



Cour I
A-365/2013

Arrêt du 15 mai 2014

Composition

Claudia Pasqualetto Péquignot (présidente du collège),
André Moser, Maurizio Greppi, juges,
Jérôme Barraud, greffier.

Parties

A. _____,
représenté par Maître Laurent Schuler,

recourant,

contre

Office fédéral de l'aviation civile OFAC, 3003 Bern,
autorité inférieure.

Objet

Retrait des extensions d'instructeur (licence de pilote).

Faits :**A.**

A._____ est titulaire depuis de nombreuses années d'une licence de pilote privé d'avion avec extensions d'instructeur FI ("Flight Instructor"), IRI ("Instrument Rating Instructor") et TRI ("Type Rating Instructor"). Il est également titulaire, depuis 1981, d'une licence de pilote professionnel d'avion et depuis 1991, d'une licence de pilote de ligne.

B.

Par décision du 28 décembre 2012 fondée sur l'art. 92 let. a de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA, RS 748.0) en relation avec l'art. 11 al. 1 let. a de l'ordonnance du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) du 14 avril 1999 sur les titres de vol JAR-FCL pour pilotes d'avion et d'hélicoptère (OJAR-FCL, RS 748.222.2), l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a retiré avec effet immédiat et pour une durée indéterminée les extensions d'instructeur FI, IRI et TRI détenues par A._____.

A l'appui de sa décision, l'OFAC a retenu que le 26 novembre 2012, à l'aérodrome de Lausanne, A._____ avait procédé, comme commandant de bord et instructeur, à l'atterrissage d'un avion alors que la visibilité en vol et sur la piste était inférieure à 500 mètres, soit nettement en-dessous du minimum de 1'500 mètres requis dans le cadre des règles régissant le vol à vue (visual flight rules, VFR) (art. 38 al. 1 de l'ordonnance du DETEC du 4 mai 1981 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs [ORA; RS 748.121.11]). De plus, le pilote aurait survolé, en courte finale, une zone à forte densité d'habitations. De l'avis de l'autorité de première instance opérer un atterrissage dans les conditions qui prévalaient ce jour-là représente un danger aussi bien pour l'équipage de l'aéronef que pour les tiers au sol et serait propre à soulever de sérieux doutes quant à l'aptitude de l'intéressé d'exercer en toute sécurité les privilèges liés à sa licence.

Au ch. 2 de son dispositif, la décision prévoit que les extensions retirées seront restituées à l'intéressé si celui-ci produit une attestation de l'OFAC selon laquelle il a réussi les examens théoriques pour pilotes privés relatifs aux branches "Droit aérien" et "Performances et planification de vol", de même qu'une attestation selon laquelle il a suivi avec succès auprès de l'OFAC une évaluation de ses compétences pour les fonctions

FI, IRI et TRI. Vu l'intérêt public en jeu lié à la sécurité du trafic aérien, l'OFAC a retiré l'effet suspensif à tout recours (ch. 5 du dispositif).

C.

Par écriture du 23 janvier 2013, A._____ (ci-après le recourant) a déposé un recours contre cette décision auprès du Tribunal administratif fédéral, concluant à son annulation, subsidiairement à sa réforme avec prononcé d'un retrait d'admonestation d'une semaine de ses extensions d'instructeur. A titre préalable, il requiert la restitution immédiate de l'effet suspensif au recours. A l'appui de sa requête, il met en avant son intérêt économique à la poursuite de son activité d'instructeur pendant la durée de la procédure. Il relève que l'atterrissage litigieux s'est déroulé de manière parfaitement conforme à la réglementation aérienne et n'a nullement mis en danger la sécurité publique.

D.

Dans sa prise de position du 15 février 2013, l'OFAC (ci-après l'autorité inférieure) a conclu au rejet de la requête de restitution de l'effet suspensif, insistant sur la priorité absolue de la sécurité du trafic aérien.

E.

Par décision incidente du 4 mars 2013, le Tribunal administratif fédéral a rejeté la requête en restitution de l'effet suspensif.

F.

Le 28 mars 2013, le recourant a interjeté recours contre la décision incidente précitée par-devant le Tribunal fédéral.

Par arrêt du 21 juin 2013, le Tribunal fédéral a rejeté le recours (arrêt 2C_293/2013 du 21 juin 2013, publié dans ATF 139 I 189).

G.

Par mémoire du 21 mai 2013, l'OFAC a pris position sur le recours et conclu au rejet de ce dernier.

H.

En date du 9 octobre 2013, une séance d'instruction a eu lieu. A cette occasion, les parties, ainsi qu'un témoin, B._____, ont été entendus. Les films vidéos tournés à l'aide d'un téléphone portable par C._____, inspecteur de l'OFAC, présent en date du 26 novembre 2012 à l'aérodrome de la Blécherette, ainsi que des enregistrements tirés notamment des webcams de l'aérodrome ont été visionnées. Les autres

moyens de preuve déposés notamment à propos des conditions météo régnant le jour des fait ont été discutés.

I.

Par courrier du 1^{er} novembre 2013, l'OFAC a communiqué qu'il n'avait pas de remarques particulières sur le procès-verbal de la séance d'instruction.

