

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE**

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**N°2002171**

---

SA TRADLUX  
SOCIETE ECHO AVIATION INC

---

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

M. Philippe Cristille  
Président-rapporteur

---

Le tribunal administratif  
de Châlons-en-Champagne

(3<sup>ème</sup> Chambre)

M. Antoine Deschamps  
Rapporteur public

---

Audience du 24 mars 2023  
Lecture du 14 avril 2023

---

60-01-04  
66-07-01  
C+

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 20 octobre 2020, la société anonyme Tradlux et la société Echo Aviation incorporated, représentée par Me Elisabeth de Boissieu, demandent au tribunal :

1°) de condamner l'Etat à réparer les préjudices qu'elles ont subis du fait, selon elles, de la rétention illégale, injustifiée et anormalement longue de l'avion Cessna 550 Bravo immatriculé N28SP ;

2°) de condamner l'Etat à verser à la société Tradlux la somme de 284 162,09 euros au titre de ses préjudices économiques ;

3°) de condamner l'Etat à verser à la société Tradlux la somme de 20 000 euros et à la société Echo Aviation incorporated la somme de 45 000 euros au titre de leur préjudice d'image à chacune ;

4°) de condamner l'Etat à verser à la société Tradlux la somme de 150 000 euros au titre de son préjudice commercial ;

5°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 6 000 euros au titre des dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

Les sociétés soutiennent que :

- leur requête est recevable du fait des effets sur les délais de recours de la loi du 11 mai 2020 prolongeant l'état d'urgence sanitaire ;

- le préfet de la Seine Saint-Denis a commis une faute de nature à engager la responsabilité de l'Etat en prenant la décision du 12 décembre 2017 de rétention de l'aéronef ;

- la décision de retenue du 12 décembre 2017 n'est pas motivée ainsi que l'a jugé le tribunal administratif qui a annulé la décision de rétention pour ce motif ;

- la décision est entachée d'une erreur de droit en ce que le pilote a présenté le jour du contrôle tous les documents attestant de la capacité de l'avion à voler ; le certificat de navigabilité (CDN) de l'aéronef délivré le 7 octobre 2009 était parfaitement valable ; les documents toujours à bord de l'appareil, étaient à leur place réglementaire ; l'administration aurait dû interrompre dès ce moment la procédure de contrôle ;

- la rétention n'était pas justifiée et le préfet a commis une erreur d'appréciation en ce qu'il n'y avait aucun doute sur la conformité et la régularité du certificat de navigabilité ; le maintien de la rétention est ainsi constitutif d'une faute ;

- les opérations de l'inspection au sol réalisées par les services de la BGTA se sont déroulées en méconnaissance des dispositions du règlement UE n° 965/2012 du 5 octobre 2012 dès lors qu'il n'est pas justifié des qualifications des personnes ayant procédé au contrôle conformément aux dispositions du règlement relatives aux modalités de l'inspection, que les opérations d'inspection n'ont pas été réalisées dans le respect de la norme prévue, qu'aucun classement des constatations prévues par le texte n'a été réalisé et que l'exploitant n'a jamais été informé des résultats d'inspection conformément aux textes et notamment au moyen du formulaire spécifique prévu ; ce non-respect est constitutif d'une faute ;

- la durée de la rétention de l'aéronef est excessive ;

- la rétention viole les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du protocole n°1 de la convention européenne des droits de l'homme ; en effet, la rétention aussi longue qu'irrégulière, a rendu totalement indisponible leur propriété et aucun moyen d'intérêt général ne peut être avancé en l'espèce pour justifier cette violation du droit de propriété ;

- leur préjudice économique, commercial et d'image sont établis.

