérogation accordée à l'époque à Swiss, il y a lieu de considérer qu'une dérogation telle que celle dont a pu bénéficier Swiss était de très courte durée et a été dictée par l'intérêt public qu'il y avait à assurer la desserte du Tessin par des avions de ligne. Cette mesure avait été prise dans l'urgence, créée notamment par la décision de 2003. Dans le contexte de l'époque et au vu des faits rappelés ci-dessus, il paraît assez compréhensible que pour une durée très limitée, l'OFAC ait pu procéder à une pondération des intérêts en cause différente de celle à laquelle il procède ici en imposant des mesures destinées à durer nettement plus longtemps. En d'autres termes, même si l'OFAC avait admis – et le présent Tribunal n'examinera pas plus avant cette question – une atteinte à la sécurité pour une durée limitée et compte tenu de la nécessité d'assurer le trafic de ligne de et vers Lugano, la recourante ne saurait en déduire quoi que ce soit s'agissant de l'examen du cas d'espèce, et certainement pas que la sécurité peut être relativisée. Il convient au demeurant de rappeler que la sécurité des procédures d'approche est un intérêt public majeur (arrêt de ce jour précité, consid. 9 et également arrêt du Tribunal fédéral dans la cause 2A.539/2003, du 23 janvier 2004, consid. 5.2, arrêt qui traitait précisément de la question de l'effet suspensif dont la restitution avait été refusée par la CRINEN en octobre 2003).

Il découle de ce qui précède que les mesures ici attaquées doivent être confirmées. Les griefs mettant en cause la question de savoir si elles sont conformes à la sécurité sont dès lors mal fondés et doivent être rejetés.

9.
S'agissant toujours des angles de pente adoptés dans la décision attaquée, la recourante invoque ensuite une violation du principe de la proportionnalité. Elle expose en substance que ses appareils (comme déjà dit certifiés pour des angles d'approche de 5,5°) ne sauraient être adaptés sans coûts excessifs aux exigences de l'OFAC. Elle invoque ainsi une atteinte à sa liberté économique.

9.1 L'art. 5 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération Suisse, du 18 avril 1999 (Cst., RS 101), impose que les actions l'Etat répondent à un intérêt public et restent proportionnées au but visé. L'art. 36 al. 3 Cst permet de limiter les droits fondamentaux – dont fait

partie la liberté économique inscrite à l'art. 27 Cst. – pour autant que la limitation soit proportionnée au but visé. Le principe de la proportionnalité impose qu'il y ait un rapport raisonnable entre le but d'intérêt public recherché et les moyens choisis pour y parvenir. L'intérêt public et la proportionnalité se confondent parfois dans la mesure où le respect de la seconde ne se pose que si la mesure prise poursuit effectivement un but d'intérêt public (HANGARTNER IVO, art. 5 Cst., in EHRENZELLER BERNHARD / MASTRONARDI PHILIPPE / SCHWEIZER RAINER J / VALLENDER KLAUS [HRSG], die Schweizerische Bundesverfassung, 2ème éd., Zurich et St-Gall, 2008).

La jurisprudence et la doctrine subdivisent le principe de la proportionnalité en trois règles : celle de l'aptitude, celle de la nécessité et celle de la proportionnalité au sens étroit (ATF 130 II 425 consid. 5.2, 131 I 91 consid. 3.3, 125 I 474 consid. 3).

9.2 Selon la règle de l'aptitude, la mesure doit être apte à réaliser le but d'intérêt public visé (ATF 128 I 310, consid. 5b/cc). Dans ce cadre, et par rapport à la procédure antérieure au mois de novembre 2003, il y a lieu de considérer que l'adaptation des angles de pente à la réalité topographique, l'exigence de certification correspondante, le réglage des instruments au sol et le fait d'éviter que les appareils ne procèdent à des descentes selon des pentes trop raides est apte à améliorer le niveau de sécurité. A cela s'ajoute le fait que la nouvelle procédure ne nécessite pas des interprétations du règlement d'exploitation de la part des pilotes qui descendaient par paliers lorsqu'ils effectuaient l'ancienne procédure. Le principe de l'aptitude est donc respecté.