Par écriture du 22 novembre 2013, le recourant a remis ses observations sur le procès-verbal de la séance d'instruction du 9 octobre 2013 et a conclu à l'annulation de la décision attaquée.

J.

Invitée à se prononcer sur les observations de la recourante, l'OFAC a, par écriture du 16 décembre 2013, apporté des observations supplémentaires, en particulier par rapport aux exigences de visibilité lors de la phase d'atterrissage en vol à vue (VFR).

K.

Par écriture du 14 février 2014, le recourant a déposé ses observations finales ainsi que des pièces supplémentaires. Il a conclu à ce qu'il soit renoncé à toute sanction, le tout sous suite de frais et dépens. Il a déposé à cet effet deux notes d'honoraires.

L.

Par écriture complémentaire du 6 mai 2014, le recourant a porté certains faits à la connaissance du Tribunal de céans tout en requérant la restitution de l'effet suspensif.

Les autres faits et moyens de preuve utiles seront mentionnés en tant que de besoin dans les considérants en droit qui suivent.

Droit :

1.

A teneur de l'art. 31 de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral (LTAF, RS 173.32) – et sous réserve des exceptions prévues à l'art. 32 LTAF –, le Tribunal administratif fédéral traite des recours dirigés contre des décisions au sens de l'article 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021) et rendues par une autorité fédérale au sens de l'art. 33 LTAF. La décision attaquée, fondée sur l'art. 92 let. a LA, est une décision au sens de l'article 5 al. 1 let. a PA. L'OFAC est par ailleurs une autorité

de première instance au sens de l'art. 33 let. d LTAF. Le Tribunal de céans est donc compétent pour traiter du recours déposé.

Le recourant, destinataire de la décision attaquée et spécialement atteint par le retrait ordonné de ses extensions d'instructeur, a la qualité pour recourir au sens de l'art. 48 al. 1 let. a à c PA. Les dispositions relatives au délai de recours, à la forme et au contenu du mémoire sont respectées (art. 50 et 52 PA). Partant, le recours est recevable.

2.

Le Tribunal administratif fédéral examine les décisions qui lui sont soumises avec un plein pouvoir de cognition. Son analyse porte non seulement sur l'application du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, et sur les faits – constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents –, mais également sur l'opportunité de la décision attaquée (art. 49 PA). Le Tribunal fait cependant preuve d'une certaine retenue lorsque la nature des questions litigieuses qui lui sont soumises l'exige. C'est en particulier le cas lorsque celles-ci sont techniques, nécessitent des connaissances spéciales ou encore lorsqu'il s'agit d'apprécier des questions liées à la sécurité (ATF 131 II 683 consid. 2.3.2; ATAF 2008/18 consid. 4; cf. ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, *Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht*, Bâle 2013, n. 2.154).

3.

La loi-cadre en matière d'aviation civile est la LA, complétée par les accords internationaux sur l'aviation – en particulier la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, entrée en vigueur en Suisse le 4 avril 1947 (Convention de Chicago, RS 0.748.0) –, ainsi que par diverses ordonnances et autres prescriptions d'exécution générales ou spéciales. De son côté, l'autorité inférieure assume le rôle d'autorité de surveillance de l'aviation civile sur tout le territoire suisse (art. 3 al. 2 LA).

4.

4.1 Selon l'art. 92 LA, s'il y a eu violation des dispositions de la LA ou des ordonnances et autres prescriptions édictées pour son application par les autorités compétentes ou des dispositions des accords sur l'aviation, l'autorité inférieure peut, indépendamment de l'introduction et du résultat de toute procédure pénale, prononcer: a) le retrait temporaire ou définitif d'autorisations, licences et certificats ou la restriction de leur étendue et

b) le séquestre d'aéronefs dont l'usage ultérieur mettrait en danger la sécurité publique ou dont l'usage abusif est à craindre.

L'art. 11 al. 1 OJAR-FCL prévoit qu'en vertu de l'art. 92 LA, l'office peut refuser de délivrer une licence ou une autorisation JAR-FCL et les privilèges y afférents, prononcer leur retrait temporaire ou définitif ou limiter leur portée, notamment:

a. si le candidat ou le titulaire de la licence ou de l'autorisation ne remplit pas ou ne remplit plus les conditions fixées dans les règlements JAR-FCL ou dans la législation nationale;

b: si le candidat ou le titulaire de la licence ou de l'autorisation a violé gravement ou de manière réitérée les règlements JAR-FCL ou la législation nationale;

Les autres cas prévus par l'art. 11 al. 1 OJAR-FCL ne sont pas pertinents pour le cas d'espèce.