Par un mémoire en défense, enregistré le 31 mai 2021, et un autre mémoire du 11 avril 2022, le préfet de la Seine Saint-Denis et le ministre chargé des transports, représentés par Me Christophe Pichon, conclut au rejet de la requête et à la condamnation solidaire de la SA Tradlux et de la société Echo Aviation incorporated à verser la somme de 3 000 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il fait valoir que les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et son premier protocole additionnel ;

- le règlement (UE) 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 ;

- le règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 ;

- le code des relations entre le public et l'administration ;

- le code des transports. ;

- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Cristille,
- les conclusions de M. Deschamps, rapporteur public,
- et les observations de Me Boissieu représentant la société Tradlux et la société

Echo Aviation incorporated

Considérant ce qui suit :

1. La société luxembourgeoise SA Tradlux et la société de droit américain Echo Aviation incorporated sont respectivement exploitante et propriétaire d'un avion d'affaires, un biréacteur de marque Cessna modèle 550, immatriculé N28SP. A la suite d'un contrôle réalisé par la brigade de gendarmerie des transports aériens de Roissy, le préfet de la Seine-Saint-Denis a décidé par arrêté du 12 décembre 2017, la rétention de l'avion qui était stationné sur l'aéroport du Bourget au motif que le certificat de navigabilité de l'appareil n'était plus valide et que l'avion était mis ou maintenu en service de manière irrégulière à défaut de certificat de navigabilité valide. Après une nouvelle décision en date du 4 juillet 2018 de maintien en rétention, l'immobilisation de l'avion a été levée par le préfet de Seine-Saint-Denis, le 17 août 2018. Par un jugement du 11 décembre 2018, le tribunal administratif de Châlons-en-Champagne a annulé l'arrêté préfectoral de rétention du 12 décembre 2017 pour défaut de motivation. Par courrier du 30 avril 2020, reçu le 7 mai 2020, les sociétés SA Tradlux et Echo Aviation incorporated ont demandé à l'Etat de réparer les préjudices économiques et commerciaux qu'elles estiment avoir subis, à raison de la rétention, selon elles, injustifiée et anormalement longue de l'aéronef. Le 24 août 2020, le préfet de la Seine-Saint-Denis a rejeté implicitement leur demande. Dans la présente instance, les deux sociétés recherchent la responsabilité pour faute de l'Etat et sa condamnation à leur verser une indemnité totale de 499 162,09 euros.

Sur la responsabilité pour faute de l'Etat :

En ce qui concerne les illégalités entachant la décision du 12 décembre 2017 :

2. Aux termes de l'article L. 6231-1 du code des transports : « *L'autorité administrative peut retenir tout aéronef français ou étranger dont le pilote a commis une infraction aux dispositions de la présente partie.* ». Les dispositions de l'article L. 6231-2 de ce code énoncent que : « *L'aéronef dont le document de navigabilité ne peut être produit peut être retenu par l'autorité administrative. L'exploitant technique ou, le cas échéant, l'exploitant commercial ou le propriétaire, demeurent responsables de la garde de l'aéronef.* ».

S'agissant de l'erreur de fait :

3. Les requérantes soutiennent que la décision de rétention est entachée d'une erreur de fait dès lors que le pilote de l'avion a présenté le jour du contrôle tous les documents attestant que l'appareil était en état de voler, et qu'il n'y avait aucun doute sur la conformité et la régularité du certificat de navigabilité. Elles se prévalent à ce titre d'un échange, le jour même de la rétention, avec les autorités américaines de l'aviation civile qui ont confirmé la validité de ce certificat au vu des informations dont elles disposaient. Ainsi, selon elle, la décision de maintien en rétention qui n'était pas justifiée est constitutive d'une faute.

