CONCLUSIONS

M. Xavier DOMINO, rapporteur public

Le risque aviaire, qui désigne les risques d'accidents ou de dommages causés par des collisions ente des oiseaux et des avions, est loin d'être anecdotique. Tous les ans il y cinq à six mille incidents avec des volatiles dans l'aviation civile dont près de huit cents en France.

C'est l'un de ces accidents qui est à l'origine du présent litige.

Le 5 décembre 2008, à 9 heures, la société en charge du service de prévention du péril aviaire (SPPA) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac a signalé la présence de nombreux oiseaux sur l'aérodrome. A 9h43 puis à 9h46, deux avions ont pu respectivement décoller puis atterrir sans que soit signalée la présence d'oiseaux sur les pistes. A 9h53, un Embraer 135, qui a atterri une minute plus tôt, annonce au service de contrôle de la circulation aérienne qu'« *il y avait de nombreux oiseaux le long de la piste, sur la piste* ».

Au même moment, un Airbus A 321 d'Air France s'aligne pour décoller sur une piste à proximité. A 9h54, le service de contrôle de la circulation aérienne autorise l'équipage de l'Airbus à décoller. L'avion décolle, mais doit revenir se poser en raison de dommages causés à l'un de ses réacteurs par des oiseaux.

La SA Air France et son assureur, la SA AXA Corporate Solutions Assurances, ont demandé au tribunal administratif de Toulouse de condamner l'Etat et la SA Aéroport Toulouse-Blagnac à les indemniser des préjudices subis du fait de cet accident.

Par un premier jugement n° 1003078 du 9 janvier 2014, le tribunal administratif de Toulouse a :

- déclaré que la réparation des dommages devrait être mise à la charge de l'Etat et de la SA Aéroport Toulouse-Blagnac à concurrence de 40 % chacun et laissée à celle de la SA Air France à hauteur de 20%,
- décidé que la SAS GIP-MPA, à laquelle la SA Aéroport Toulouse Blagnac avait confié l'exécution du service de prévention du risque aviaire, devait garantir cette dernière de sa condamnation,
- ordonné une mesure d'expertise pour la détermination du montant de l'indemnisation.

Par un second jugement n° 1003078 du 30 décembre 2014, le tribunal administratif de Toulouse a condamné l'Etat et la SA Aéroport Toulouse-Blagnac à verser à la SA Air France la somme de 234 520,63 euros et à la SA AXA Corporate Solutions Assurances la somme de 257 204,13 euros.

Sur appel principal de la SAS GIP-MPA, de l'Etat et de la SA Aéroport Toulouse-Blagnac, et appel incident des SA Air France et AXA Corporate Solutions Assurances, la cour administrative d'appel de Bordeaux a, par arrêt n° 15BX00661, 15BX00716 du 12 juillet 2016 :

- ☞ rejeté le recours du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ;
- ☞ condamné l'Etat à verser à la SA Air France une somme de 293 150,79 euros et à la SA AXA Corporate Solutions Assurances une somme de 321 505,16 euros ;
- ☞ condamné la SA Aéroport Toulouse-Blagnac à verser à la SA Air France et à la SA AXA Corporate Solutions Assurances les mêmes sommes ;
- ☞ jugé que la SAS GIP-MPA ne garantirait la SA Aéroport Toulouse-Blagnac que de la moitié des condamnations prononcées à son encontre.

Pour l'essentiel, la cour a estimé :

- ☞ que l'absence d'intervention rapide du service de prévention du risque aviaire révélait une faute dans le fonctionnement de ce service ;
- ☞ que l'Etat avait commis une faute dans l'exercice de sa mission de police de la circulation aérienne, les agents de la tour de contrôle n'ayant pas transmis à l'agent chargé de la lutte aviaire l'information communiquée par l'équipage de l'Embraer ;
- ☞ que, réformant le jugement du TA sur ce point, l'équipage de l'avion d'Air France, autorisé à décoller par la tour de contrôle et qui n'était pas averti qu'aucun des moyens de lutte contre le péril aviaire n'avait alors été mis en œuvre, ne pouvait être regardé comme ayant pris un risque en décidant de décoller deux minutes plus tard ;
- ☞ que la société Aéroport Toulouse-Blagnac avait fait preuve d'un défaut de surveillance de son sous-traitant, la société GIP-MPA, et, par suite, il ne pouvait être fait que partiellement droit à son appel en garantie.