4.2 Dans le cas d'espèce, l'autorité inférieure a ouvert une procédure fondée sur l'art. 92 let. a LA en relation avec l'art. 11 al. 1 let. a OJAR-FCL et avec le paragraphe JAR-FCL 1.10 (c). qui s'est achevée par la décision attaquée prononçant le retrait avec effet immédiat et pour une durée indéterminée des extensions d'instructeur FI, IRI et TRI détenues par le recourant. La décision se fondait sur les faits suivants retenus par l'autorité inférieure:

- A. _____ était le commandant de bord de l'aéronef lors de l'atterrissage en cause et il instruisait à cette occasion un élève en formation;
- La visibilité en vol et sur la piste lors de cet atterrissage était inférieure à 500 mètres, et donc au moins de deux tiers inférieure à la visibilité minimale imposée par la loi, qui est fixée à 1'500 mètres;
- Au moment de l'atterrissage, il pleuvait, ce qui réduisait encore la visibilité avec une vitesse d'approche lente;
- L'atterrissage a eu lieu par le sud de la piste, ce qui signifie que l'avion a survolé en courte finale une zone à forte densité d'habitations;
- Le fait d'effectuer un atterrissage dans de telles conditions météorologiques représente un danger concret considérable aussi bien pour l'équipage de l'aéronef que pour des tiers au sol. Avec une si faible

visibilité, des personnes ou des obstacles n'auraient par exemple pas pu être anticipés et/ou évités à temps sur la piste.

- Par son comportement, A. _____ a violé les articles 6 et 38 ORA.

4.3 Le recourant conteste avant tout que les conditions de visibilité minimale n'étaient pas remplies. Il allègue en premier lieu que les conditions en vol et la visibilité depuis le cockpit au moment des faits satisfaisaient aux conditions légales et qu'on ne peut les comparer à celles observables depuis le sol. Selon lui, les conditions d'atterrissage ne présentaient aucun danger. Il fait notamment valoir que durant toute la procédure d'approche, l'aéronef serait resté hors des nuages et aurait bénéficié d'une vue dégagée sur la piste. La visibilité aurait été supérieure à deux kilomètres et ces conditions se seraient maintenues jusqu'à l'atterrissage (recours, p. 5). Quant aux preuves apportées par l'OFAC, en particulier les différentes vidéos de la webcam de l'aérodrome ainsi que celles prises depuis le sol par C. _____, leur qualité ne permettrait pas d'en tirer des conclusions définitives (recours p. 8-9). De plus, lors de l'audience d'instruction du 9 octobre 2013, le recourant a fait valoir que certaines prises de vues seraient postérieures à l'atterrissage litigieux et la météo se serait effectivement dégradée très rapidement entre le moment de l'atterrissage et le déplacement sur le taxiway (voie de circulation entre la piste et les aires de stationnement). Enfin, il allègue que certains détails visibles sur les images prises (vidéos et photos) permettraient néanmoins d'établir que la visibilité était supérieure aux 1500 mètres requis (observations du recourant du 22 novembre 2013, p. 6 et observations du 14 février 2014, p. 3).

4.4 Aux termes de l'art. 6 ORA un aéronef ne sera pas conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers. En l'occurrence, la disposition principale que le recourant aurait transgressée est celle de la visibilité minimale en vol à vue (VFR). La question de savoir si, comme le retient également la décision attaquée, il en découle un danger concret considérable y est en effet intimement liée. Il convient donc en premier lieu d'examiner cette disposition et de vérifier sur la base des faits, si c'est à bon droit que l'OFAC a retenu que la visibilité était inférieure à 1500 mètres.

4.4.1 Les conditions minimales de visibilité pour les vols VFR sont définies à l'art. 38 ORA. L'al. 1 prescrit les minimums de visibilité et de distance par rapport aux nuages à respecter pour les vols VFR selon la classification des espaces aériens. En l'occurrence, s'agissant de la classe G – en Suisse, l'espace aérien de la classe G va du sol à 600 m

au dessus du sol (AGL) – la visibilité doit être en principe de 5 km mais peut porter jusqu'à 1,5 km si la vitesse de vol permet à tout instant de faire demi-tour dans les limites de la portée visuelle et que d'autres aéronefs ou des obstacles puissent être aperçus à temps. Il appert de la définition légale que pour que les conditions soient remplies, la seule distance de 1'500 mètres ne suffit pas. Il s'agit en effet d'une notion dynamique, qui dépend d'une part de la vitesse de l'appareil, qui dépendra elle-même du type de manœuvre et de la phase de vol, et d'autre part d'éventuels obstacles à éviter. En phase d'approche finale et d'atterrissage, le pilote responsable devra donc s'assurer qu'il est en tout temps capable d'éviter un obstacle en l'air ou sur la piste qui pourrait l'empêcher de conduire son atterrissage à bien. Par ailleurs, le pilote doit donc également s'assurer que les conditions de visibilité soient également assurées dans l'hypothèse où une manœuvre d'évitement serait nécessaire (cf. ci-dessous consid. 4.4.2).

