



HAL
open science

Note sous Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion, 6 décembre 2012, numéro 0901638, Société Brit U/W, Syndicat 800 du Llyod's de Londres contre Commune du Tampon

Tristan Aoustin

► **To cite this version:**

Tristan Aoustin. Note sous Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion, 6 décembre 2012, numéro 0901638, Société Brit U/W, Syndicat 800 du Llyod's de Londres contre Commune du Tampon. *Revue juridique de l'Océan Indien*, 2013, 17, pp.272-280. hal-02732805

HAL Id: hal-02732805

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02732805>

Submitted on 2 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Accident d'aéronef – Dommage de travail public – Dommage accidentel
– Tiers à l'ouvrage public – Responsabilité sans faute – Exonération
– Atténuation – Fait de la victime – Fait d'un tiers**

TA Saint-Denis, 6 décembre 2012, *Société Brit U/W, Syndicat 800 du Llyod's de Londres c/ Commune du Tampon*, req. n°0901638.

Tristan Aoustin

Si les reliefs escarpés de l'île de La Réunion offrent un spectacle magnifique vus du ciel, ils expliquent également le relatif isolement de certains Réunionnais, qui ne peuvent compter sur une desserte terrestre pour satisfaire aux besoins de la vie courante ou pour l'accès aux soins médicaux et à certains services publics.

Aussi, tant pour la carte postale que par commodité, le transport aérien est devenu pour certains un incontournable dans ce département. La nécessité, de plus en plus pressante, d'un recours aux aéronefs dans la prévention et la lutte contre les incendies ainsi que le régime permissif réservé à la circulation aérienne au-dessus du parc national des hauts¹ ne pourront qu'accréditer ce constat.

Or, si selon les statistiques, le transport aérien passe pour être l'un des moyens de transport les plus sûrs, il n'est pas sans risques. Il paraît même devoir appeler un bilan contrasté lorsque l'on envisage précisément l'aviation légère, et en particulier à La Réunion, du fait des dangers du relief et de facteurs météorologiques souvent tourmentés ou capricieux.

¹ Voir l'article 17 du décret n° 2007-296 du 5 mars 2007 créant le Parc national de la Réunion, *JORF* n°55 du 6 mars 2007, p. 4265. Aussi, selon le projet de charte récemment validé (29 avril 2013), « *par dérogation (...), la réglementation du directeur peut définir, pour le "cœur habité", après avis du service chargé de l'aviation civile, du Conseil scientifique et du Conseil économique, social et culturel, et après concertation avec les acteurs concernés : 1° les zones de survol autorisé ; 2° la période de circulation et de dépose autorisée ; 3° les lieux autorisés pour les hélistations ou hélisurfaces ; 4° les activités autorisées* ».

Les crashes aériens semblent en effet s'y répéter à une fréquence parfois inquiétante, au point qu'il fut certaines années tentant de céder à l'incantation d'une transcendante « loi des séries ». On relèvera d'ailleurs que le site internet d'une célèbre chaîne d'information locale faisait encore état, récemment (le 10 août 2013), du crash de sept ULM et d'un avion léger sur les cinq dernières années, dont plusieurs mortels.

Aux drames humains et brefs traitements médiatiques succèdent fatalement et rapidement des questions de responsabilité et d'indemnisation, questions souvent complexes compte tenu des nombreux paramètres en jeu dans ce type de catastrophes.

Sollicité à leur égard, le juriste devra mobiliser des ressources relevant aussi bien du droit privé que du droit public ; selon que l'on ait affaire à un simple vol privé (contrat de transport entre personnes privées) ou à une activité de service public, ou selon qu'il faille ou non, et directement ou non suivant le cas d'espèce, considérer la réglementation de l'espace aérien ou d'autres activités administratives, tel un travail public par exemple.

Et se posera le cas échéant la question du partage de responsabilité, question parfois très délicate et que les juges judiciaire et administratif ont à connaître, de façon à la fois concurrente et complémentaire, dans le cadre de longues années de procédures enchevêtrées, afin que soit pleinement statué sur les implications ou droits respectifs des personnes privées et publiques concernées.

