Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

2F 12/2014

{T 1/2}

Arrêt du 12 février 2015

IIe Cour de droit public

Composition
MM. et Mme les Juges fédéraux Zünd, Président,
Aubry Girardin et Stadelmann.
Greffier : M. Chatton.

Participants à la procédure
Swift Copters SA,
représentée par Me Cécile Bersot, avocate et par Me Philippe Renz, avocat,
requérante,

contre

1. Aéroport International de Genève,
2. Skyguide, Société Anonyme Suisse pour les Services de la Navigation Aérienne civils et militaires,
intimés,

Office fédéral de l'aviation civile,
Tribunal administratif fédéral, Cour I.

Objet
Demande de révision de l'arrêt du Tribunal fédéral suisse 2C 1051/2013 du 2 juin 2014.

Faits :

A.
Par décision du 5 juin 2012, l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après: l'Office fédéral) a ordonné à Skyguide, Société Anonyme Suisse pour les Services de la Navigation Aérienne civils et militaires (ci-après: Skyguide) et, en tant que besoin, à l'Aéroport international de Genève (ci-après: l'Aéroport), d'appliquer strictement dès le 30 octobre 2013 (changement d'horaire) aux aéronefs de différentes catégories de poids qui décollent depuis la piste en herbe et la piste en béton les minima de séparation en fonction de la turbulence de sillage prévus par les paragraphes 5.8.3.1 et 5.8.3.2 des nouvelles Procédures pour les services de navigation aérienne - Gestion du trafic aérien, 15e édition, édictées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après: Doc 4444 OACI; cf. chiffre 1 du dispositif). Selon cette décision également, les dispositions relatives aux minima de séparation s'appliquent aux mouvements d'hélicoptères sur l'Aéroport de Genève, l'Office fédéral se réservant le droit de décider ultérieurement d'adaptations en fonction des évolutions internationales (chiffre 2). Les dispositions dérogatoires dont disposait l'Aéroport cessaient d'être valides à partir du 30 octobre 2013 (chiffre 3). L'Aéroport,
en collaboration avec Skyguide, devait remettre un Plan d'action d'ici au 31 août 2012 présentant la manière dont ils envisageaient de mettre en oeuvre les dispositions relatives aux minima de séparation et leurs conséquences possibles pour les usagers de la piste en herbe, ainsi que de communiquer, à la même date, les modifications du règlement d'exploitation de l'Aéroport induites par les nouveaux minima de séparation (chiffres 4 et 5).

Par arrêt du 5 octobre 2013, le Tribunal administratif fédéral a rejeté les recours formé par Swift Copters SA (cause 2C 1051/2013), l'Association des propriétaires d'avions privés (cause 2C 1027/2013) et l'Aéro-club de Genève (cause 2C 1019/2013), qui ont tous trois recouru auprès du Tribunal fédéral.

Par arrêt du 2 juin 2014, le Tribunal fédéral, après avoir joint les trois recours, les a rejetés dans la mesure de leur recevabilité. Cet arrêt a été notifié aux parties le 11 juin 2014.

B.
Par acte envoyé le 11 juillet 2014, Swift Copters SA (ci-après: la Société) a formé une demande de révision auprès du Tribunal fédéral. Elle conclut à la recevabilité de ladite demande et à ce que l'arrêt du 2 juin 2014 soit annulé dans la cause 2C 1051/2013 rejetant son recours. La Société demande que le Tribunal fédéral, statuant à nouveau, dise que les minimums de séparation en fonction de la turbulence de sillage prévus par les paragraphes 5.8.3.1 et 5.8.3.2 du Doc 4444 de l'OACI ne s'appliquent pas aux hélicoptères décollant depuis l'aire nord, soit depuis les hélipads ou depuis la baie Y1 et mette les frais et dépens à la charge des intimés pour les procédures de recours et de révision devant le Tribunal fédéral.

Dans leurs déterminations respectives, le Tribunal administratif fédéral conclut au rejet de la demande en ré vision dans la mesure de sa recevabilité, alors que Skyguide, l'Office fédéral et l'Aéroport proposent principalement de déclarer la demande irrecevable, subsidiairement de la rejeter.

Le 20 octobre 2014, Swift Copters SA a présenté des observations finales, au terme desquelles elle a demandé des débats, afin que les parties puissent être entendues sur le maintien de la "dérogation light" en violation du chiffre 1 du dispositif de la décision de l'Office fédéral.