4.4.2 Si un obstacle se présente, le pilote devra en effet exécuter une manœuvre d'évitement et il ne pourra pas terminer son atterrissage. Il ressort de l'audience d'instruction qu'il existe notamment deux types de manœuvres d'urgence. D'une part, le "touch and go" ("posé-décollé" en français), une manœuvre par laquelle, le pilote redécollé immédiatement en remettant les gaz après avoir effleuré la piste avec les roues. D'autre part le "go around" qui est une remise de gaz lors de l'approche finale, dans ce cas, l'avion n'atterrit pas mais interrompt sa descente et reprend de l'altitude (observations de l'OFAC du 16 décembre 2013, p. 2). Dans les deux cas de figure la visibilité doit être suffisante pour effectuer la manœuvre en toute sécurité. Ainsi a priori, en phase d'approche finale, il ne suffit pas que le pilote ait une visibilité suffisante jusqu'en bout de piste mais l'axe de la piste doit être suffisamment dégagé pour que l'une des deux manœuvres d'urgence soit possible sans danger et qu'au besoin, un virage, voire même un demi-tour puisse également être effectué dans une zone de dégagement qui offre des conditions suffisantes de visibilité et de sécurité.

Par ailleurs, il y a lieu de souligner qu'au vu de la définition légale, il est implicite qu'il s'agit de la visibilité en vol, depuis le cockpit de l'avion, et non de la visibilité horizontale au sol qui ne sera donc pas forcément identique.

4.4.3 La notion de visibilité n'est pas définie directement dans la loi ou les ordonnances mais elle ressort en revanche de l'annexe 3 à la Convention de Chicago intitulée "Meteorological Service for International Air

Navigation" (Assistance météorologique à la navigation aérienne) en qui donne la définition suivante [ici en traduction de l'anglais, langue faisant foi pour ce texte]:

La visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes:

a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux;

b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître et identifier des feux d'une intensité voisine de 1000 candelas lorsqu'il est observé sur un fond lumineux.

Il apert de cette définition que pour mesurer la visibilité avec précision un objet de référence, dont la distance du point d'observation est connue, doit être déterminé. A défaut, il ne peut s'agir que d'une estimation, Faute d'un instrument de mesure embarqué ou d'une mesure effectuée au sol, l'estimation de la visibilité aura donc toujours un élément de subjectivité que l'on ne pourra ignorer, qui plus est lorsque l'observateur, comme pendant un vol, est en mouvement.

4.4.4 Mise à part la visibilité horizontale en vol, l'art. 38 al. 1 ORA fixe également des distances minimales par rapport aux nuages sur le plan vertical. À savoir pour la classe G: jusqu'à 900 mètres AMSL (above medium sea level, c.-à-d. au-dessus du niveau moyen de la mer) ou 300 mètres au-dessus du sol, selon celle des deux valeurs qui correspond à l'altitude la plus élevée. Dans le cas d'espèce, l'aérodrome de la Blécherette étant située à une altitude de 622 mètres (hauteur maximale de la piste au nord), c'est donc la règle du plafond de 300 mètres au-dessus du sol qui s'applique. Par ailleurs, d'une manière générale, le vol doit s'effectuer hors des nuages et en vue permanente du sol ou de l'eau.

Ces exigences signifient par exemple qu'une manœuvre qui conduirait le pilote à traverser les nuages serait illicite.

4.5 L'application de cette norme (art. 38 ORA) n'est pas en soi contestée par le recourant, ce qui l'est en revanche c'est que les conditions de visibilité n'étaient pas remplies.

4.5.1 A titre liminaire, il y a lieu de préciser que l'aérodrome de la Blécherette dispose d'une piste unique – quasiment alignée sur un axe nord-sud (en réalité, un azimut de 4° par rapport au nord géographique) –

sur laquelle l'on peut atterrir par le nord ou le sud. La piste 36, celle utilisée dans le cas d'espèce, a une approche depuis le sud. Appliquées au cas d'espèce, les conditions de l'art. 38 ORA impliquent donc que la visibilité minimale ne doit pas seulement être garantie sur le parcours de la phase d'approche, au sud de la piste, depuis le lac et au-dessus de la ville, mais également au nord sur une distance suffisante pour effectuer un dégagement en toute sécurité ce que conteste l'autorité inférieure au vu des conditions météorologiques et visibilité au nord de la piste (observations de l'OFAC du 16 décembre 2013, p. 2-3).

Par ailleurs, il y a lieu de préciser que l'aérodrome de la Blécherette n'a pas (de tour) de contrôle au sol qui prend en charge le trafic et les mouvements d'atterrissage et de décollage. Il existe uniquement un "bureau" qui, pour autant qu'il soit occupé, peut renseigner sur les conditions météorologiques ou de visibilité mais il ne s'agit pas de personnel habilité et disposant de l'équipement pour mesurer officiellement la visibilité de manière à lier les pilotes. Ledit bureau peut en revanche, déclarer l'aérodrome fermé lorsque le chef de place l'a ordonné, par exemple en cas d'obstacles sur la piste ou pour tout autre raison qui rendrait tout atterrissage dangereux ou impossible. En général, les pilotes contactent donc le bureau pour obtenir un point actuel de la situation au sol. En résumé, comme l'indique l'espace aérien G qui prévaut (voir ci-dessus consid. 3.4), il s'agit donc d'un espace non contrôlé et la décision d'atterrir ou non au vu des conditions météorologiques et de visibilité du moment est du ressort du seul commandant de bord.

4.5.2 Dans le cas d'espèce, la piste n'était pas officiellement fermée. La décision d'atterrir était donc du seul ressort du pilote aux commandes, en l'occurrence le recourant.