C'est de ces contextes et entreprises que participe, dans le champ de ses compétences, le jugement du tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion du 6 décembre 2012.

De façon plus ou moins heureuse semble-t-il toutefois puisque, comme nous l'observerons, au-delà du strict rappel des règles et principes élémentaires en matière de dommage de travail public qu'elle constitue, cette décision semble également mettre en lumière la persistance d'un certain aléa jurisprudentiel dans l'appréciation du fait exonératoire ou des causes atténuatrices de responsabilité dont pourrait se prévaloir l'administration.

Les faits et causes en présence étaient les suivants :

Le 5 novembre 2000, un hélicoptère exploité par l'association Héliclub Bourbon Nord s'est écrasé à Grand-Bassin, sur le territoire de la commune du Tampon, après avoir heurté le câble du téléphérique/monte-charge installé le long de la paroi de Grand-Bassin et exploité par la commune du Tampon.

Le pilote volait rapidement à une hauteur peu élevée avoisinant les 50 mètres, alors que le code de l'aviation civile fait obligation de voler à une hauteur de plus de 150 mètres au-dessus du sol ou de l'eau. Il avait en outre

choisi une approche inhabituelle de l'hélicoptère de Grand-Bassin, par la droite, alors que l'approche normale se fait par la gauche.

Lui et sa passagère périrent dans l'accident. L'appareil fut quant à lui détruit par l'incendie qui se déclara après le crash.

L'Héliclub et les victimes furent par suite indemnisés par la société d'assurance Brit U/W, Syndicat 800 du Llyod's de Londres, tandis que la Commune du Tampon le fut par son assureur, Groupama Océan Indien, en réparation des préjudices subis par le monte-charge.

Compte tenu de la pluralité de causes envisageables dans cette catastrophe aérienne s'en suivit un feu croisé d'actions en justice et de demandes en remboursement d'indemnités d'assurances.

Saisi de l'affaire le premier, le tribunal de grande instance de Saint-Pierre déclara tout d'abord, par jugement en date du 8 juillet 2005, le pilote entièrement responsable de l'accident et condamna sa veuve et l'assureur de l'aéronef à indemniser la famille de la passagère.

Par un second jugement du 7 novembre 2008, il les condamna ensuite solidairement à rembourser la compagnie d'assurance Groupama Océan indien, retenant toutefois que la responsabilité de l'accident incombait seulement pour moitié au pilote, compte tenu de la faute commise par la commune et tirée de la construction du monte-charge en l'absence de l'autorisation ministérielle requise par les dispositions combinées du code de l'urbanisme et du code de l'aviation civile.

En parallèle du contentieux civil, l'assureur de l'Héliclub avait demandé, par courrier du 30 décembre 2004, à la Commune du Tampon de prendre en charge l'indemnisation des préjudices liés à la destruction de l'aéronef, et l'indemnisation des ayants droit de la passagère.

Selon la compagnie d'assurance, l'accident étant, en l'absence de balisage de l'ouvrage et d'autorisation ministérielle, pour partie imputable à des fautes de la commune, celle-ci devait être déclarée pour moitié responsable.

La commune n'ayant pas donné suite à sa demande, l'assureur devait jusque-là supporter seul l'indemnisation de l'héliclub et, avec la veuve du pilote, celle des ayants droit de la passagère décédée. Il saisit donc le tribunal administratif de Saint-Denis.

À sa décharge, la Commune fit tout d'abord valoir l'absence de décision préalable et deux exceptions de prescription : la première, biennale et prévue par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines

règles relatives au transport aérien international, et la seconde, quadriennale et bien connue².

Selon elle encore, la société requérante n'avait pas d'intérêt à agir faute de justifier la subrogation dont elle se prévalait, et devait être déboutée compte tenu de l'autorité de chose jugée attachée aux précédentes décisions judiciaires.

