

AJDA 2007 p. 2035

Le régime de responsabilité du contrôle de la navigation aérienne

Arrêt rendu par Cour administrative d'appel de Versailles

3e chambre

11 septembre 2007

n° 06VE00697

Sommaire :

Application d'un régime de responsabilité pour faute simple au service public du contrôle de la navigation aérienne.

Texte intégral :

Considérant que le 11 novembre 1993 M. Olivier Cyrot, âgé de vingt-et-un ans, qui pilotait un avion de tourisme, a été victime d'une collision avec un autre aéronef alors qu'il s'apprêtait à atterrir sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble ; que, le 23 janvier 2003, M. Dominique Cyrot et Mme Marie-Jeanne Cyrot ses parents, Mme Anne-Laure Gaudillat, Mme Magali de Bretagne, Mme Florence Mele et M. Martin Cyrot, ses frères et soeurs, ont saisi le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer et l'établissement public national Aéroports de Paris de demandes préalables indemnitaires tendant à la réparation du préjudice moral que leur a causé le décès de la victime ; que, par courriers des 9 et 23 juillet 2003, Aéroports de Paris a rejeté leur réclamation en leur opposant la prescription quadriennale et le ministre a fait de même par décision du 10 septembre 2003 ; que, par le jugement contesté, dont les consorts Cyrot interjettent appel, le tribunal administratif de Versailles a rejeté leur demande en estimant que leurs créances sur Aéroports de Paris et sur l'État étaient prescrites à la date à laquelle ils ont présenté leurs réclamations préalables ;

Sur la recevabilité de la requête d'appel :

Considérant que, contrairement à ce que soutient Aéroports de Paris, la requête des consorts Cyrot est suffisamment motivée dès lors qu'elle conteste le motif de rejet de la demande retenu par les premiers juges et ce alors même qu'elle se borne, pour le surplus, à renvoyer aux écritures produites devant le tribunal administratif, qui n'étaient pas jointes à la requête d'appel ;

Sur le fond :

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 31 décembre 1968 susvisée relative à la prescription des créances sur l'État, les départements, les communes et les établissements publics : « Sont prescrites, au profit de l'État, des départements et des communes, sans préjudice des déchéances particulières édictées par la loi et sous réserve des dispositions de la présente loi, toutes créances qui n'ont pas été payées dans un délai de quatre ans à partir du premier jour de l'année suivant celle au cours de laquelle les droits ont été acquis. Sont prescrites, dans le même délai et sous la même réserve, les créances sur les établissements publics dotés d'un comptable public » ; qu'aux termes de l'article 2 de la même loi : « La prescription est interrompue par [...]. Tout recours formé devant une juridiction relatif au fait générateur, à l'existence, au montant ou au paiement de la créance, quel que soit l'auteur du recours et même si la juridiction saisie est incompétente pour en connaître et si l'administration qui aura finalement la charge du règlement n'est pas partie à l'instance. Un nouveau délai de quatre ans court à compter du premier jour de l'année suivant celle au cours

de laquelle a eu lieu l'interruption. Toutefois, si l'interruption résulte d'un recours juridictionnel, le nouveau délai court à partir du premier jour de l'année suivant celle au cours de laquelle la décision est passée en force de chose jugée » ; qu'en vertu de ce dernier article, une plainte contre X. avec constitution de partie civile interrompt le cours de la prescription quadriennale dès lors qu'elle porte sur le fait générateur, l'existence et le montant ou le paiement d'une créance sur une collectivité publique ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la suite de l'accident mortel dont a été victime M. Olivier Cyrot à proximité de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, une plainte contre X. avec constitution de partie civile a été déposée le 28 mars 1994 afin de rechercher les responsables de cet accident ; que cette plainte, qui est relative à la créance des consorts Cyrot sur l'Etat et sur Aéroports de Paris, dont relèvent le contrôle de la navigation aérienne et l'exploitation de l'aérodrome, a interrompu le cours de la prescription quadriennale en vertu des dispositions précitées de l'article 2 de la loi du 31 décembre 1968 ; que, par jugement du 10 octobre 2002, le tribunal de grande instance d'Evry a condamné l'autre pilote impliqué dans la collision, M. L., à une peine de dix-huit mois d'emprisonnement avec sursis et à une interdiction de conduire un aéronef ; qu'un nouveau délai de quatre ans a ainsi commencé à courir à compter du 1er janvier 2003 ; que, par suite, les créances des consorts Cyrot sur l'Etat et sur Aéroports de Paris n'étaient pas prescrites lorsqu'ils ont présenté leurs réclamations indemnitaires préalables le 23 janvier 2003 ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que c'est à tort que les premiers juges se sont fondés sur la prescription de leurs créances pour rejeter la demande des consorts Cyrot ;