5.

Comme il ressort des considérants qui suivent, la question à résoudre dans la présente cause réside en définitive dans l'appréciation des faits et plus particulièrement s'agissant de savoir si oui ou non l'exigence de visibilité régissant de vol VFR était respectée ou non. En matière pénale, le principe *in dubio pro reo*, qui découle de la présomption d'innocence, interdit au juge de se déclarer convaincu d'un état de fait défavorable à l'accusé lorsqu'une appréciation objective des preuves recueillies laisse subsister un "doute sérieux et insurmontable" quant à l'existence de celui-ci. Il en va autrement en procédure administrative, où il suffit en principe, si la preuve "stricte" d'un fait ne peut être apportée – sorte d'état de

nécessité en matière de preuve –, que le fait en question soit rendu vraisemblable, le degré de la preuve exigée étant celui de la vraisemblance prépondérante. Le juge retiendra alors, parmi plusieurs présentations des faits, celle qui lui apparaît comme la plus vraisemblable (arrêt du Tribunal fédéral 2C_721/2012, du 27 mai 2013, consid. 5.2.1; arrêt du Tribunal administratif fédéral A-3002/2009 du 18 juillet 2013 consid. 5.3.2).

Il y a donc lieu de confronter les divers éléments de preuve à disposition. En plus des déclarations de l'équipage de l'avion (consid. 5.1.1) et des personnes au sol (5.1.2 et suivant.), il s'agit en l'espèce d'un rapport sur les conditions météorologiques établi par MétéoSuisse à la demande de l'OFAC (consid. 5.2 ci-dessous), une photo de la webcam du Mont-Pèlerin déposée par le recourant (consid. 5.3) ainsi que des différentes images photos et vidéo prises par C._____ et par l'une des webcams de l'aérodrome (consid. 5.4 ss).

5.1 Dans sa prise de position du 19 décembre 2012 adressée à l'OFAC, le recourant affirme que sur la région lausannoise les conditions météorologiques étaient inégales. Il y avait notamment un petit stratus au dessus de la ville qui n'a pas permis à l'équipage de voir directement la piste, au moment où ils s'approchaient au-dessus de la ville depuis le sud. Arrivé au secteur Sierra (secteur d'entrée au sud du circuit de piste), l'équipage a maintenu une altitude constante pour survoler le stratus, afin de voir si la piste était dégagée ou pas. Arrivé à une distance estimée comme étant le milieu de la finale, l'équipage a vu la piste. Il a également constaté qu'une nébulosité importante se trouvait à l'ouest de l'aéroport ainsi qu'au nord de celui-ci. En revanche le secteur à l'est était parfaitement dégagé (dossier de l'OFAC, p. 111 ss).

Selon les déclarations concordantes de l'équipage, après avoir aperçu la piste, le recourant a alors repris les commandes et effectué un demi-tour à main droite (par l'est) au-dessus de la ville pour venir se réaligner sur l'axe de la piste et – après une courte finale – finalement se poser sur la piste 36. La description de l'approche concorde avec l'annonce faite par le recourant dans le système de compte rendu non punitif (SWANS: "Swiss Aviation Notification System") de l'OFAC (SWANS12-..., dossier de l'autorité inférieure p. 132).

La description de la manœuvre d'approche ainsi que des conditions générales en vol ont également été confirmées par le témoin, présent dans le cockpit, lors de l'audience d'instruction du 9 octobre 2013

(procès-verbal de l'audience d'instruction du 9 octobre 2013, p. 9 s.). Il a également confirmé qu'ils auraient eu la piste en visuel tout le long (procès-verbal de l'audience d'instruction du 9 octobre 2013, p. 10).

Si le recourant et le témoin admettent que les conditions météorologiques se sont rapidement détériorées après leur atterrissage, tous deux affirment de manière concordante que les conditions de visibilité étaient conformes aux exigences de la loi. Ils contredisent donc les affirmations de C._____ et d'autres personnes présentes à l'aérodrome au moment des faits.

5.1.1 Ce jour-là, C._____ revenait lui-même d'un vol effectué en hélicoptère avec D._____. Il avait pu donc lui-même observer les conditions météorologiques en vol depuis l'est dans l'heure qui précédait l'atterrissage litigieux.

Dans l'un de ses déclarations, C._____ indique notamment qu'étant à ce moment lui-même en vol, il aurait entendu un pilote, probablement celui de l'avion Bravo [...], qui conversait avec une personne du bureau de l'aérodrome de la Blécherette qui indiquait que le temps s'aggravait rapidement, que la visibilité au sud de la piste était très mauvaise mais que le nord était encore bien (dossier de l'autorité inférieure, p. 149). Toujours lui-même en vol, il a constaté que le nord était encore ouvert, l'est également. En arrivant sur le terrain, il a constaté que du côté sud, un quart de la piste était recouvert de brouillard avec une visibilité quasi nulle. Il explique également avoir observé l'atterrissage d'un avion de type Bravo vers 16h20-16h30 et explique que 3 minutes après l'atterrissage de cet avion, la piste était complètement recouverte d'un épais brouillard, et ceci dans tous les axes (dossier de l'autorité inférieure, p. 149). D._____ a également déclaré qu'après leur vol, la situation météo s'était fortement dégradée et que le brouillard enveloppait toutes les installations (dossier de l'autorité inférieure p. 151). Au moment des faits, ils étaient tous deux au restaurant de l'aérodrome lorsqu'ils auraient entendu un avion se poser. D._____ a également déclaré qu'il aurait vu l'avion du recourant en très courte finale, sur le seuil de piste 36 en train d'atterrir. Après avoir touché le sol, l'appareil aurait disparu dans le brouillard (dossier de l'autorité inférieure, p. 151).