Sur le fond enfin, elle invoquait, outre la faute inexcusable du pilote de l'aéronef, la garantie du constructeur du monte-charge dont la mission impliquait notamment de fournir tous les documents nécessaires à l'élaboration des dossiers de demande d'autorisation de construction et d'exploitation, et la circonstance qu'aucune route aérienne n'existait dans la zone concernée, circonstance qui justifiait selon elle l'absence de balisage de l'ouvrage.

Les qualifications de l'ouvrage et des victimes dans leur rapport à ce dernier ne soulevant *a priori* pas de difficultés particulières, il était donc simplement demandé au juge administratif, par le jeu de la subrogation, de se prononcer sur les recevabilité et bien fondé d'un recours en réparation pour dommages de travail public causés à des tiers (ni usagers de l'ouvrage, ni participants à son édification ou exploitation).

Aussi, l'ensemble des moyens invoqués par la commune du Tampon fut rejeté, le juge confirmant, en l'espèce, l'applicabilité d'un régime de responsabilité particulièrement favorable aux victimes d'ouvrages publics, tant par ses exigences formelles réduites que par son caractère objectif lorsque la victime ne retire, en sa qualité de tiers au moment des faits, aucun avantage de l'ouvrage.

Après avoir rappelé, pour rejeter la fin de non-recevoir opposée par la Commune, qu'en matière de dommage de travaux publics, les demandes d'indemnisations n'ont pas, conformément à l'article R. 421-1 du Code de justice administrative³, à être précédées d'une réclamation préalable, le tribunal administratif va également vérifier que, contrairement aux allégations de la Commune du Tampon, l'assureur disposait bien, conformément à l'article L.121-12 du codes des assurances et par subrogation, de la qualité pour agir en justifiant du paiement des indemnités litigieuses à ses assurés.

Le moyen tiré de l'autorité de chose jugée sera lui aussi rejeté par le tribunal, la juridiction administrative étant, depuis la loi de pluviôse an VIII, seule compétente pour connaître des dommages de travaux publics tels que ceux, résultant en l'espèce, du monte-charge/téléphérique. Autrement dit, les

² Déchéance prévue à l'article 1^{er} de la loi du 31 décembre 1968 relative à la prescription des créances sur l'État.

³ Article selon lequel, « *sauf en matière de travaux publics, la juridiction ne peut être saisie que par voie de recours formé contre une décision, et ce, dans les deux mois à partir de la notification ou de la publication de la décision attaquée* ».

décisions du tribunal de grande instance de Saint-Pierre de 2005 et 2008 étaient fondées sur une « *cause juridique différente* ».

Les deux exceptions de prescription n'emporteront pas davantage les faveurs du juge. La première dès lors que la commune n'avait pas « *la qualité de transporteur de l'aéronef et de ses passagers au moment de l'accident* », qualité exigée par une lecture combinée du code de l'aviation civile et de la Convention de Varsovie précitée⁴. La seconde dès lors que le juge judiciaire était précédemment intervenu et que selon l'article 2 de la loi du 31 décembre 1968, « *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.* ». Or en l'espèce, la prescription quadriennale concernant le préjudice né de la condamnation de la veuve du pilote et de la société requérante par le jugement du TGI de Saint-Pierre de 2005 n'était partie que du 1^{er} janvier 2006 pour n'expirer qu'au 1^{er} janvier 2010. Les conclusions de la société requérante concernant ce même préjudice et ayant été enregistrées *in extremis* le 28 décembre 2009, la déchéance quadriennale ne pouvait donc lui être opposée.

La décision du tribunal ne semble jusqu'ici pas appeler de commentaires particuliers.

Il en ira autrement au sujet des motifs retenus par le juge sur le fond pour faire droit aux demandes de la société requérante.

