CAA Toulouse 22 octobre 2026 n 24TL01620

Source : https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000055022962

Vu la procédure suivante : Procédure contentieuse antérieure : La société à responsabilité limitée HTMA a demandé au tribunal administratif de Toulouse de condamner l'École nationale de l'aviation civile à réparer les préjudices qu'elle estime avoir subis du fait de la déclaration sans suite de la procédure de marché public lancée, en 2019, pour la location d'un avion monomoteur. Par un jugement n° 2103194 du 25 avril 2024, le tribunal administratif de Toulouse a rejeté sa demande. Procédure devant la cour : Par une requête et des mémoires, enregistrés le 25 juin 2024, le 4 novembre 2025 et le 30 janvier 2026, la société HTMA, représentée par Me Deleau, demande à la cour, dans le dernier état de ses écritures : 1°) d'annuler ce jugement du 25 avril 2024 du tribunal administratif de Toulouse ; 2°) de condamner l'École nationale de l'aviation civile à lui verser la somme de 159 000 euros en réparation des préjudices qu'elle estime avoir subis du fait de la déclaration sans suite de la procédure de marché lancée en vue de la location d'un avion monomoteur, cette somme devant être assortie des intérêts au taux légal à compter du 23 décembre 2020, date de sa demande préalable, et de leur capitalisation ; 3°) de rejeter l'appel incident présenté par l'École nationale de l'aviation civile ; 4°) de mettre à la charge de l'École nationale de l'aviation civile une somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Elle soutient que :

Sur son appel principal : - l'École nationale de l'aviation civile a commis une faute de nature à engager sa responsabilité en déclarant sans suite la procédure d'attribution du marché alors qu'elle disposait d'une chance sérieuse d'obtenir ce marché et que la réalité du besoin est démontrée sur sa période d'exécution, ainsi qu'en atteste le nombre d'heures de vol effectivement réalisées sur le site de Strasbourg entre 2020 et 2023 ; - en réalité, la décision de déclarer sans suite le marché trouve son origine dans le caractère jugé trop ostentatoire de l'aéronef proposé dans son offre alors que le cahier des clauses techniques particulières du marché prévoyait seulement des exigences minimales, mais n'imposait aucune exigence maximale quant aux caractéristiques de l'avion souhaité ; - le pouvoir adjudicateur l'a incitée à engager des frais en pure perte pour détenir l'aéronef à la date de la remise de son offre, sous peine d'irrégularité, en modifiant l'article 3.1.1 du cahier des clauses techniques particulières au cours de la procédure de consultation ; - son préjudice est établi par une annexe financière mentionnant l'ensemble des tarifs applicables et la décomposition du prix horaire de l'heure de vol sur la base d'un scénario de 150 heures de vol par an, ce qui revient à facturer l'heure de vol à 360 euros hors taxes, soit une perte de marge bénéficiaire de 160 euros hors taxes par heure de vol ; - contrairement à ce que soutient l'École nationale de l'aviation civile, l'avion qu'elle a acquis ne sert pas uniquement à satisfaire ses propres besoins dès lors que l'équilibre économique du projet reposait sur la dualité d'usages de l'aéronef convenue dès l'origine : il s'agissait de proposer à cette école de disposer d'un avion à des tarifs très inférieurs à ceux pratiqués sur le marché de la location de courte durée pour lui permettre de former des pilotes et de respecter son exigence de disponibilité permanente et exclusive de l'appareil, tout en lui permettant de louer cet avion à ses associées, les sociétés Scarrabeus et Motors Events, en dehors des plages horaires de mise à disposition, en particulier les fins de semaine ; - il est constant que le marché laissait aux candidats le choix d'être propriétaires ou locataires de l'avion mis à disposition de l'acheteur public ; toutefois, le recours à une location pour une durée ferme de quatre ans, correspondant à la durée maximale du marché, aurait, en tout état de cause, également entraîné des frais en cas de résiliation ; en outre, la réalité économique du marché de location des aéronefs est incompatible avec le recours à un avion de location de longue durée dès lors que de tels contrats sont uniquement proposés pour de courtes durées moyennant un tarif horaire de l'ordre de 800 euros et l'obligation de désigner un pilote qualifié ; l'indisponibilité sur le marché d'aéronefs en location de longue durée explique, au demeurant, la raison pour laquelle elle a été le seul opérateur économique à candidater au marché ; - elle est fondée à obtenir l'indemnisation de ses préjudices dans les conditions suivantes : 24 000 euros par an au titre de son manque à gagner, soit un montant total de 96 000 euros sur la durée du marché ; 13 000 euros hors taxes au titre des frais de recherche de financements en vue d'acquérir l'avion ; 50 000 euros, après application du taux de change sur la somme de 56 159,01 dollars américains, au titre de frais exposés lors de l'acquisition puis de la