Considérant, toutefois, qu'il appartient à la cour, saisie de l'ensemble du litige par l'effet dévolutif de l'appel, d'examiner les autres moyens soulevés par les consorts Cyrot devant le tribunal administratif de Versailles ;

En ce qui concerne la recevabilité de demande :

Considérant, en premier lieu, qu'un requérant peut se borner à demander à l'administration réparation d'un préjudice qu'il estime avoir subi pour ne chiffrer ses prétentions que devant le juge administratif ; que, par suite, la circonstance que la réclamation préalable du 23 janvier 2003, qui a été présentée au nom de chacun des requérants, n'a pas chiffré les prétentions de M. Martin Cyrot est sans influence sur la recevabilité de la demande en tant qu'elle a été présentée par ce dernier ;

Considérant, en second lieu, que si le ministre a soutenu, devant le tribunal administratif de Versailles, que les consorts Cyrot ne s'étaient pas acquittés du droit de timbre de 15 euros prévu par l'article L. 411-1 du code de justice administrative, en vigueur à la date d'introduction de la demande, il ressort des pièces du dossier que cette fin de non-recevoir manque en fait et doit donc être écartée ;

En ce qui concerne la responsabilité de l'Etat et d'Aéroports de Paris :

Considérant qu'aux termes de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile, en vigueur à la date de l'accident litigieux, Aéroports de Paris « est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région parisienne et qui ont pour objet [...] de guider la navigation, [...] ainsi que toutes installations annexes » ; qu'aux termes de l'article R. 252-17 du même code en vigueur à la même date, relatif à Aéroports de Paris : « Le directeur général agit en double qualité : agent d'exécution du conseil d'administration ; agent du pouvoir central ; [...]. Il est également responsable devant le ministre chargé de l'aviation civile en ce qui concerne l'exercice des attributions qui lui sont dévolues par l'article R. 252-19. Il peut être assisté dans l'exercice de ses fonctions par des agents qui possèdent également la double qualité d'agent d'exécution du conseil d'administration et d'agent du pouvoir central. Ces agents sont nommés et peuvent être révoqués par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. » ; qu'enfin, aux termes de l'article R. 252-19 du même code : « Le directeur général en tant qu'agent du pouvoir central assure dans la zone de l'aéroport la direction des services de sécurité de la navigation

aérienne. Il a en cette qualité, autorité sur le personnel de l'Etat chargé de l'exécution de ces services. [...] » ; qu'il résulte de l'ensemble de ces dispositions que si Aéroports de Paris a la responsabilité des installations nécessaires au contrôle de la navigation aérienne, la responsabilité de l'exécution du service de sécurité de la navigation aérienne incombe en revanche à l'Etat ;

S'agissant de la responsabilité de l'Etat au titre de l'exécution du service de sécurité de la navigation aérienne :

Considérant, en premier lieu, que l'aérodrome de Toussus-le-Noble est un « aérodrome contrôlé » sur lequel, selon l'arrêté du 17 juillet 1992 susvisé relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs, le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome ; qu'à ce titre, il résulte de la réglementation de la circulation aérienne que la tour de contrôle a notamment pour mission de transmettre aux avions évoluant dans la circulation d'aérodrome des informations de trafic afin de prévenir les abordages en vol, tandis qu'il incombe aux pilotes d'éviter les abordages avec d'autres aéronefs à l'aide de ces informations ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que M. Cyrot a annoncé à la tour de contrôle, 17 secondes après M. L., avoir passé le point Sierra, qui marque l'entrée dans le circuit de l'aérodrome de Toussus-le-Noble ; qu'en réponse à ce message, la tour de contrôle a invité M. Cyrot à la rappeler à son arrivée sur la base et l'a informé de la présence de l'avion de M. L. entre le point Sierra et cette base ; que M. Cyrot a répliqué qu'il rappellerait à son arrivée sur la base ;