Après avoir en effet rappelé, dans ce qui doit s'analyser comme le considérant de principe de la décision, que « *même sans faute de sa part, le maître de l'ouvrage est intégralement responsable des dommages causés aux tiers par les ouvrages publics dont il a la garde* », le tribunal relèvera, d'une part, qu'il ne peut en aller différemment « *que si ces dommages sont, au moins partiellement, imputables à une faute de la victime ou à un cas de force majeure* » et d'autre part que « *si les dommages sont également imputables, pour partie, au fait d'un tiers, cette circonstance n'est pas de nature à atténuer la responsabilité encourue par le maître de l'ouvrage public* ».

Appliquant ces principes au cas d'espèce, le juge soulignera que « *la commune du Tampon ne soutient ni même n'allègue que l'accident serait imputable à une faute [de la passagère] ou de l'Héliclub [...] ou à un cas de force majeure* » et conclura qu'en tout état de cause, « *elle ne peut se prévaloir*

⁴ Aux termes des dispositions de l'article L.322-3 du code de l'aviation civile en effet, dans la rédaction de ce code applicable à la date de l'accident : « *La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie comme prévu aux articles L.321-3, L.321-4 et L.321-5. ...* ». Aux termes des stipulations de l'article 29 de la convention ensuite: « *l'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport* ».

de la faute qu'aurait commise le pilote de l'aéronef, au regard du dommage subi par sa passagère et par l'Héliclub. »

L'affaire devant être placée sur le terrain de la responsabilité sans faute, le tribunal rejettera enfin, et en toute logique, l'ultime moyen de la commune, moyen tiré de ce que le défaut – fautif — d'autorisation ministérielle préalable pour l'édification du monte-charge aurait été couvert par le marché de travail public. Il relèvera au surplus que le dommage lié au décès de la passagère de l'aéronef ne pouvait être regardé comme directement imputable à l'absence d'une telle autorisation.

Il semble possible de ne pas être totalement convaincu par l'exposé des motifs de cette décision.

En effet, si les principes en vigueur en matière de responsabilité de l'administration à l'égard des tiers pour dommage de travaux publics devaient être rapportés comme ils le furent par le juge du fond, la qualification, décisive, et retenue par ce dernier au sujet de l'exonération ou de l'atténuation de responsabilité, de tiers pour le pilote dans ses rapports à la victime, nous paraîtra en revanche discutable si l'on prend soin de se référer à la jurisprudence du Conseil d'État.

Il ne faisait certes aucun doute que le juge était dans un premier temps parfaitement fondé à placer l'affaire sur le terrain de la responsabilité sans faute, régime pertinent lorsque les victimes d'un ouvrage public sont tiers à cet ouvrage. Ce qui se vérifiait en l'espèce tant pour la passagère de l'aéronef que pour son pilote. Le tribunal devait ainsi procéder, comme il le fit, à une substitution de motifs pour faire droit à la requête de l'assureur, requête initialement fondée sur des fautes de la commune.

Tel qu'il rappela ensuite justement, l'exonération ou l'atténuation de la responsabilité de l'administration du fait de la victime trouvent à jouer dans le cadre de la responsabilité sans faute⁵ ; de la même manière qu'elles le font, à plus forte raison, dans celui du régime de la responsabilité pour faute⁶.

En revanche, tel que le confirme encore le jugement commenté, lorsque la responsabilité de l'administration est recherchée sur un terrain autre que celui de la faute, l'invocation du fait d'un tiers est, en principe, inopérante⁷. Principe qui trouve d'ailleurs également à s'appliquer dans l'hypothèse de la faute présumée et, pour le domaine qui nous intéresse particulièrement ici, pour le défaut d'entretien normal de l'ouvrage public lorsque la victime est usagère de celui-ci⁸.

⁵ CE., 11 février 2005, *GIE Axa courtage*, req. n° 252169, Rec. p.45.

⁶ CE, 11 mai 1951, *Dame Veuve Delamotte*, Rec. p.258.

⁷ CE 22 janvier 1968, *Ville de Libourne c/ Magne*, Rec. p. 37.

⁸ CE, 14 février 1958, *Sté Thorrand*, *AJDA*, 1958, p.13, concl. LONG.