revente à perte de l'avion.

Sur l'appel incident de l'École nationale de l'aviation civile : - cet appel incident doit être rejeté dès lors que la déclaration sans suite du 10 juin 2020 ne repose pas sur la disparition du besoin au cours de la procédure ; - alors même que l'aéronef proposé était parfaitement conforme aux prescriptions du marché, lequel ne prévoyait que des exigences techniques minimales, elle a été informée, au cours d'un entretien téléphonique avec le directeur de la formation au pilotage et des vols de l'École nationale de l'aviation civile, que l'avion proposé dans son offre présentait, selon la direction de la sécurité de l'aviation civile, des caractéristiques techniques trop poussées lui conférant un caractère ostentatoire, ce qui a motivé la décision du pouvoir adjudicateur de renoncer à la conclusion du marché pour conserver l'avion Socata TB 20 ; - si le pouvoir adjudicateur souhaitait un avion en location présentant des caractéristiques techniques inférieures à celui proposé dans son offre ou équivalentes à celles d'un avion Socata TB 20, il lui appartenait alors d'évaluer correctement son besoin en adaptant le cahier des clauses techniques particulières ; - elle était la seule candidate à ce marché dont la date limite de remise des offres a été fixée au 17 janvier 2020 ; dès lors, en l'absence d'autres concurrents, elle aurait dû être informée rapidement des suites réservées à son offre ; en réalité, l'École nationale de l'aviation civile n'a fait que renoncer au marché en raison du caractère jugé trop ostentatoire de l'avion proposé et l'a volontairement privée de toute information sur l'avancement de la procédure avant même la survenue de l'épidémie de Covid-19 ; elle n'a été informée de l'abandon de la procédure qu'au mois de juin 2020, soit cinq mois après la date limite de remise des offres et, de surcroît, sur relance de sa part, en méconnaissance de l'article R. 2185-2 du code de la commande publique ; - la déclaration sans suite du marché faisait seulement état de la décision de conserver l'usage de l'avion Socata TB 20 sur le site de Strasbourg ; - le motif tiré de la diminution du trafic aérien et de la baisse subséquente du nombre de stagiaires pilotes ne figure nullement dans la décision de déclaration sans suite ; en outre, le marché devait être conclu sous la forme d'un accord cadre à bons de commande pour une durée de douze mois renouvelables dans la limite de 48 mois, ce qui permettait à l'acheteur public d'adapter les heures de vol à ses besoins ; - le pouvoir adjudicateur ne peut utilement se prévaloir de la diminution du nombre de stagiaires pilotes de ligne dits « exports » pour établir une prétendue disparition de son besoin dès lors que l'avion devait uniquement être mis à disposition des pilotes inspecteurs de la direction nord-est (direction de la sécurité de l'aviation civile) pour leur usage interne et non à la disposition des stagiaires pilotes de l'École nationale de l'aviation civile ; or, les pilotes inspecteurs ont pour mission principale de contrôler les activités aériennes civiles autres que le transport commercial et, notamment, les activités d'aviation civile sportive, privée et de loisirs qui n'ont pas été affectées par les évolutions du trafic commercial ; - la preuve de la baisse du besoin de formation des pilotes du fait de la pandémie de Covid-19 n'est pas rapportée, le trafic aérien intérieur comme le trafic international ont retrouvé un niveau comparable à celui de l'année 2019 ; en outre, ni la situation financière de l'École nationale de l'aviation civile ni les heures de vol recensées sur le site de Strasbourg n'ont été affectées par la crise sanitaire liée au Covid-19. Par des mémoires en défense, enregistrés les 17 septembre et 8 décembre 2025 et le 23 septembre 2026, ce dernier n'ayant pas été communiqué, l'École nationale de l'aviation civile, représentée par Me Herrmann, demande à la cour : 1°) de rejeter la requête de la société HTMA ; 2°) par la voie de l'appel incident, d'annuler le jugement attaqué en ce qu'il juge que sa responsabilité est engagée du fait de la décision de déclaration sans suite du marché ; 3°) de mettre à la charge de la société HTMA une somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Elle soutient que :