Considérant en droit :

1.

1.1. L'arrêt du 2 juin 2014 (2C 1051/2013) a rejeté, dans la mesure de sa recevabilité le recours de la Société, ce qui a eu pour effet de confirmer l'application des minima de séparation prévus par les paragraphes 5.8.3.1 et 5.8.3.2 du Doc 4444 OACI aux mouvements d'hélicoptères sur l'Aéroport. Cet arrêt, qui est entré en force dès son prononcé (art. 61 LTF), peut faire l'objet d'une demande de révision pour les motifs énumérés de manière exhaustive aux art. 121 ss LTF (cf. Pierre Ferrari, ad art. 121 LTF, in Commentaire de la LTF, 2e éd., 2014, n. 3 p. 1405).

1.2. La recevabilité de la demande de révision suppose que le recourant invoque l'un des motifs de révision prévus par les art. 121 ss LTF ou à tout le moins se prévale de faits qui sont de nature à correspondre à un tel motif. Savoir s'il existe effectivement un motif justifiant la révision n'est pas une question de recevabilité, mais de fond (cf. arrêts 2F 4/2014 du 20 mars 2014 consid. 2.1; 4F 20/2013 du 11 février 2014 consid. 2.1). Si le motif de révision est admis, alors le Tribunal fédéral annulera la décision dont est révision (phase du rescindant), puis se prononcera une nouvelle fois sur le fond (phase du rescisoire), conformément à l'art. 128 al. 1 LTF (cf. arrêts 2F 18/2014 du 24 octobre 2014 consid. 2; 2F 2/2013 du 5 juin 2013 consid. 7.2, RF 68 2013 649; Ferrari, ad art. 128 LTF, in op. cit., n. 2 p. 1439).

Pour être recevable, il faut en outre que la demande ait été formée dans les délais prescrits par l'art. 124 LTF en fonction du motif invoqué et que le requérant ait un intérêt actuel digne de protection à la révision de la décision entreprise (cf. arrêt 4F 15/2008 du 20 novembre 2013 consid. 1.1 in fine).

1.3. En l'occurrence, la requérante invoque une inadvertance, ainsi que des faits et moyens de preuve nouveaux en lien avec une "dérogation light" qui n'aurait pas été pris en compte dans l'arrêt du 2 juin 2014, soit des circonstances dont il n'est d'emblée pas exclu qu'elle puissent constituer des motifs de révision au sens des art. 121 let. d et 123 al. 2 let. a LTF, dispositions du reste expressément invoquées.

Tenue de respecter, à la suite de l'arrêt du Tribunal fédéral du 2 juin 2014, les minima de séparation en fonction des turbulences de sillage prévus par les règles internationales, la requérante a un intérêt digne de protection à obtenir la révision de cette décision. Cet intérêt est toujours actuel, dès lors qu'aucune des parties ne fait valoir que les pourparlers en vue de trouver une solution alternative pour les hélicoptères, que la Cour de céans avait évoqués dans son arrêt du 2 juin 2014 (cf. consid. 8.5), auraient abouti. On peine du reste à saisir pourquoi la requérante critique l'arrêt sur ce point dans sa demande de révision, puisque de tels pourparlers ont bien été entamés.

Enfin, déposée dans les trente jours qui ont suivi la notification de l'expédition complète de l'arrêt

attaqué, la demande a été formée en temps utile pour les deux motifs soulevés (cf. art. 124 al. 1 let. b et d LTF en lien avec les art. 121 let. d et 123 al. 2 let. a LTF).

Il convient donc d'entrer en matière.