9.3 Selon le principe de la nécessité, l'autorité doit choisir, parmi les diverses mesures possibles, celle qui lèse le moins possible les intérêts opposés. Dès lors que le présent Tribunal a considéré que les mesures étaient aptes à assurer la sécurité, qu'elles n'étaient pas (dans le cadre de la motivation du recours ici examiné) contraires à la loi ni ne procédaient d'un excès ou d'un abus du pouvoir d'appréciation de l'autorité inférieure (consid. 9.1 ss ci-dessus), elles respectent également le principe de la nécessité. Au demeurant, la recourante n'en propose pas d'autres hormis l'instauration d'un régime d'approche à 5,5° (dans le cadre des conclusions remaniées de 2009 et qui sont irrecevables). En l'état et dès lors que l'approche satellitaire n'est pas une réalité tangible, un tel degré de pente ne serait de toute manière pas possible pour des aéronefs certifiés à 5,5. En effet, pour cueillir le

faisceau lumineux du PAPI, les pilotes devraient – alors qu'ils sont proches du sol – effectuer des descentes à 7,9°, angle qui excède la marge de sécurité considérée comme nécessaire par l'OFAC (cf. consid. 8.1.3 ci-dessus). Au demeurant, la recourante ne conteste pas cette marge de manoeuvre.

9.4 Enfin, la proportionnalité au sens étroit exige que la mesure soit dans un rapport raisonnable avec le sacrifice imposé à l'administré. C'est dans ce cadre qu'il y a lieu de procéder à la pondération des intérêts opposés. A cet égard, la recourante expose que l'exigence de certification à 6° et de "letter of non objection" lui imposerait un sacrifice financier trop élevé. Elle ne dit pas à combien se chiffrerait ce sacrifice. Elle n'allègue pas non plus qu'elle ne peut plus opérer à l'aéroport de Lugano depuis que ces restrictions ont été mises en place; bien au contraire, il ressort de son argumentation qu'elle opère régulièrement de et vers Lugano; il suffit pour s'en convaincre de consulter même rapidement son site internet (www.darwinairline.com).

Par ailleurs, le sacrifice qui serait ici exigé d'elle l'est à la condition qu'elle utilise la procédure d'approche directe IGS 01; tel n'est pas le cas dès lors qu'elle utilise les procédures de circling 19, et ce avec un certain succès depuis maintenant plusieurs années. Dès lors qu'aucun sacrifice ne lui est imposé comme condition à la poursuite de son activité commerciale, le Tribunal de céans retiendra que le principe de la proportionnalité au sens étroit est respecté.

Le grief de violation du principe de la proportionnalité est donc rejeté.

10.
La recourante, enfin, invoque que l'OFAC, en imposant des mesures telles que définies dans la décision attaquée, ne remplit plus correctement ses obligations. Elle invoque l'ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) (Org. DETEC, RS 172.217.1) et expose que l'OFAC, en restreignant ainsi qu'il le fait l'accessibilité de l'aéroport de Lugano, ne poursuit plus le but de « garantir une offre attrayante et conforme aux besoins dans le domaine de l'aviation civile en renforçant la compétitivité des entreprises suisses de transport au niveau national et international » (art. 7 al. 2 litt.b Org. DETEC).

10.1 Il y a tout d'abord lieu de constater qu'il est exact que l'accessibilité de l'aéroport de Lugano est restreinte à tout le moins en ce qui concerne l'utilisation de l'approche directe IGS 01 (sur cette question, voir également l'arrêt du TAF dans la cause A-1854/2006, consid. 12). Il n'en demeure pas moins que cette disposition n'impose pas – ni ne permet – au DETEC, respectivement à l'OFAC, de ne pas respecter les impératifs de sécurité, impératifs dont il a été considéré ci-dessus qu'ils sont prépondérants (consid. 8 ss ci-dessus).