Sur l'appel principal de la société HTMA : - l'abandon d'une procédure pour un motif d'intérêt général, ce qui lui confère un caractère régulier, n'ouvre pas droit à l'indemnisation des préjudices et du manque à gagner des opérateurs économiques qui y ont participé, sauf si le règlement de la consultation le prévoit, ce qui n'est pas le cas en l'espèce ; - elle n'a jamais exigé que la société HTMA acquière un avion, toute autre modalité de mise à disposition, telle que la location, étant parfaitement envisageable ; en outre, l'exigence de détention de l'avion, par le truchement d'une location ou d'un achat, s'appliquait seulement à la date de la signature du marché, conformément à l'article 3.1.1 du cahier des clauses techniques particulières du marché ; - le gérant de la société HTMA, pilote de loisir, l'a informée qu'il avait pour projet d'acquérir, pour ses besoins personnels

et professionnels ainsi que ceux de ses associés, un avion et insisté pour que le contrat s'exécute sur une durée de huit ans ; il s'agissait pour cette société d'un investissement financier particulièrement intéressant dès lors qu'il lui permettait d'amortir le bien avec une faible perte à la revente tout en le lui louant pour un faible nombre d'heures par an par pilote et pour un nombre restreint de pilotes ; - les prétentions indemnitaires de la société appelante ne sont pas justifiées et constituent une tentative d'enrichissement injustifié ; en outre, une personne publique ne peut pas être condamnée à une somme qu'elle ne doit pas.

Sur son appel incident : - c'est à tort que le tribunal a jugé que sa responsabilité était engagée alors que la déclaration sans suite du marché est motivée par la disparition du besoin ; - cette décision est justifiée, d'une part, par la décision de conserver l'usage de l'avion Socata TB 20 sur le site de Strasbourg, cette volonté étant compatible avec la réévaluation de la disponibilité de sa flotte aérienne en 2020 et pour les exercices suivants et, d'autre part, par l'effondrement brutal de l'activité commerciale au cours de l'année 2020 du fait de l'épidémie de Covid-19, ce qui a impacté le trafic mondial de passagers pour l'année 2020 par rapport à l'année 2019 et, de manière subséquente, les ressources et l'activité des services de l'aviation civile ; - la pandémie mondiale de Covid-19 a entraîné une baisse de l'utilisation de ses aéronefs : de fait, ainsi qu'en atteste le directeur de la formation au pilotage et aux vols, le nombre de stagiaires pilotes de ligne dits « exports » est respectivement passé de 110 à 12 puis à 0 au cours des années 2019, 2020 et 2021 ; de même, les heures de vol de la flotte d'avions Socata TB 20 de l'École nationale de l'avion civile ont drastiquement baissé en 2020 ; - elle a immédiatement informé la société HTMA de la décision de déclaration sans suite et de ses motifs, conformément à l'article R. 2185-1 du code de la commande publique ; - elle n'a commis aucune faute de nature à engager sa responsabilité dès lors qu'une évolution des besoins du pouvoir adjudicateur constitue un motif d'intérêt général justifiant de renoncer à la procédure d'attribution du marché. Par une lettre du 9 décembre 2025, les parties ont été informées, en application de l'article R. 611-7 du code de justice administrative, de ce que l'arrêt à intervenir était susceptible d'être fondé sur un moyen relevé d'office, tiré de l'irrecevabilité de l'appel incident présenté par l'École nationale de l'aviation civile, lequel tend à contester non pas le dispositif du jugement attaqué, qui fait droit à ses conclusions en rejetant la demande de première instance, mais ses motifs. Par une ordonnance du 3 septembre 2026, la clôture de l'instruction a été fixée, en dernier lieu, au 24 septembre 2026, à 12 heures.