4. Toutefois, il résulte de l'instruction qu'après un choc avec un oiseau au niveau du bord de l'aile, l'avion a fait l'objet d'une réparation qui a comporté un redressage partiel non finalisé et des travaux de peinture réalisés sur la gouverne de direction. Cette intervention imposait que soit délivrée avant toute nouvelle utilisation de l'appareil une approbation pour remise en service par une autorité habilitée. Il résulte de l'instruction qu'un tel document n'a pas été établi et que l'avion a effectué malgré tout un vol entre Paris et Lézignan. D'ailleurs, par un arrêt du 26 mars 2021 devenu définitif après rejet du pourvoi par la Cour de cassation le 25 janvier 2022, la Cour d'appel de Paris a constaté que le document de navigabilité de l'appareil n'était plus valable et a condamné le gérant de la société SA Tradlux exploitante de l'avion à 4 000 euros d'amende pour maintien en circulation d'un aéronef dont le document de navigabilité n'était plus valable. Il suit de là que le préfet n'a commis aucune erreur de fait pour avoir considéré que le certificat de navigabilité de l'appareil n'était plus valide à la date du 12 décembre 2017 et avoir décidé, pour ce motif, la rétention de l'avion. La faute tenant à cette erreur de fait doit donc être écartée.

S'agissant des irrégularités de la procédure de contrôle :

5. Les sociétés requérantes soutiennent également que les opérations de contrôle de l'aéronef ont été conduites en méconnaissance du règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 2016/2008 du parlement européen et du conseil. Elles se prévalent, premièrement, de ce qu'il n'a pas été justifié des qualifications des personnes ayant procédé au contrôle conformément aux dispositions de ce règlement relatives aux modalités de l'inspection, deuxièmement, de ce que les opérations d'inspection n'ont pas été réalisées dans le respect de la norme prévue pour procéder au contrôle, troisièmement, de ce qu'aucun classement des constatations prévues par ce règlement n'a été réalisé et, quatrièmement, de ce que l'exploitant n'a jamais été informé des résultats d'inspection conformément à ce règlement et notamment au moyen du formulaire spécifique prévu. Toutefois, dès lors que l'absence de certificat de navigabilité valide justifie la mesure de rétention qui a été prise, la circonstance, à la supposer même établie, que la procédure de contrôle aurait été conduite de manière irrégulière, n'est pas de nature à ouvrir aux requérantes un droit à indemnité au titre des préjudices allégués.

S'agissant du défaut de motivation :

6. L'autorité absolue de la chose jugée par un jugement prononçant une annulation pour excès de pouvoir s'attache non seulement à son dispositif, mais également aux motifs qui en sont le soutien nécessaire. Le jugement en date du 11 décembre 2018 devenu définitif du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne censurant pour excès de pouvoir la décision du 12 décembre 2017 du préfet de la Seine-Saint-Denis retient comme motif d'annulation que cette décision était insuffisamment motivée en ce « *qu'en se bornant à indiquer que le motif de fait de la décision de rétention de l'aéronef est « - conduite d'un aéronef dont le document de navigabilité n'est plus valable / - Mise ou maintien en service d'un aéronef dont le CDN n'est plus valable », sans indiquer, n'aurait-ce été que succinctement, pour quelle raison le certificat de navigabilité de l'appareil n'était plus valable, le préfet de la Seine-Saint-Denis ne peut être regardé comme ayant satisfait aux exigences de l'article L. 211-5 du code des relations entre le public et l'administration* ». Dès lors, dans la présente instance, les requérantes sont fondées à soutenir que le défaut de motivation de la décision du 12 décembre 2017 est constitutif d'une faute.

7. Il résulte cependant de ce qui a été dit que la décision de rétention était justifiée et que le préfet de la Seine Saint-Denis aurait pris la même décision s'il avait indiqué la raison pour laquelle le certificat de navigabilité de l'appareil n'était plus valable. Par voie de conséquence, les préjudices financiers, le préjudice d'image et le préjudice commercial invoqués sont dus à l'effet de la décision litigieuse légalement justifiée et non à sa forme qui n'a aucun lien avec ces préjudices.

8. Les requérantes soutiennent, pour la première fois à l'audience, que le défaut de motivation de la décision ne leur a pas permis de comprendre les raisons pour lesquelles le certificat de navigabilité n'était pas valide. Elles en déduisent que la carence de l'administration à leur communiquer d'emblée les motifs complets de sa décision les a empêchées de régulariser plus tôt la situation et a contribué ainsi à aggraver leurs préjudices. Toutefois, d'une part, une telle faute se rattacherait à un éventuel retard fautif de l'administration et non à une faute en lien avec le vice de forme censuré par le tribunal. D'autre part, les sociétés requérantes n'établissent pas que disposant de l'information, elles auraient eu plus rapidement et de manière certaine un certificat de navigabilité positif, si elles l'avaient demandé plus tôt. Enfin et en tout état de cause, les requérantes ne pourraient se prévaloir que d'une perte de chance d'obtenir ce certificat plus tôt.