C._____ serait alors sorti pour attendre l'avion revenant sur le tarmac et interpellé le pilote.

5.1.2 Deux autres personnes présentes dans une salle de théorie de l'aéroport orientée vers le sud, E._____ et F._____ ont également entendu l'avion s'approcher. Ils auraient alors ouvert la fenêtre et aperçu un avion de type [...] provenant du sud-est, à basse hauteur et assez haute vitesse en virage serré en vue d'un alignement sur la piste 36. E._____ serait alors sorti sur le tarmac pour observer l'atterrissage. Il déclare que de la porte d'entrée, en face du restaurant, la vision était réduite à environ 300 mètres, la piste, vue de cette position, semblait recouverte de stratus. Il aurait alors entendu les moteurs au ralenti du bimoteur qui devait se trouver à l'extrémité de la piste 36. Selon ce témoignage, l'avion n'était absolument pas visible (dossier de l'autorité inférieure, p. 139).

5.2 Lors de l'instruction du cas, l'OFAC a demandé à un météorologue de MétéoSuisse d'établir les conditions qui régnaient au moment de l'atterrissage. La réponse apportée (courriel du 30 novembre 2012, dossier de l'autorité inférieure p. 92) précise qu'il n'y a aucune station météorologique recueillant les données sur place, la station la plus proche étant située à Pully. Il ne s'agit donc que d'une extrapolation des conditions météo, établie à partir de différentes données, notamment les METAR ainsi que les GAFOR. Les premiers sont des données météorologiques, émises toutes les 30 minutes ou en cas de changement soudain des conditions, qui sont produites pour les aéroports de Genève et Payerne, les seconds sont des bulletins prévisionnels qui donnent une situation d'ensemble pour les routes principales de vol à vue en indiquant, à l'aide d'un code, les prévisions de visibilité et de plafond nuageux et si lesdites routes sont fermées ou ouvertes. Le rapport produit par MétéoSuisse fait la synthèse des différentes informations disponibles. Il en ressort la situation suivante: pluie, brume (Dunst) qui s'accompagnent (verbunden) d'une mauvaise visibilité, plusieurs couches nuageuses dont la plus basse 1-2/8 à environ 1600pieds/AMSL, une autre avec plus de 5/8 à 1700 pieds/AMSL (région de Genève). Contre le nord en direction de Payerne quelques couches plus élevées (1-2/8 à 2100 pieds AMSL, 6-7/8 à 4600 pieds/AMSL). Le rapport établi par le météorologue mentionne également les images d'une webcam située au Mont-Pèlerin sur lesquelles les différentes couches nuageuses seraient apparentes ainsi que l'image du radar météo sur laquelle un front pluvieux est visible sur la zone.

Pour scientifique qu'il soit, ce rapport n'est, comme mentionné ci-dessus, qu'une extrapolation du temps qu'il pouvait faire sur place sur la base des données disponibles. Si il peut bel et bien confirmer la situation générale,

il ne s'agit cependant que d'une estimation qui ne peut donner des indications définitives sur les conditions exactes, en particulier de visibilité, régnant sur l'aérodrome de la Blécherette au moment des faits pertinents. Un article consacré à la visibilité de MétéoSuisse précise d'ailleurs que le GAFOR et le METAR ne sont que des pronostics. Ledit article précise également qu'aussi bien la formation du brouillard que sa dissipation sont difficiles à prévoir (OLIVER BAER/ANDREAS ASCH: Le brouillard, ce surnois "nuage au sol", paru dans AeroRevue 10/2009, également disponible en ligne : http://www.meteoschweiz.admin.ch/web/fr/services/aviation/good_to_know/sichtweiten.Par.0034.DownloadFile.tmp/articleaerorevue.pdf, consulté le 26 mars 2014).

5.3 Le recourant a également invoqué l'image de la webcam située sur la tour de télécommunication du Mont-Pèlerin prise le 26 novembre 2011 à 16 heures 40. En la comparant à une image de la même webcam dans des conditions de visibilité optimales, l'on peut établir certains repères et localiser la zone située au-dessus de Lausanne dans laquelle se trouve la piste de la Blécherette. Le recourant allègue que la côte de Morges est bien visible ainsi que la zone où se trouve la piste ce qui indiquerait une visibilité bien supérieure aux 1500 mètres requis (observations du recourant du 14 février 2014, p. 2 et 3).