Vu les autres pièces du dossier. Vu : - le code civil ; - le code de la commande publique ; - 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 Mme El Gani-Laclautre, première conseillère ; - les conclusions de Mme Crassus, rapporteure publique ; - et les observations de Me Herrmann, représentant l'École nationale de l'aviation civile.

Considérant ce qui suit :

1. Dans le cadre d'une convention de coopération conclue sous l'égide de la direction générale de l'aviation civile, l'École nationale de l'aviation civile (ENAC), établissement public d'enseignement supérieur, met à la disposition des pilotes de la direction de la sécurité de l'aviation civile affectés dans le nord-est de la France un avion monomoteur basé à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim (Bas-Rhin) pour permettre à ces derniers d'effectuer leurs heures d'entraînement. Un volume de dix heures de vol, par pilote et par an, est entièrement pris en charge par l'ENAC et les heures excédant ce volume sont refacturées à la direction de la sécurité de l'aviation civile. Le 27 juin 2019, l'ENAC a lancé un avis d'appel public à la concurrence pour conclure, sous la forme d'une procédure formalisée avec négociation limitée, un accord-cadre portant sur la location d'un avion monomoteur, sous la forme d'heures de vol. Cet avion de location visait à remplacer l'avion Socata TB20 dont elle disposait sur le site de Strasbourg, ce dernier avion, ainsi qu'un autre aéronef de même type, basé à Aix-en-Provence, devant être redéployés sur le site de Melun pour répondre aux besoins de la région Ile-de-France. Par une lettre du 1er octobre 2019, la société HTMA a été admise à présenter une offre. Le 28 octobre 2019, elle a déposé une offre portant sur un avion monomoteur de type Piper PA

46. Le 5 novembre 2019, l'ENAC a organisé une réunion de négociation avec la société HTMA, seul opérateur économique ayant candidaté à ce marché et été admis à négocier. À l'issue de cette réunion de négociation,

l'ENAC a, par une lettre du 25 novembre 2019, invité la société HTMA à soumettre une nouvelle offre avant le 23 décembre 2019 en tenant compte des modifications apportées au dossier de consultation des entreprises. Par une lettre du 18 décembre suivant, le pouvoir adjudicateur l'a informée de la prolongation de la date limite de dépôt des offres du 23 décembre 2019 au 17 janvier 2020. Le 16 janvier 2020, la société HTMA a conclu un contrat de vente avec une société de droit allemand en vue d'acquérir un avion de type Piper PA 46, immatriculé en Allemagne, pour un montant de 710 000 dollars américains. Le 17 janvier 2020, la société HTMA a déposé son offre finale à laquelle était annexé ce contrat. Par un courrier du 30 mars 2020, la société HTMA a saisi le pouvoir adjudicateur pour connaître l'issue réservée à son offre. Le 10 juin 2020, l'ENAC a déclaré la procédure de consultation sans suite. Par une lettre du 23 décembre 2020, notifiée le 4 janvier 2021, la société HTMA a présenté une demande préalable tendant à l'indemnisation de ses préjudices. Le silence gardé par l'ENAC sur cette demande a fait naître une décision implicite de rejet. Après avoir estimé, par jugement du 25 avril 2024, que la responsabilité du pouvoir adjudicateur était engagée en ce que la décision de déclaration sans suite du 10 juin 2020 ne reposait pas sur un motif d'intérêt général et résultait d'une mauvaise évaluation de ses besoins, le tribunal administratif de Toulouse a cependant rejeté la demande de la société HTMA au motif que les préjudices dont elle se prévalait n'étaient pas établis ou n'étaient pas en lien direct avec l'illégalité de la décision de déclaration sans suite. La société HTMA relève appel de ce jugement en ce qu'il a rejeté ses prétentions indemnitaires. À titre incident, l'ENAC en relève appel en ce que le tribunal a jugé que la décision de déclaration sans suite du 10 juin 2020 ne reposait sur aucun motif d'intérêt général.