2.
Invoquant l'art. 121 let. d LTF, la requérante soutient que le Tribunal fédéral a commis une inadvertance. Dans une argumentation parfois confuse et non dénuée de contradictions, comme le relève du reste le Tribunal administratif fédéral dans ses déterminations, elle reproche à la Cour de céans d'avoir confondu ou assimilé à tort deux types de dérogations bien distinctes dans son arrêt 2C 1051/2013. La première dérogation est celle qu'avait octroyée l'Office fédéral en 1998 à l'Aéroport et qui figurait au ch. 2.2.1 du "VFR Manual Switzerland" dont elle produit un extrait; cette dérogation a été supprimée par l'Office fédéral dans sa décision du 5 juin 2012 (ch. 3 du dispositif). La requérante affirme qu'elle n'aurait jamais contesté la suppression de cette dérogation de 1998 dans son recours devant le Tribunal fédéral, mais qu'elle aurait appuyé toute son argumentation sur une seconde dérogation, figurant au ch. 2.1.1 du "VFR Manual Switzerland", qu'elle qualifie de " dérogation light " et dont le Tribunal fédéral n'aurait par inadvertance pas tenu compte. Cette dérogation repose sur l'existence d'une catégorie d'aéronefs en Suisse, désignés sous le qualificatif de "small", dont le tonnage varie entre 7 et 40 tonnes. Cette
catégorie n'est pas prévue dans le par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI, qui se réfère aux gros porteurs ("heavy"), aux appareils de moyen tonnage ("medium") et de faible tonnage ("light"). L'existence de la catégorie "small" permettrait, selon la requérante, de déroger à l'application du par. 5.8.3 Doc 4444 OACI en assimilant ces appareils, s'agissant des minima de distance à respecter, à des aéronefs "light". Par conséquent, l'existence de cette dérogation "light" aurait dû amener le Tribunal fédéral à relativiser l'application stricte du par. 5.8.3 Doc 4444 OACI pour les hélicoptères, dès lors que les aéronefs "small" bénéficiaient d'un traitement privilégié.

2.1. Selon l'art. 121 let. d LTF, la révision d'un arrêt du Tribunal fédéral peut être demandée si, par inadvertance, le tribunal n'a pas pris en considération des faits pertinents qui ressortent du dossier. Une inadvertance survient lorsque le tribunal ignore ou déforme involontairement une constatation de fait qui le lie, ou s'il transcrit incomplètement une pièce du dossier et se met en contradiction avec elle; l'inadvertance doit porter sur un fait susceptible d'entraîner une solution différente, plus favorable à la partie requérante (arrêts 4F 5/2010 du 9 août 2010 consid. 1; 1F 16/2008 du 11 août 2008 consid. 3, SJ 2008 I 465). En tant qu'elle relève du droit, la fausse appréciation des preuves administrées ou de la portée juridique des faits établis n'entre en revanche pas en ligne de compte pour fonder une demande de révision (ATF 122 II 17 consid. 3 p. 18 s.; arrêts 2F 18/2014 du 24 octobre 2014 consid. 1.2; 2C 349/2012 du 18 mars 2013 consid. 4.2.1; 2F 20/2012 du 25 septembre 2012 consid. 2.1).

2.2. La "dérogation light" dont la requérante reproche au Tribunal fédéral de n'avoir par inadvertance pas tenu compte ne faisait pas l'objet de la procédure tranchée par l'arrêt dont la révision est demandée. Le litige sur lequel le Tribunal fédéral devait statuer portait sur le point de savoir si l'Aéroport pouvait se voir imposer le respect strict des minima de séparation temporels pour les aéronefs au départ prévus par le par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI, comme l'avaient retenu les autorités précédentes. Pour rappel, le par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI en cause prévoit un temps d'attente différent au décollage en fonction des turbulences de sillage causées par les aéronefs selon qu'il s'agit d'un appareil à faible tonnage ("light"), moyen tonnage ("medium") ou d'un gros porteur ("heavy"). Le par. 5.8.3 ne définit en revanche nullement les critères permettant le classement des aéronefs dans l'une de ces trois catégories; il ne fait que mentionner des temps d'attente plus ou moins longs après leur départ. Le Tribunal fédéral, saisi du point de savoir si le par. 5.8.3 devait ou non être respecté par l'Aéroport, n'avait ainsi pas à examiner les critères permettant de qualifier un aéronef de "light", "medium" ou "heavy". Cette question
n'était susceptible de se poser qu'à la condition que le par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI puisse être imposé à l'Aéroport, ce qui constituait le seul objet de la procédure, qui s'est soldée par l'arrêt du 2 juin 2014. Au consid. 4.3 de cette décision, le Tribunal fédéral a du reste expressément indiqué que seule l'application du par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI était litigieuse devant lui, la mise en oeuvre concrète des prescriptions imposées par le Doc 4444 OACI ne faisant pas l'objet du litige. Or, le point de savoir comment classer les avions de la catégorie "small" en fonction des critères imposés par l'OACI pour les trois catégories qu'elle prévoit est une mesure relevant typiquement de la mise en oeuvre du par. 5.8.3 précité.