La tour du Mont-Pèlerin se situe à environ 16 kilomètres de la piste. Cette image permet effectivement d'établir que la visibilité sur le secteur est de la piste était nettement suffisante, et que conformément aux déclarations de l'équipage, la côte lémanique semblait dégagée. En revanche, ni la qualité de l'image ni la taille de la zone concernée à cette distance ne permettent d'établir en quoi que soit quelles étaient les conditions régnant sur la piste à ce moment-là. Comme l'a à juste titre soulevé le mandataire du recourant lors de l'audience d'instruction, le brouillard peut apparaître subitement et de manière très localisée (procès-verbal de l'audience d'instruction du 9 octobre 2013, p. 15). Dès lors en cas de présence de bancs de brouillard ou de brume, les conditions de visibilité peuvent considérablement diverger, selon que l'on se situe dans le banc, à côté mais aussi au-dessus. L'image d'une webcam située à 16 kilomètres de distance ne permettra donc pas d'établir si la piste était dégagée à ce moment-là.

Enfin, dans sa prise de position du 15 février 2013 relative à la restitution de l'effet suspensif, l'OFAC précise qu'aussi bien le GAFOR que l'image de MétéoSuisse figurant au dossier ne donnent qu'un aperçu des

conditions météorologiques dans la région et ne renseignent pas sur les conditions de visibilité en vigueur sur l'aérodrome de Lausanne, ni à ses abords (écriture du 15 février 2013 de l'OFAC, p. 2).

En conclusion, ni les bulletins météorologiques GAFOR ou METAR, ni le rapport météorologique demandé par l'OFAC, ni l'image prise depuis le Mont-Pèlerin ne permettent d'établir les conditions de visibilité régnant sur l'aérodrome au moment des faits.

5.4 Mis à part les différents témoignages des personnes présentes au sol, l'autorité inférieure s'est basée sur les images photographiées et les séquences filmées par C._____ avec son téléphone portable, ainsi que sur les images des deux webcams posées sur le toit du bâtiment principal. L'une de ces webcams est orientée vers le sud (azimut 187°), la seconde vers le nord en direction de la piste (azimut 356°). Lors de l'instruction du cas, l'OFAC a demandé les séquences vidéos qui correspondaient à la fenêtre horaire de l'atterrissage litigieux. Aucune séquence de la caméra sud n'a été versée au dossier, en revanche une séquence de la webcam nord existe en deux versions, une version "ordinaire" et une version "améliorée" dont la qualité de l'image est supérieure, bien que l'on ignore quelle technique a été appliquée pour améliorer l'image. Les différentes images et séquences filmées ont été visionnées lors de l'audience d'instruction du 9 octobre 2013.

5.4.1 Le visionnage de la séquence webcam, disponible en deux versions, reflète des conditions de visibilité très médiocres. Même dans la version en qualité supérieure, l'avion n'est visible que très tardivement lorsqu'il revient sur l'aire de stationnement. Auparavant l'on peine à distinguer sa position, trahie seulement par ses feux de position et son phare de roulage. L'on peut à peine distinguer la piste et les avions stationnés sur le tarmac à moins de 200 mètres de la caméra ne sont pas nets. Il est impossible d'établir le moment précis de l'atterrissage, ni même la position de l'avion avant son mouvement de retour sur la voie de circulation. Si l'on tient compte du temps d'arrêt en bout de piste après l'atterrissage et du temps nécessaire à l'avion pour revenir sur la voie de circulation jusqu'à l'aire de stationnement, il n'est donc pas non plus certain que la séquence fournie par l'aérodrome couvre vraiment le moment de l'atterrissage, comme le fait également valoir le recourant.

5.4.2 En résumé, le recourant argumente que l'on ne peut pas se fier aux images prises par la webcam et le téléphone de C._____ en raison de leur qualité insuffisante. De plus on ne connaîtrait pas leurs

caractéristiques techniques, ce qui ne permettrait pas de juger de la fiabilité de l'image dans des conditions données. Il fait notamment valoir les effets de halo, nettement visibles lorsque les phares de l'avion sont face à l'angle de prise de vue. Même en considérant que la qualité de reproduction d'une webcam n'est pas excellente et qu'en l'espèce les précipitations et la luminosité faible à cette saison et heure de la journée – le crépuscule civil étant à 17h20 ce jour-là (dossier de l'autorité inférieure, p. 149) – force est de constater que sur la base de cette seule séquence vidéo, il est peu probable que les conditions de visibilité étaient remplies. L'effet de halo observé n'est pas seulement imputable à la qualité de la caméra mais c'est également un phénomène typique, observable par l'œil humain, en cas de brouillard ou de précipitations. De plus "l'effet de voile" observable sur les images est également typique d'une situation de brouillard. Selon les conditions perceptibles par la webcam un atterrissage semble d'ailleurs à peine possible, en tous les cas extrêmement téméraire ce qui contredit clairement les déclarations de l'équipage et semble plutôt confirmer les déclarations concordantes des personnes au sol selon lesquelles la piste était recouverte de brouillard et la visibilité insuffisante.