Sur la recevabilité de l'appel incident présenté par l'ENAC :

2. L'intérêt à faire appel d'un jugement s'apprécie par rapport à son dispositif et non à ses motifs. L'appel incident présenté par l'ENAC est dirigé contre les seuls motifs du jugement attaqué et non contre son dispositif, lequel ne lui fait pas grief dès lors qu'il rejette la demande de première instance. Cet appel incident est irrecevable et doit, dès lors, être rejeté.

Sur les fins de non-recevoir opposées en défense :

3. En premier lieu, il résulte de l'instruction que la demande indemnitaire préalable formée par la société HTMA a été adressée par une lettre du 23 décembre 2020 et reçue le 4 janvier 2021. Par suite, la fin de non-recevoir tirée de l'absence de liaison du contentieux doit être écartée.

4. En second lieu, l'expiration du délai permettant d'introduire un recours en annulation contre une décision expresse dont l'objet est purement pécuniaire fait obstacle à ce que soient présentées des conclusions indemnitaires ayant la même portée. Toutefois, en l'espèce, la décision de déclaration sans suite du 10 juin 2020, dont la société HTMA invoque l'illégalité fautive, a seulement pour objet d'informer cette société de la décision du pouvoir adjudicateur de ne pas poursuivre la procédure de mise en concurrence. Cette décision ne présente, dès lors, pas un objet exclusivement pécuniaire. Par suite, la fin de non-recevoir tirée de l'absence de recours contre la décision de déclaration sans suite du 10 juin 2020 doit être écartée.

Sur le bien-fondé du jugement attaqué :

En ce qui concerne le cadre juridique applicable au litige :

5. Aux termes de l'article R. 2185-1 du code de la commande publique : « L'acheteur peut, à tout moment, déclarer une procédure sans suite ». Selon l'article R. 2185-2 du même code : « Lorsqu'il déclare une procédure sans suite, l'acheteur communique dans les plus brefs délais les motifs de sa décision de ne pas attribuer le marché ou de recommencer la procédure aux opérateurs économiques y ayant participé ».

6. Une personne publique qui a engagé une procédure de passation d'un marché ne saurait être tenue de conclure le contrat. Elle peut décider, sous le contrôle du juge, de renoncer à le conclure pour un motif d'intérêt général. En l'absence de motif d'intérêt général, cette décision est de nature à engager sa responsabilité pour faute.

En ce qui concerne l'illégalité fautive entachant la déclaration sans suite du marché tirée de l'absence de motif d'intérêt général :

7. Aux termes de la déclaration sans suite du 10 juin 2020, l'ENAC a décidé d'abandonner la procédure d'attribution du marché en raison de la disparition de son besoin, cette dernière indiquant être désormais en mesure, au regard de la disponibilité de sa flotte, de continuer à pouvoir mettre à disposition un aéronef pour répondre aux besoins des utilisateurs situés dans le nord-est de la France, en 2020 et pour les années à venir, de sorte que le besoin de louer un appareil de substitution n'est plus avéré.

8. Après s'être prévalue, devant les premiers juges, du souhait de la direction de la sécurité de l'aviation civile de conserver l'usage de l'avion basé sur le site de Strasbourg et de la forte baisse d'activité de l'aviation commerciale du fait de la pandémie mondiale liée à l'émergence du virus du Covid-19, l'ENAC soutient , dans ses écritures d'appel, que la décision de déclaration sans suite du marché est également motivée, d'une part, par la baisse de ses ressources et de son activité du fait de l'effondrement de l'activité commerciale au cours de l'année 2020 et, d'autre part, par la baisse d'utilisation de la flotte d'avions de type Socata TB 20 du fait de cette pandémie mondiale.

9. Toutefois, aucun de ces motifs ne figure dans la décision de déclaration sans suite du 10 juin 2020, dont il résulte de l'instruction qu'elle repose uniquement sur le choix fait par l'ENAC de répondre à la demande exprimée par la direction de la sécurité de l'aviation civile de maintenir l'avion Socata TB 20 sur le site de Strasbourg pendant la consultation. Or, il résulte aussi de l'instruction que le besoin de disposer d'un avion pour ses services implantés dans le nord-est de la France existait toujours en 2020 et pour les années suivantes, tandis qu'il n'est pas davantage démontré que les besoins de l'aviation civile, et non commerciale, de la région Ile-de-France auraient diminué à un point tel que les prestations prévues au marché n'étaient plus nécessaires.