Considérant que le ministre soutient que le service de navigation aérienne s'est conformé à ses obligations réglementaires en transmettant à M. Cyrot une information de trafic relative à la présence d'un autre avion entre le point Sierra et la base ; qu'il résulte toutefois de l'instruction que les postes de « contrôle au sol » et de « tour », étaient regroupés, en raison de la présence réglementairement prévue de seulement deux contrôleurs aériens au lieu de trois en situation normale, et occupés par le même agent, lequel n'était ainsi pas concentré exclusivement sur sa mission de prévention des abordages en vol ; qu'il en a résulté qu'alors que le risque de collision entre les deux avions avait été détecté par l'agent en poste et que le faible écart dans le temps entre les deux messages laissait subsister un doute quant à l'ordre de passage des avions au point Sierra, ledit agent n'a pas transmis l'information de trafic à M. L. et n'a pas réitéré cette information auprès de M. Cyrot, lequel n'avait pourtant pas manifesté sa compréhension du risque de collision ; qu'ainsi, le service de contrôle de la navigation aérienne, alors même qu'il avait adressé une information de trafic à M. Cyrot, a commis une faute dans l'exercice de sa mission de prévention des abordages en vol des avions sur le circuit d'aérodrome ; que cette faute est de nature à engager la responsabilité de l'Etat envers les consorts Cyrot ; qu'en revanche, la circonstance que la tour de contrôle n'a pas informé M. Cyrot et M. L. de la présence d'un avion est restée sans incidence sur la survenance de la collision dès lors que cet avion, qui était sur le point d'atterrir, était très éloigné des deux autres ;

Considérant, en deuxième lieu, qu'il n'est pas établi qu'un encombrement des fréquences radio aurait fait obstacle à ce que M. L. soit informé de la présence de l'avion de M. Cyrot et aurait conduit ce dernier à annoncer avec retard son passage au point Sierra, contribuant ainsi à la survenance de la collision ;

Considérant, en troisième lieu, que s'il résulte de l'instruction que le point Sierra, situé à l'intersection de sept allées forestières dans le bois d'Aigrefin, était difficilement identifiable pour les pilotes, de sorte qu'il était d'usage fréquent qu'ils se repèrent par rapport au toit rouge d'une ferme situé à 400 mètres de ce point, il n'est pas établi que cette difficulté aurait été l'une des causes de la survenance de l'accident litigieux ;

Considérant, en quatrième lieu, qu'il ne résulte pas de l'instruction que la circonstance que, sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble, le numéro d'atterrissage soit attribué plus tardivement que ce que prévoit la réglementation de la circulation aérienne référencée 3-55, § 5.3.1.3 ait

été de quelque manière que ce soit l'une des causes de l'accident dont a été victime M. Cyrot ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que seule la faute du service de contrôle de la navigation aérienne dans sa mission de prévention des abordages en vol est de nature à engager la responsabilité de l'Etat envers les consorts Cyrot ;

S'agissant de la responsabilité d'Aéroports de Paris au titre des installations nécessaires au contrôle de la navigation aérienne :

Considérant que les consorts Cyrot soutiennent que la tour de contrôle de l'aérodrome de Toussus-le-Noble est implantée de telle manière que les contrôleurs aériens ne sont pas en mesure de suivre visuellement l'approche des avions qui se préparent à atterrir, alors que la réglementation de la circulation aérienne référencée 3-53 § 5-3-1 prévoit, que « le contrôle d'aérodrome doit suivre la progression de tout vol dans le circuit d'aérodrome » ; qu'il ne résulte toutefois pas de l'instruction que si un suivi visuel de l'approche des avions de M. Cyrot et de M. L. avait été possible depuis la tour de contrôle, la collision ne serait pas survenue ; que, par suite, la responsabilité d'Aéroports de Paris ne saurait, en tout état de cause, être engagée à raison d'un défaut d'aménagement des installations de contrôle de la navigation aérienne ;