Du reste, les autorités précédentes ne s'y sont pas trompées. Aucune d'elles n'a fait état de cette

"dérogation light" dont se prévaut la requérante dans le cadre de la procédure en révision. La décision initiale de l'Office fédéral n'a mentionné que la Dérogation 1998 qui a été supprimée, car elle était incompatible avec le strict respect du par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI. Le Tribunal administratif fédéral a indiqué, au consid. 7.2.3 de son arrêt du 7 octobre 2013, que la question des classes de turbulence sortait du cadre du litige et n'avait pas à être examinée. La requérante y voit elle-même un refus de tenir compte de son argumentation concernant la "dérogation light". Si celle-ci, comme elle l'affirme à présent, estimait qu'il s'agissait d'un point pertinent que les juges précédents auraient dû examiner, alors elle devait s'en plaindre, dans son recours devant le Tribunal fédéral, ce qu'elle n'a pas fait. Partant, les règles de procédure empêchaient la Cour de céans de tenir compte de l'existence de la "dérogation light", dès lors que l'arrêt attaqué ne mentionnait pas cet élément (cf. art. 97 al. 1 et 105 al. 1 LTF), comme la Cour de céans l'a du reste indiqué à la requérante de manière générale au consid. 8.2 de l'arrêt du 2
juin 2014.

2.3. Dans ces circonstances, on ne voit pas que l'on puisse faire grief à la Cour de céans d'avoir commis une inadvertance en ne tenant pas compte d'un élément dépassant l'objet du litige et dont aucune des autorités précédentes n'avait traité, sans que la Société ne s'en soit plainte dans son recours. Le motif de révision tiré de l'art. 121 let. d LTF est partant infondé.

3.
Le second motif de révision invoqué se rapporte également à la " dérogation light". La requérante, se prévalant de l'art. 123 al. 2 let. a LTF, soutient que ce n'est qu'à la suite d'un courrier de l'Office fédéral du 24 juin 2014 en réponse à une requête qu'elle lui avait faite le 26 mai 2014, qu'elle aurait appris que la "dérogation light" n'aurait fait l'objet d'aucune étude de sécurité. Ce fait serait déterminant, car le Tribunal fédéral a souligné, dans son arrêt du 2 juin 2014, qu'en l'absence d'une étude de sécurité démontrant qu'une pratique dérogatoire permettrait d'atteindre le même niveau de sécurité, le respect des prescriptions du par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI s'imposait de manière générale.

3.1. D'après l'art. 123 al. 2 let. a LTF, la révision peut être demandée dans les affaires de droit public si le requérant découvre après coup des faits pertinents ou des moyens de preuve concluants qu'il n'avait pas pu invoquer dans la procédure précédente, à l'exclusion des faits ou moyens de preuve postérieurs à la décision formant l'objet de la demande de révision. Ne peuvent justifier une révision que les faits qui se sont produits jusqu'au moment où, dans la procédure antérieure, des faits pouvaient encore être allégués, mais qui n'étaient pas connus du requérant malgré toute sa diligence; en outre, ces faits doivent être pertinents, c'est-à-dire de nature à modifier l'état de fait qui est à la base de la décision entreprise et à conduire à une solution différente en fonction d'une appréciation juridique correcte. Lorsque la découverte de faits ou de moyens de preuve nouveaux résulte de recherches qui auraient pu et dû être effectuées dans la procédure précédente, il y a lieu de conclure à un manque de diligence de la part du requérant. On n'admettra qu'avec retenue qu'il était impossible à une partie d'alléguer un fait déterminé dans la procédure antérieure, car le motif de révision des faux nova ne doit pas servir à
remédier aux omissions de la partie requérante dans la conduite du procès (arrêts 4A 247/2014 du 23 septembre 2014 consid. 2.3; 2F 13/2014 du 14 août 2014 consid. 4.2; 4A 570/2011 du 23 juillet 2012 consid. 4.1; 4A 763/2011 du 30 avril 2012 consid. 3.1 et les arrêts cités).