La société Aéroport Toulouse-Blagnac s'est pourvue en cassation devant vous et la société GIP-MPA a formé un pourvoi incident contre cet arrêt en tant qu'il a retenu la responsabilité de la société Aéroport de Toulouse-Blagnac à l'égard de la société Air France et de son assureur, et en ce qu'il l'a condamné à garantir la société Aéroport de Toulouse-Blagnac à hauteur de la moitié des condamnations prononcées à l'encontre de celle-ci et rejeté le surplus des conclusions de la société GIP-MPA.

1. Vous êtes bien compétents pour connaître de tous les aspects de ce litige.

S'il est vrai que le gestionnaire de l'aéroport est désormais une société privée, le contrat qui lie cette société à la SAS GIP-MPA, qui a en charge la mission d'effarouchage des oiseaux sur l'aérodrome, avait été initialement conclu avec la CCI (pour la compétence du JA dans ce cas, même lorsqu'une personne privée se substitue à une personne publique initialement signataire, voyez TC, 16 octobre 2006, Centre national de réassurance c/ Mutuelle des architectes français, n° 3506, au Recueil, concl. Stahl).

2. Pour ce qui est du partage de responsabilité, au cœur des contestations du pourvois, nous pensons que la cour a bien fait de reconnaître la responsabilité de la société Aéroport de Toulouse Blagnac, et qu'elle a bien fait

également d'écarter, contrairement à ce qu'avait fait le TA, la responsabilité de d'équipage de l'avion.

2.1 Sur la responsabilité de la société, tout d'abord,

Il est soutenu que la cour a inexactement qualifié les faits de l'espèce et insuffisamment motivé son arrêt en retenant que l'absence d'intervention rapide du service de prévention du risque aviaire révélait une faute dans le fonctionnement du service, sans exposer les mesures qu'aurait pu prendre en l'espèce l'agent du service de prévention du péril aviaire dans le très court laps de temps qui s'était écoulé entre le message de l'Embraer 135 qui avait atterri et le décollage de l'avion endommagé.

Nous ne souscrit pas à cette analyse.

Il ressort très clairement des dispositions pertinentes que la responsabilité de la lutte contre le péril aviaire incombe aux exploitants d'aérodromes.

Le I de l'article L. 213-3 du CGCT, en vigueur à l'époque des faits et aujourd'hui codifié à l'article L. 6332-3 du code des transports, que : « *Les exploitants d'aérodromes civils (...) sont tenus d'assurer, sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police mentionné à l'article L. 213-2, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril aviaire. Ils peuvent, en tout ou partie, confier l'exécution de ces missions, par voie de convention, au service départemental d'incendie et de secours, à l'autorité militaire ou à un organisme agréé dans des conditions fixées par décret* ».

L'article D. 213-1-19 dispose que : « *L'exploitant d'aérodrome : / a) Organise l'exécution des mesures de prévention du péril animalier, qu'il peut confier, par voie de convention, au service départemental d'incendie et de secours, à l'autorité militaire ou à un organisme agréé ; / b) Etablit les consignes d'intervention relatives à la prévention du péril animalier applicables sur l'aérodrome et en garantit le respect ; (...) / d) Informe l'organisme de la circulation aérienne, s'il en existe un sur l'aérodrome, de la présence d'animaux, des mesures d'effarouchement et de prélèvement d'animaux mis en œuvre et de leurs résultats et veille à la qualité de ces informations (...)* ».

La circonstance que l'article D. 213-1-20 prévoit que : « *L'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne sur l'aérodrome informe l'exploitant de la présence d'animaux à proximité des aires de manœuvre ainsi que des impacts sur les aéronefs, dès qu'il en a connaissance. Il permet la conduite de l'action des agents chargés du péril animalier* » ne décharge en rien l'exploitant de sa mission et de sa responsabilité : il organise juste la coopération des uns et des autres au bon fonctionnement de cette mission.

D'autre part et surtout, ce qui est reproché par les juges du fond au service de prévention du péril aviaire n'est pas uniquement son inaction durant le laps de temps séparant l'information donnée par l'équipage de l'Embraer 135 et le décollage, moins d'une minute plus tard, de l'Airbus A 321, mais également l'attentisme dont a fait preuve le service en amont, alors même que la présence d'oiseaux avait été constatée dès 9h.