Par ailleurs, cette disposition, rédigée en termes génériques, marque la volonté de son auteur de maintenir des liaisons de qualité dans le domaine du trafic aérien. Le fait d'élaborer des procédures d'approche sûres sur un aéroport en fait également partie, même si cela impose les limitations que la recourante conteste ici.

10.2 Comme considéré ci-dessus, la recourante conteste essentiellement le caractère définitif des mesures ici imposées, davantage encore que les mesures elles-mêmes. Rappelant les diverses interventions de l'OFAC concernant l'aéroport de Lugano, la recourante se plaint essentiellement de ce que l'OFAC ait fixé pour une durée indéterminée un régime analogue à celui qui avait été défini de manière transitoire dans la décision du 2 octobre 2003 et qui a été maintenu jusqu'au 31 août 2006 (cf. consid. 4 ci-dessus). Elle considère pour sa part que cette situation ne saurait perdurer dans la mesure où les conditions d'approche directe aux instruments sont trop restrictives pour une opérabilité optimale de l'aéroport. Aussi bien dans le cadre du présent recours que dans celui de la procédure relative à la décision du 2 octobre 2003, la recourante a maintes fois, et déjà depuis l'année 2004, demandé que la procédure soit suspendue dans l'attente des résultats d'études portant sur la faisabilité d'une approche satellitaire à Lugano (cf. en particulier arrêt de ce jour dans la cause A-1854/2006, consid. en fait N, WM; le courrier de la recourante du 25 novembre 2009). Elle considère que l'adoption pour une durée indéterminée des mesures ici attaquées ferait obstacle à l'avancement de ces travaux.

C'est omettre que la responsabilité de développer des procédures d'approche ou de décollage faisant partie intégrante du règlement d'exploitation incombe en premier lieu à l'exploitant. En effet, dans la règle et hormis les cas prévus par l'art. 26 OSIA (cf. consid. 7. ci-dessus et surtout arrêt du TAF A-1854/2006, consid. 5 ss,

spécialement 5.2.1 et 5.2.2), c'est l'exploitant de l'aéroport qui devrait soumettre pour approbation de l'OFAC un règlement d'exploitation; il en va de même pour toute modification. C'est donc en première ligne à l'exploitant d'agir pour que de telles recherches aboutissent. Une nouvelle approche directe serait vraisemblablement souhaitable. Cependant, le fait que le régime ici attaqué soit instauré à titre provisoire ou pour une durée indéterminée ne fait pas obstacle en soi aux travaux qui pourraient être menés. Dans l'intervalle, l'aéroport dispose des procédures d'approche alternatives que sont les circling, procédures que la recourante et comme déjà considéré ci-dessus, utilise avec un certain succès depuis plusieurs années maintenant (cf. sur ces question, arrêt A-1854/2006, consid. 12).

11.
Il découle de ce qui précède que le recours, pour autant que recevable, doit être rejeté.

12.
Conformément à l'article 63 PA, la partie qui succombe doit supporter les frais de la cause. En l'espèce et compte tenu de l'issue du présent recours, la somme de 2'000 francs, correspondant à l'avance de frais versée en date du 24 octobre 2006, sera mise à la charge de la recourante.

Conformément à l'article 64 PA, il n'y pas lieu à des dépens.

Le dispositif se trouve à la page suivante.

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :

1.
Le recours est rejeté pour autant que recevable.

2.
Les frais de procédure, d'un montant de 2'000 francs, sont mis à la charge de la recourante. Ce montant est compensé par l'avance de frais déjà versée.

3.
Il n'est pas alloué de dépens.

4.
Le présent arrêt est adressé :

- à la recourante (Acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (Recommandé)
- Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) (Recommandé avec avis de réception)

L'indication des voies de droit se trouve à la page suivante.

La présidente du collège : Le greffier :

Claudia Pasqualetto Péquignot Gilles Simon

Indication des voies de droit :

La présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral [LTF, RS 173.110]). Le mémoire doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains de la partie recourante (voir art. 42 LTF).

Expédition :