On pourra au demeurant relever qu'est en l'espèce fait application, dans le champ particulier des dommages de travaux publics, d'une jurisprudence constante du Conseil d'État selon laquelle les appréciations portées par le juge administratif sur la faute d'un tiers et sur l'exonération ou l'atténuation de responsabilité susceptible d'en résulter sont indépendantes de celles qu'a, le cas échéant, déjà pu retenir le juge judiciaire⁹. Ce qui se comprend d'autant plus aisément à la lecture de la décision commentée que le juge administratif est seul compétent pour connaître des dommages de travaux publics et partant, qu'il se prononce en la matière nécessairement sur « *une cause juridique différente* » de celle qui a antérieurement pu être retenue par le juge judiciaire. En tout état de cause, la circonstance que le juge judiciaire ait retenu la responsabilité d'un tiers ne fait de façon générale pas obstacle à ce que celle de l'administration soit également considérée par le juge administratif pour le même dommage¹⁰.

À s'en tenir à cela, la décision commentée ne nous aurait pas semblé mériter davantage d'attention. Tombait *a priori* sous le sens que la faute du pilote constituait à la fois un fait imputable à une personne autre que la collectivité publique dont la responsabilité était recherchée et un fait étranger à celui de la victime. Dans cette stricte perspective, la commune « *ne [pouvait effectivement] se prévaloir de la faute qu'aurait commise le pilote de l'aéronef, au regard du dommage subi par sa passagère et par l'Héliclub* ».

Le caractère inopérant du fait du tiers dans le régime de la responsabilité sans faute ne connaît en effet que de très rares exceptions. Il est même limité dans le cadre du contentieux des dommages de travaux publics à l'hypothèse dans laquelle le maître de l'ouvrage, seul mis en cause, ne dispose pas d'action en garantie contre l'entrepreneur de travaux publics parce que le dommage résulte d'un accident du travail et que la victime est le préposé de cet entrepreneur¹¹. En dehors de cette hypothèse particulière, et tel que le tribunal de Saint-Denis le précise en l'espèce, la personne publique déclarée responsable « *peut seulement, [s'il elle s'y croit fondée], exercer devant les juridictions compétentes les recours qu' [elle] estime fondés contre le tiers responsable du fait qu'il invoque* », en appelant en garantie les tiers fautifs ou exerçant contre eux des actions récursoires¹². Possibilité que pouvait en théorie, mais sans grandes garanties de succès, se réserver la Commune du Tampon à l'égard tant du pilote que du constructeur du monte-charge¹³.

⁹ CE, 2 juillet 1976, *Cie d'assurances La Nationale*, Rec. p. 347.

¹⁰ CE 10 octobre 1980, *Assurance mutuelle universitaire*, Rec. p. 360. Dans cette affaire, les tribunaux judiciaires avaient déclaré civilement responsables des parents suite à l'accident de leurs enfants qui jouaient sur le chantier d'un ouvrage public. L'assureur des parents intenta un recours devant le juge administratif, recours qui aboutit à la condamnation de la collectivité publique, considérée pour partie responsable compte tenu défaut de protection du chantier.

¹¹ CE, 15 juillet 1959, *Électricité de France c/ Veuve Cornut*, Rec. p. 471.

¹² Voir par exemple CE, 19 janvier 1962, *ministre de l'Agriculture c/ Sieur Barcons et Cne de Vernet-les-Bains*, Rec. p. 52.

¹³ Tel que nous l'avons déjà souligné, le lien de causalité direct avec le décès de la passagère fera ici défaut.

Toutefois, les circonstances spécifiques de l'espèce et la jurisprudence du Conseil d'État auraient à notre sens dicté une solution sensiblement différente dans la mesure où, selon ce dernier, peuvent être retenus comme faits de la victime, d'une part ceux qui ont été commis par elle, mais également ceux des personnes dont les actes lui sont opposables.