3.2. Le fait dont se prévaut la requérante, à savoir l'absence d'étude de sécurité concernant la "dérogation light", n'est pas pertinent. Comme indiqué ci-avant (cf. consid. 2.2 supra), la "dérogation light" qui permettrait, selon la requérante, d'assimiler les aéronefs de la catégorie "small" à des aéronefs de la classe "light" en vue du respect des minima au départ prévus par le par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI, concerne la qualification des appareils, aspect non visé par la prescription précitée. Or l'objet de la procédure qui s'est soldée par l'arrêt dont la révision est demandée portait exclusivement sur la question de savoir si le par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI devait s'appliquer de manière obligatoire et non sur la façon dont celui-ci devait être interprété et mis en oeuvre. Partant, le fait qu'aucune étude de sécurité n'ait été faite au sujet de la "dérogation light" n'est pas de nature à modifier l'appréciation du Tribunal fédéral quant à l'obligation de principe de respecter le par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI sur le site aéroportuaire de Genève, y compris pour les hélicoptères.

3.3. De plus, la requérante aurait pu obtenir l'information fournie par l'Office fédéral le 24 juin 2014 quant à l'absence d'étude de sécurité concernant la "dérogation light" bien avant. L'intéressée connaissait pertinemment l'existence de cette "dérogation light", puisqu'elle affirme l'avoir déjà invoquée devant le Tribunal administratif fédéral. En outre, il ressort de la décision initiale du 5 juin

2012 que seule une étude de sécurité atteignant un niveau de sécurité équivalent aux prescriptions de l'OACI aurait pu justifier une dérogation aux minima entre les départs prévus par l'OACI, et ce non seulement pour les hélicoptères, mais pour tous les autres aéronefs. Par conséquent, l'intéressée aurait pu, depuis le mois de juin 2012 déjà, demander à l'Office fédéral qu'il lui fournisse des indications concernant l'étude de sécurité relative à la "dérogation light", voire demander une mesure d'instruction en ce sens au Tribunal administratif fédéral, sans devoir attendre le 26 mai 2014 pour formuler une telle requête. Par conséquent, on peut reprocher à la requérante un manque de diligence.

3.4. Le second motif de révision en tant qu'il concerne un élément de fait qui non seulement n'est pas pertinent, mais aurait pu être allégué dans la procédure antérieure, ne permet pas de fonder la révision de l'arrêt du 2 juin 2014 sur la base de l'art. 123 al. 2 let. a LTF.

4.
Dans ces circonstances, la demande de révision doit être rejetée, ce qui exclut de revenir sur le fond de la cause (art. 128 al. 1 LTF a contrario). En conséquence, il convient de rejeter la demande de débats en vue de l'audition des parties formée par la requérante, dès lors qu'elle concernait l'hypothèse où la Cour de céans aurait été amenée à statuer à nouveau. Au demeurant, cette requête porte sur la compatibilité de la "dérogation light" avec le respect du par. 5.8.3 du Doc 4444 OACI, soit sur une question concernant la mise en oeuvre de cette prescription sur laquelle la procédure qui s'est soldée par l'arrêt du 2 juin 2014 ne portait pas.

5.
Compte tenu de l'issue du litige, les frais seront mis à la charge de la requérante qui succombe (art. 66 al. 1 LTF). Il ne sera pas alloué de dépens, Skyguide étant une organisation chargée de tâches de droit public (art. 68 al. 3 LTF; arrêts 2C 1051/2013 du 2 juin 2014 consid. 10; 2C 303/2010 du 24 octobre 2011 consid. 2.1) et l'Aéroport n'ayant pas fait appel à un avocat (ATF 133 III 439 consid. 4 p. 446).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.
La demande de débats en vue de l'audition des parties est rejetée.

2.
La demande de révision est rejetée.

3.
Les frais judiciaires, arrêtés à 3'000 fr., sont mis à la charge de la requérante.

4.
Il n'est pas alloué de dépens.

5.
Le présent arrêt est communiqué aux mandataires de la requérante, à l'Aéroport International de Genève, à Skyguide, Société Anonyme Suisse pour les Services de la Navigation Aérienne civils et militaires, à l'Office fédéral de l'aviation civile, ainsi qu'au Tribunal administratif fédéral, Cour I.

Lausanne, le 12 février 2015
Au nom de la IIe Cour de droit public
du Tribunal fédéral suisse

Le Président : Zünd

Le Greffier : Chatton