La cour a en effet jugé qu'« *aucun élément justifiant de ce que des tirs d'effarouchement des oiseaux auraient été effectués n'est produit devant la cour. Il ne saurait être sérieusement soutenu que, dans les circonstances de l'espèce, le seul fait d'avoir effectué les rondes prévues et diffusé un avis de risque aviaire suffisait à remplir les obligations du service de prévention du péril aviaire. S'il n'est pas contesté que l'agent de permanence était présent à proximité des pistes, à bord de son véhicule et pourvu de tous les équipements nécessaires, les premiers juges ont relevé, à juste titre, son absence de réaction. La circonstance qu'il ne pouvait pas voir les oiseaux de l'autre côté de la piste en raison de ce que celle-ci est bombée ne saurait*

justifier cette passivité. Dans ces conditions, c'est à raison que les premiers juges ont estimé que l'absence d'intervention rapide du service de prévention du risque aviaire révélait une faute dans le fonctionnement de ce service ».

En se bornant à faire valoir qu'avait été tiré, le 5 décembre 2008, un nombre plus important de munitions que les autres jours, l'Aéroport de Toulouse-Montaudou n'établit pas avoir pris les mesures qui s'imposaient pour l'effarouchement des oiseaux dont la présence était signalée. En retenant donc une responsabilité de l'aéroport en tant que responsable du service d'effarouchement aviaire, la cour, qui a suffisamment motivé son arrêt, n'a pas commis d'erreur de qualification.

Il est encore soutenu que la cour a commis des erreurs de droit d'une part en ne caractérisant pas le lien de causalité direct entre la prétendue faute de l'agent du service de prévention du péril aviaire résultant de son abstention et le dommage ainsi qu'en jugeant que le dommage subi par l'avion devait être intégralement réparé alors même que les interventions d'effarouchement des oiseaux n'auraient pas écarté tout risque d'accident.

Les requérants soutiennent, d'une part, que la cause directe du dommage subi par l'avion est le décollage et non la prétendue passivité du service de prévention du péril aviaire, d'autre part, que dès lors que, comme l'a reconnu la cour, des interventions d'effarouchement n'auraient pas écarté tout risque d'accident, la faute avait seulement fait perdre une chance qu'il n'y ait pas de dommage, ce qui justifiait une réparation partielle et non intégrale.

Mais ces deux moyens, qui tangent en réalité une critique de qualification juridique sur le caractère direct et certain du lien, ne convainquent pas : la cour a caractérisé une faute dont elle a estimé sans erreur qu'elle avait concouru au dommage. Le fait que la réalisation de ce dommage n'était pas certaine et que d'autres actions aient pu y concourir ne change rien à la recherche par le juge de la causale adéquate, c'est-à-dire de la faute qui porte en elle normalement le dommage, ce qui est bien le cas de celle qu'elle a retenue en l'espèce.

Vous laisserez donc intacte la reconnaissance par la cour de la responsabilité de la société exploitant l'aéroport.

Est ensuite critiquée partie de l'arrêt par laquelle cour a exclu l'existence d'une faute de la part de la part de l'équipage de l'avion Air France.

Devant vous, il est soutenu que le commandant de bord d'un aéronef est responsable de la sécurité des passagers et du matériel qui lui sont confiés et qu'il doit, par suite, prendre toute mesure nécessaire, en particulier différer le décollage en cas de danger.

Mais cette argumentation peine à convaincre. En particulier n'est absolument pas caractérisée la méconnaissance par le commandant de bord de l'avion d'une règle précise.

Certes, le commandant de bord est tenu de signaler la présence d'oiseaux au contrôle aérien avant de prendre la décision de décoller (cf. art. D. 213-1-22 du CAC, applicable au litige, qui prévoyait que « *les équipages signalent les concentrations et mouvements d'animaux qu'ils détectent ainsi que les impacts d'animaux sur leurs aéronefs aux organismes de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact* »).

En l'espèce, le commandant de bord de l'Airbus a eu connaissance de la présence d'oiseaux, signalée par l'équipage de l'Embraer, environ une minute avant de décoller. Mais il ne nous semble pas possible d'estimer qu'en raison de cette seule circonstance il aurait dû suspendre le décollage et s'assurer que les oiseaux avaient été correctement éloignés :

- ☞ tout d'abord, l'information en cause ne venait pas de la tour de contrôle, mais d'un autre avion, et se résumait au message suivant : « il y avait de nombreux oiseaux le long de la piste, sur la piste » ;
- ☞ ensuite et surtout, après cette annonce, la tour de contrôle a expressément autorisé l'Airbus à décoller. Le commandant de bord pouvait dans ces conditions raisonnablement penser que le nécessaire avait été fait pour éloigner les oiseaux ;
- ☞ enfin, rien n'indique que les oiseaux étaient visibles depuis l'appareil, et le commandant de bord n'avait pas de raison de différer son décollage.