En effet, dans un arrêt *Morard* du 27 janvier 1965, le juge du Palais royal a considéré que le fait d'un conducteur d'automobile était opposable à la personne transportée¹⁴. Autrement dit, « *le fait de la victime est non seulement celui qui lui est personnel, mais aussi celui des personnes qui juridiquement l'engagent* »¹⁵. On relèvera que de la même manière, le défaut de surveillance des parents peut être opposé à une demande qui est faite au nom de l'enfant¹⁶ et que le fait d'un conjoint est opposable à l'autre¹⁷.

Ainsi, le tribunal administratif de Saint-Denis se serait en quelque sorte arrêté en cours de route dans sa définition du fait du tiers en ne considérant que les faits imputables à une personne autre que la collectivité publique dont la responsabilité est recherchée et étrangère à la victime, et en oubliant que ce fait doit également être étranger aux personnes dont cette dernière doit répondre.

S'il s'est bien produit que le Conseil d'État considère que le fait d'un tiers s'efface dans la chaîne de causalité derrière celle de l'administration¹⁸, que la faute de cette dernière « *absorbe celle du tiers* » pour reprendre la célèbre formule du président R. Odent, on ne voit pas très bien ce qui pourrait commander une solution différente selon que l'on ait affaire à un chauffeur d'automobile et à son passager ou à un pilote d'hélicoptère et à sa passagère. Aussi, si comme le souligne en l'espèce le juge, l'absence de faute de la victime ne prêtait aucunement à discussion, il n'aurait pour autant pas été faire offense à sa mémoire que de considérer qu'elle ne retirait certes, au moment des faits, aucun avantage de l'ouvrage public, mais qu'elle en retirait en revanche bien un de l'hélicoptère.

En tout état de cause, l'erreur apparente du juge sur le terrain des principes demeurera probablement sans effets sensibles pour les causes en présence, la société requérante n'ayant prétendu qu'à une atténuation pour moitié de ses obligations indemnitaires et non à une exonération totale. Il n'est pas acquis que la prise en compte par le juge, au bénéfice de la commune, du fait du pilote de l'aéronef aurait abouti à une répartition différente de la réparation.

¹⁴ CE 27 janvier 1965, *Morard*, Rec. p. 57. Décision confirmée par un arrêt d'assemblée du Conseil d'État : CE 9 juin 1972, *Dame veuve Allemand*, Rec. p. 430.

¹⁵ P. GODFRIN, M. DEGOFFE, *Droit administratif des biens*, Sirey université, 9^{ème} édition, 2009, p. 350.

¹⁶ CE, 9 juin 1971, *Entreprise Lefebvre*, Rec. p. 424.

¹⁷ CE, 18 novembre 1970, *Dame Veuve Picard et Goux*, Rec. p. 687.

¹⁸ CE, 3 novembre 1961, *Commune de Vico*, Rec. p. 612. Voir également CE, 1^{er} février 1974, *Commune de Sainte-Anastasia*, Rec. p. 79.

Un appel intenté par la commune n'aboutirait, le cas échéant, très certainement qu'à une substitution de motifs par les juges de la Cour de Bordeaux.

On relèvera à cet égard, et pour finir, que si le régime de la responsabilité sans faute n'écarte pas, en principe, la nécessité pour le juge du fond d'établir un lien de causalité direct, ce que semble faire le tribunal en l'espèce en éludant la faute du pilote comme élément déterminant de l'accident et du dommage causé à la passagère, ce dernier n'en demeure pas moins souverain dans l'appréciation des faits et du partage des responsabilités¹⁹. Et seule en principe l'hypothèse de l'admission du caractère entièrement exonératoire de la faute de la victime écarte tout lien direct de causalité entre le dommage et le fait de la puissance publique, ce qui justifie un contrôle de la qualification juridique en cassation²⁰.

¹⁹ CE, 26 juin 1992, *Cne de Béthoncourt c/ Cts Barbier*, req. n° 114728, *RFDA*, 1993, p. 67, concl. G. Le Chatelier.

²⁰ CE, 20 juin 2007, *M. B.*, req. n° 256974, *AJDA*, 2007, p. 1769, note M.-F. Delhoste.