10.

Sur ce point, il résulte du règlement de la consultation et du cahier des clauses techniques particulières que l'avion en litige était destiné à l'entraînement des pilotes-instructeurs et des pilotes des corps techniques de la direction de la sécurité de l'aviation civile basés dans le nord-est de la France afin de leur permettre de se former et de réaliser leurs heures d'entraînement. Selon le cahier des clauses techniques particulières, les pilotes-inspecteurs sont des pilotes professionnels instructeurs de vol employés par la direction générale de l'aviation civile, sous contrat de pilote, et les pilotes des corps techniques sont des ingénieurs de cette même direction ayant acquis un brevet technique leur permettant d'utiliser un avion de l'ENAC dans le cadre de leurs déplacements et dans le cadre de leurs entraînements au pilotage. Il résulte de ce même document contractuel que l'utilisation d'un aéronef permet à ces différents pilotes, dont les missions sont principalement aériennes, de maintenir leur expertise, de se déplacer régulièrement dans leur région d'affectation et ponctuellement sur le reste de la France, de faire remonter à leur hiérarchie toutes les problématiques rencontrées en vol et toutes difficultés liées à la sécurité de l'espace aérien. Dès lors, indépendamment de la baisse du trafic commercial résultant de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et de la baisse subséquente de ses ressources, le besoin de l'ENAC de mettre un avion monomoteur à la disposition des pilotes, afin de leur permettre de se former pour exercer leurs missions en matière de sécurité de l'aviation civile, n'avait pas disparu.

11. Par ailleurs, la société HTMA soutient, sans être contredite sur ce point, avoir été informée, lors d'un entretien téléphonique avec la direction de la formation au pilotage et des vols de l'ENAC, que l'avion monomoteur de type Piper 46 proposé dans le cadre de son offre a finalement été jugé, du fait de ses performances techniques supérieures à celles de l'avion Socata TB 20 précédemment utilisé, trop « ostentatoire » par la direction de la sécurité de l'aviation civile, future utilisatrice de l'appareil. Or, il ne résulte pas des documents de la consultation que le pouvoir adjudicateur ait entendu renoncer à un avion doté de performances techniques supérieures, le cahier des clauses techniques particulières n'exigeant pas de fournir un avion doté de performances techniques strictement équivalentes à ceux d'un avion de type Socata TB 20 et prévoyant seulement des exigences techniques minimales. En outre, il résulte de l'instruction que la

négociation avec l'ENAC a précisément porté sur un avion de type Piper 46 et que la société HTMA a déposé son offre le 17 janvier 2020, soit antérieurement à la crise sanitaire, mais n'a été informée de la déclaration sans suite que le 10 juin 2020, après avoir, de surcroît, adressé une lettre de relance du 30 mars 2020 pour connaître les suites réservées à la consultation.

12. Toutefois, aux termes du dossier de consultation des entreprises, le marché devait être conclu sous la forme d'un accord-cadre avec un volume annuel minimal de 50 heures de vol, sans maximum, pendant une durée de douze mois, reconductible de manière tacite trois fois, soit une période maximale de 48 mois, de sorte qu'il ne comportait aucun engagement ferme de la part de l'ENAC au-delà d'une année et sur un volume d'heures supérieur à 50 heures de vol.

13. Pour autant, il résulte des points 9 à 11 que le besoin de formation des pilotes-instructeurs et des pilotes des corps techniques de la direction de la sécurité de l'aviation civile basés dans le site nord-est de la direction de la sécurité de l'aviation civile n'avait pas disparu, pas plus que les besoins en heures de vol pour la région Ile-de-France. Dans ces conditions, la décision de déclaration sans suite du 10 juin 2020, qui est en réalité motivée par le souhait de la direction utilisatrice de maintenir l'avion Socata TB20 sur le site de Strasbourg, ne saurait être regardée comme reposant sur un motif d'intérêt général et procède d'une mauvaise appréciation de ses besoins par le pouvoir adjudicateur, ainsi que l'a jugé le tribunal.