9. Il suit de là que les conclusions à fin d'indemnisation présentées par la SA Tradlux et la société Echo Aviation incorporated tendant à l'indemnisation des préjudices subis du fait de l'illégalité de la décision du 12 décembre 2017, ne peuvent qu'être rejetées.

En ce qui concerne la durée excessive de l'immobilisation de l'avion :

10. Les sociétés requérantes soutiennent que la durée de la rétention a été excessive dès lors que le certificat de navigabilité était valide et que la mainlevée de la rétention n'a été ordonnée que le 17 août 2018 après l'intervention d'une seconde mesure de rétention le 4 juillet 2018. Toutefois, ainsi qu'il a été dit précédemment, la mesure de rétention était justifiée dès lors que le certificat de navigabilité de l'appareil ne pouvait être considéré comme valide. En outre, Il résulte de l'instruction que si un certificat de remise en service a été délivré à l'exploitant de l'aéronef le 25 juin 2018, l'administration de l'aviation civile américaine a fait savoir aux autorités françaises le 18 juin 2018 que l'aéronef ne disposait pas d'un certificat de navigabilité valide au regard de la réglementation américaine en vigueur et que, cette situation nécessitant une nouvelle enquête, a justifié une nouvelle décision d'immobilisation prise par le préfet de la Seine-Saint-Denis le 4 juillet 2018. Enfin, les autorités compétentes américaines ayant délivré un nouveau certificat de navigabilité le 13 août 2018, la mesure de rétention a été levée par le préfet le 17 août 2018. Ainsi, compte tenu de l'enchaînement de ces mesures, les requérantes ne sont pas fondées à se prévaloir d'une quelconque faute de l'Etat résultant de la durée excessive de la rétention.

En ce qui concerne la violation du droit de propriété :

11. Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> du protocole n°1 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales : *« Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international. »*

12. La décision d'immobilisation de l'aéronef n'a pas privé les sociétés requérantes de leur propriété, mais a seulement apporté des limitations provisoires à leur droit d'usage de celle-ci conformément aux règles édictées par la loi. Dès lors, la mesure de rétention décidée dans le cadre d'un objectif d'intérêt général tendant à assurer la sécurité des passagers et des populations survolées n'est pas constitutive d'une violation de l'article 1<sup>er</sup> du protocole n°1 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, qui garantit le droit au respect des biens. Le préfet n'a donc pas davantage commis de faute à ce titre.

13. Il résulte de tout ce qui précède, que les conclusions indemnitaires de la SA Tradlux et la société Echo aviation incorporated, doivent être rejetées.

Sur l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

14. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, la somme que demande la SA Tradlux et la société Echo Aviation incorporated au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de mettre à la charge des requérantes la somme globale de 1 500 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

#### **DECIDE :**

Article 1<sup>er</sup> : La requête de la SA Tradlux et de la société Echo Aviation incorporated est rejetée.

Article 2 : Il y a lieu de mettre à la charge de la SA Tradlux et de la société Echo Aviation incorporated la somme globale de 1 500 au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à la SA Tradlux, à la société Echo Aviation incorporated et au ministre des transports.

Copie en sera adressée au préfet de la Seine-Saint-Denis.

Délibéré après l'audience du 24 mars 2023, à laquelle siégeaient :

M. Cristille, président,  
Mme de Laporte, première conseillère,  
M. Maleyre, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 14 avril 2023.

L'assesseure la plus ancienne  
dans l'ordre du tableau,

Le président-rapporteur,

V. DE LAPORTE

P. CRISTILLE

Le greffier,

A. PICOT