En ce qui concerne les causes exonératoires :

Considérant, en premier lieu, que, par jugement du 10 octobre 2002, le tribunal de grande instance d'Evry a condamné M. L. à une peine de dix-huit mois d'emprisonnement avec sursis pour homicide involontaire par manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence en le reconnaissant coupable de deux fautes ayant consisté, d'une part, à être en descente au moment de la collision, alors qu'il aurait dû se trouver à la même altitude que celle de l'avion de M. Cyrot, ce qui aurait dû lui permettre de le visualiser et, d'autre part, à suivre une trajectoire non conforme à la réglementation depuis le point Sierra vers la base ; qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'espèce en évaluant à 50 % la part de responsabilité de M. L. dans la survenance de la collision de son avion avec celui de M. Cyrot ;

Considérant, en second lieu, qu'il résulte de l'instruction qu'après avoir reçu l'information de trafic relative à la présence de l'avion de M. L. entre le point Sierra et la base, M. Cyrot, qui n'a notamment pas demandé d'explications complémentaires à la tour de contrôle, n'a pas accompli toutes les démarches nécessaires afin d'éviter l'abordage, alors que, selon la réglementation de la circulation aérienne, il incombe au pilote, commandant de bord, d'éviter les abordages avec d'autres aéronefs à l'aide de l'information du trafic ; que cette négligence est constitutive d'une faute ; qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'espèce en évaluant à 10 % sa part de responsabilité dans la survenance de l'accident dont il a été victime ;

En ce qui concerne le préjudice moral des consorts Cyrot :

Considérant que le préjudice moral subi par M. et Mme Dominique Cyrot en raison du décès de leur fils peut être évalué, pour chacun d'eux, à 15 000 euros ; que celui de Mme Gaudillat, Mme de Bretagne, Mme Mele et de M. Martin Cyrot en raison de la perte de leur frère peut être évalué, pour chacun d'eux, à 5 000 euros ; que, compte tenu du partage de responsabilité ci-dessus précisé, il y a lieu de condamner l'Etat à supporter 40 % de ces sommes et à verser, en conséquence, une somme de 6 000 euros respectivement à M. Cyrot et à Mme Cyrot et une somme de 2 000 euros respectivement à Mme Gaudillat, Mme de Bretagne, Mme Mele et M. Martin Cyrot ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que les consorts Cyrot sont fondés à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Versailles a rejeté leur demande ; qu'en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de condamner l'Etat à verser à

M. Dominique Cyrot, Mme Marie-Jeanne Cyrot, Mme Anne-Laure Gaudillat, Mme Magali de Bretagne, Mme Florence Mele et M. Martin Cyrot la somme globale de 6 000 euros au titre des frais exposés par eux et non compris dans les dépens ; qu'en revanche, il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de condamner les consorts Cyrot à verser à Aéroports de Paris la somme que cette société demande au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens ;

Décide :

Art. 1er : Le jugement n° 0301239 en date du 30 décembre 2005 du tribunal administratif de Versailles est annulé.

Art. 2 : L'Etat est condamné à verser :

- la somme de 6 000 euros à M. Dominique Cyrot,
- la somme de 6 000 euros à Mme Marie-Jeanne Cyrot,
- la somme de 2 000 euros à Mme Anne-Laure Gaudillat,
- la somme de 2 000 euros à Mme Magali de Bretagne,
- la somme de 2 000 euros à Mme Florence Mele,
- la somme de 2 000 euros à M. Martin Cyrot.

Art. 3 : L'Etat versera la somme globale de 6 000 euros à M. Dominique Cyrot, Mme Marie-Jeanne Cyrot, Mme Anne-Laure Gaudillat, Mme Magali de Bretagne, Mme Florence Mele et M. Martin Cyrot au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Demandeur : Cyrot (Cts)

Composition de la juridiction : Mme Vettraino, prés. - M. Davesne, rapp. - M. Brunelli, c. du g.

Mots clés :

RESPONSABILITE * Responsabilité pour faute * Faute simple * Navigation aérienne * Contrôle