En ce qui concerne les préjudices indemnisables et leur lien de causalité avec l'illégalité fautive entachant la déclaration sans suite :

14. D'une part, lorsqu'un candidat à l'attribution d'un contrat public demande la réparation du préjudice né de son éviction irrégulière de la procédure d'attribution, il appartient au juge de vérifier d'abord si l'entreprise était ou non dépourvue de toute chance de remporter le contrat. Dans l'affirmative, l'entreprise n'a droit à aucune indemnité. Dans la négative, elle a droit en principe au remboursement des frais qu'elle a engagés pour présenter son offre. Il convient ensuite de rechercher si l'entreprise avait des chances sérieuses d'emporter le contrat. Dans un tel cas, l'entreprise a droit à être indemnisée de son manque à gagner, incluant nécessairement, puisqu'ils ont été intégrés dans ses charges, les frais de présentation de l'offre qui n'ont donc pas à faire l'objet, sauf stipulation contraire du contrat, d'une indemnisation spécifique.

15. D'autre part, il appartient au juge, si cette irrégularité et si les chances sérieuses de l'entreprise d'emporter le contrat sont établies, de vérifier qu'il existe un lien direct de causalité entre la faute en résultant et le préjudice dont le candidat demande l'indemnisation. Il lui incombe aussi d'apprécier dans quelle mesure ce préjudice présente un caractère certain, en tenant compte, notamment, s'agissant des contrats dans lesquels le titulaire supporte les risques de l'exploitation, de l'aléa qui affecte les résultats de cette exploitation et de la durée de celle-ci. En revanche, le candidat ne peut prétendre à une indemnisation de ce manque à gagner si la personne publique renonce à conclure le contrat pour un motif d'intérêt général.

16. Enfin, aux termes de l'article R. 2162-4 du code de la commande publique, dans sa rédaction applicable au litige : « Les accords-cadres peuvent être conclus : / 1° Soit avec un minimum et un maximum en valeur ou en quantité ; / 2° Soit avec seulement un minimum ou un maximum ; / 3° Soit sans minimum ni maximum ». Si le candidat à un marché public déclaré sans suite sans motif d'intérêt général peut prétendre à être indemnisé de la perte du bénéfice net dont il a été privé, il lui appartient d'établir la réalité de ce préjudice. Dans le cas d'un marché à bons de commande dont les documents contractuels prévoient un minimum en valeur ou en quantité, le manque à gagner ne revêt un caractère certain qu'en ce qu'il porte sur ce minimum garanti.

17. En premier lieu, ainsi qu'il a été dit précédemment, la décision du pouvoir adjudicateur de mettre fin à la procédure de passation ne repose pas sur un motif d'intérêt général. Par ailleurs, outre que la société HTMA a été le seul opérateur économique admis à négocier, il résulte de l'instruction que cette société disposait de chances sérieuses de remporter le marché dès lors que son offre finale remplissait l'ensemble des exigences techniques et particulières attendues et que l'ENAC a repoussé le délai de remise des offres dans le seul but de lui permettre de finaliser l'acquisition de l'avion et de remettre son offre négociée. À l'inverse, il ne résulte pas de l'instruction et n'est pas davantage allégué que la procédure de consultation aurait été entachée d'une

irrégularité devant conduire à son abandon ou qu'elle n'aurait pas permis de mettre en concurrence suffisamment d'opérateurs. Dès lors, il y a lieu d'indemniser le manque à gagner de la société HTMA, lequel présente un lien de causalité direct avec l'absence de motif d'intérêt général à déclarer sans suite la procédure.