Sur ce point, nous vous proposons donc de confirmer l'appréciation de la cour.

En revanche, le pourvoi de la SA Aéroport Toulouse-Blagnac nous paraît fondé sur un autre point, en aval de ces questions. LA cour a en effet estimé que la société avait insuffisamment surveillé son cocontractant, la SAS GIP-MPA, chargée du service de prévention du risque aviaire et que, pour cette raison, la moitié de la condamnation la concernant devait être laissée à sa charge.

Elle a jugé à cet égard qu'« il résulte de l'instruction que l'absence d'intervention rapide de l'agent [chargé, pour la SAS GIP-MPA, de mettre en œuvre les mesures d'effarouchement des oiseaux] participe de conditions d'organisation et de fonctionnement insuffisamment rigoureuses du service de prévention du péril aviaire, **qui ne peuvent elles-mêmes que résulter d'une surveillance insuffisante de l'activité de son cocontractant par la SA Aéroport Toulouse-Blagnac** ».

La rédaction qu'a ainsi privilégiée la cour semble reposer sur l'idée qu'il existerait une sorte de « présomption » de surveillance insuffisante dans une hypothèse comme celle de l'espèce, où le sous-traitant n'a pas pris les mesures qu'il lui incombait de prendre au titre de la mission qui lui avait été confiée.

On ne peut suivre une telle analyse.

Le code de l'aviation civile est muet sur l'existence d'une telle obligation. L'article L. 6332-3 du code des transports pose le principe selon lequel les exploitants d'aérodromes civils sont tenus d'assurer, notamment, la prévention du péril animalier et prévoit expressément qu'il leur est loisible de confier l'exécution de cette mission à l'autorité militaire, au SDIS ou « à tout autre organisme ». L'article D. 213-1-19 mentionne les obligations qui pèsent sur l'exploitant d'aérodrome au titre de sa mission de prévention du péril aviaire mais, dès lors qu'il délègue cette mission à un sous-traitant, c'est à lui que ses obligations incombent. Et il n'y a aucune trace d'une obligation particulière demeurant nécessairement à la charge de l'exploitant. Quant à l'arrêté du 10 avril 2007 relatif à la prévention du péril animalier sur les aérodromes, il ne prévoit pas non plus de mission particulière de l'exploitant d'aérodrome à cet égard.

Si l'on examine les termes du contrat conclu entre les deux parties, on ne voit aucune trace d'une quelconque obligation de surveillance à la charge de la SA Aéroport Toulouse-Blagnac. Tout au plus y est prévu l'exercice d'un droit de contrôle de la part de l'aéroport sur l'activité de son sous-traitant (art. 7 et 16 du cahier des clauses techniques particulières). Les contours de la mission confiée au sous-traitant sont très larges et l'ensemble de la mission de prévention du péril aviaire est couvert. Au contraire, le contrat prévoyait que la SAS GIP-

MPA s'engage sans réserve à garantir la société Aéroport de Toulouse-Blagnac « contre tout recours de quiconque, au cas où sa responsabilité serait engagée du fait de l'inobservation » de l'une de ses obligations ».

Enfin, en termes jurisprudentiels, vous n'avez jamais jugé que demeurerait ainsi une telle obligation - presque de principe - à la charge de la personne publique contractante (la CCI à l'époque) envers son sous-traitant.

Nous croyons donc que, comme le soutient la société Aéroport de Toulouse-Blagnac, la cour a commis une erreur de qualification juridique des faits sur ce point. Après avoir cassé l'arrêt de la cour sur ce seul point sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens dirigés contre cette partie de l'arrêt, vous pourrez faire droit sans réserve à l'appel en garantie formé par cette société à l'égard de la SAS GIP-MPA,

Par ces motifs, nous concluons donc:

- ☞ à l'annulation de l'article 4 de l'arrêt du 12 juillet 2016 de la CAA de Bordeaux
- ☞ au rejet du surplus des conclusions du pourvoi de la société Aéroport de Toulouse-Blagnac
- ☞ au rejet du pourvoi incident de la SAS GIP-MPA
- ☞ au rejet des conclusions d'appel de la SAS GIP-MSA relatives à la partie du jugement concernant l'appel en garantie
- ☞ au rejet en l'espèce de l'ensemble des conclusions présentées au titre de l'article L. 761-1 du CJA.