18. En deuxième lieu, la société HTMA se prévaut d'un manque à gagner de 96 000 euros sur la durée du marché, correspondant, selon elle, à un volume annuel de 150 heures de vol facturé au prix unitaire de 160 euros sur quatre ans, soit 24 000 euros par an. Toutefois, il résulte du règlement de la consultation que le marché en litige porte sur un accord-cadre conclu pour une durée de douze mois, reconductible de manière tacite trois fois, dans la limite de 48 mois, et ne comporte qu'une quantité minimale de 50 heures de vol par an. Dès lors, le manque à gagner indemnisable doit être limité au taux de marge nette correspondant à un volume de 50 heures de vol, la société appelante ne disposant d'aucun droit acquis à un volume d'heures de vol supérieur ni à la reconduction du contrat à l'issue de la première année. En retenant le coût par heure de vol de 650 euros hors taxes tel que prévu dans l'annexe financière à l'offre, et compte tenu du taux de marge nette de 31,3 % indiqué par la société HTMA dans ses écritures sans être utilement contredite sur ce point, il sera, dès lors, fait une juste appréciation du manque à gagner de cette société, lequel présente un lien de causalité avec l'illégalité entachant la décision de déclaration sans suite, en condamnant l'ENAC à lui verser une indemnité de 10 172,50 euros.

19. En troisième lieu, conformément au principe rappelé au point 14, les frais de présentation de l'offre sont réputés inclus dans le manque à gagner auquel peut prétendre le candidat évincé de la procédure d'attribution d'un marché qu'il avait des chances sérieuses de remporter. Par suite, il n'y a pas lieu d'indemniser les frais engagés par la société HTMA pour la constitution de son offre, correspondant aux dépenses exposées pour l'acquisition et la revente à perte de l'avion, lesquels sont réputés inclus dans son manque à gagner.

20. Il résulte de tout ce qui précède, d'une part, que la société HTMA est fondée à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Toulouse a rejeté sa demande et, d'autre part, que l'ENAC doit seulement être condamnée à lui verser la somme de 10 172,50 euros en réparation de ses préjudices. Il résulte également de tout ce qui précède que l'appel incident présenté par l'ENAC doit être rejeté.

Sur les intérêts et leur capitalisation :

21. D'une part, la société HTMA a droit aux intérêts au taux légal sur l'indemnité que l'ENAC est condamnée à lui verser par le présent arrêt à compter du 4 janvier 2021, date de réception de sa demande indemnitaire préalable, présentée par une lettre du 23 décembre 2020.

22. D'autre part, aux termes de l'article 1343-2 du code civil : « Les intérêts échus, dus au moins pour une année entière, produisent intérêt si le contrat l'a prévu ou si une décision de justice le précise ». Pour l'application de ces dispositions, la capitalisation des intérêts peut être demandée à tout moment devant le juge du fond, même si, à cette date, les intérêts sont dus depuis moins d'une année. Toutefois, cette demande prend effet au plus tôt à la date à laquelle elle est enregistrée et pourvu qu'à cette date il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une année entière.

23. La capitalisation des intérêts a été demandée le 1er juin 2021, date à laquelle la société HTMA a saisi le tribunal. Il y a lieu de faire droit à cette demande à compter du 1er juin 2022, date à laquelle était due une année d'intérêts, ainsi qu'à chaque échéance annuelle à compter de cette date.

Sur les frais liés au litige :

24. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de la société HTMA, qui ne peut être regardée comme la partie perdante, la somme que l'ENAC demande au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens. Il y a lieu, en revanche, de mettre à la charge de l'ENAC une somme de 1 500 euros à verser à la société HTMA au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1 : Le jugement du tribunal administratif de Toulouse n° 2103194 du 25 avril 2024 est annulé.

Article 2 : L'École nationale de l'aviation civile est condamnée à verser à la société HTMA une indemnité de 10 172,50 euros. Cette somme portera intérêts au taux légal à compter du 4 janvier 2021. Les intérêts échus à la date du 1er juin 2022 puis à chaque échéance annuelle à compter de cette date seront capitalisés à chacune de ces dates pour produire eux-mêmes intérêts.

Article 3 : L' École nationale de l'aviation civile versera à la société HTMA une somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Le surplus des conclusions des parties est rejeté.

Article 5 : Le présent arrêt sera notifié à la société à responsabilité limitée HTMA et à l'École nationale de l'aviation civile.

Délibéré après l'audience du 8 octobre 2026, à laquelle siégeaient : M. Faïck, président de chambre, Mme El Gani-Laclautre, première conseillère, Mme Chalbos, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 22 octobre 2026. La rapporteure, N. El Gani-Laclautre Le président, F. Faïck La greffière, E. Ocana La République mande et ordonne au ministre des transports en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.