5.4.3 Le recourant invoque également que le brouillard peut s'installer très rapidement et sur le fait que la séquence ne couvrirait pas le moment de l'atterrissage (voir ci-dessus). Il est vrai que de tels phénomènes de brouillard peuvent effectivement apparaître très rapidement; en en veut pour preuve les propres déclarations de C._____ lorsqu'il affirme que, trois minutes après l'atterrissage de l'avion de type Bravo, la piste était complètement recouverte d'un épais brouillard, et ceci dans tous les axes (dossier de l'autorité inférieure, p. 149 et ci-dessus consid. 5.1.2). Il n'en reste pas moins que l'un des témoins dit avoir vu l'avion du recourant disparaître dans le brouillard juste après avoir touché le sol et estime la visibilité à 300 mètre (déclaration de D._____, p. 151 du dossier de l'OFAC), ce qui sous-entend que le brouillard était déjà présent. En outre, C._____, sorti rapidement du restaurant sur le tarmac, n'a pas vu l'atterrissage en lui-même; il a en revanche constaté les conditions régnant à ce moment-là et au sol quelques instants après cet atterrissage.

En théorie, il n'est pas exclu qu'un banc de brouillard soit localisé sur les bâtiments, mais que la piste elle-même soit encore suffisamment dégagée. Dans ses propres observations effectuées alors qu'il était en vol, C._____ indique d'ailleurs que le quart sud de la piste était recouverte de brouillard ce qui montre bien que l'existence de brouillard à

un endroit ne signifie pas automatiquement qu'il couvre (toute) la piste. Seule une prise de vue effectuée dans l'axe de la piste pourrait d'ailleurs confirmer ou infirmer cette hypothèse. En l'espèce cependant, les images de la webcam ne permettent pas de déterminer si un banc de brouillard se limite à tel ou tel secteur, l'impression est bien plus celle d'une brume uniforme qui recouvre l'ensemble de la piste et des installations.

Des images disponibles sur internet d'une autre webcam située dans le quartier de Chailly – un quartier situé au sud-est de la Blécherette – illustrent bien le problème de stratus bas (www.lausanne-meteo.ch consulté le 15 avril 2014; ce site privé permet notamment de consulter les archives et des images prises à intervalle de trois minutes le jour des faits). Sur les images du 26 novembre 2012 entre 16h00 et 17h00, l'on y voit notamment le stratus situé sur la ville qui se déplace rapidement vers les hauteurs de la ville. Là encore, ces images ne permettent pas d'établir la situation sur la piste mais démontre que la situation peut changer très rapidement.

5.4.4 Faute cependant de repères clairement identifiables sur la séquence de la webcam de l'aéroport et en l'absence d'un quelconque étalonnage effectué dans des conditions similaires, il n'est pas possible d'établir une distance de visibilité exacte. Il y a donc lieu d'examiner si les autres images – vidéos et photos – prises par C._____ avec son téléphone permettent d'obtenir une certitude suffisante et confirment la thèse de l'autorité inférieure, tout en rappelant que ce dernier était au restaurant de l'aéroport au moment de l'atterrissage lui-même.

5.5 Avec toutes réserves sur la qualité et la définition des images, l'on peut tout de même constater que sur les séquences vidéos de C._____ (en particulier, IMG_3676), malgré un voile qui couvre tout le champ de vision, la visibilité ne semble pas aussi médiocre que selon les images de la webcam. L'on peut ainsi distinguer les hangars en direction du nord, et le ciel, bien que gris ne semble pas complètement verrouillé par une couche épaisse de brouillard. En revanche, la station de la REGA, située à moins de 700 mètres, n'est pas visible, l'on peut à peine distinguer le feu rouge situé sur son toit. Si l'on fait abstraction de la qualité des images (photos et vidéos), l'on peut simplement constater, que comme pour la webcam, il est difficile d'estimer une quelconque visibilité sans l'aide de repères fixes dont l'éloignement est connu.

5.5.1 S'agissant de la visibilité vers le sud, il n'y a quasiment qu'un seul bâtiment qui soit assez haut dans cet axe pour apparaître dans l'une des

séquences vidéos filmées par C._____ (IMG_3676, à 9 secondes). En faisant un arrêt sur image lors du passage entre les hangars et le bâtiment du restaurant, l'on peut apercevoir un bâtiment assez haut, environ au milieu du champ de vison. Il s'agit probablement de l'immeuble sis chemin de l'Ancien-Stand 20, une tour locative d'une quinzaine d'étages. Si l'on mesure la distance depuis le tarmac devant les hangars au sud de la piste, l'on obtient une distance d'un peu plus de 1'000 mètres. Ainsi le fait que l'on puisse identifier ce bâtiment indique que la visibilité était d'au moins 1'000 mètres, alors même que les pièces au dossiers (images prises avec le téléphone et celles de la webcam), donnent l'impression d'une visibilité extrêmement réduite si ce n'est totalement nulle.

5.5.2 Dans ses observations écrites du 14 février 2014, le recourant fait valoir que l'on peut apercevoir les mâts d'éclairage du stade de la Pontaise sur l'une des vidéos prises par C._____, il s'agit de la même vidéo susmentionnée (IMG_3676) sur laquelle l'on peut identifier l'immeuble. Le Tribunal peut se rallier à cette conclusion qui se révèle plausible. Les six mâts d'éclairage, d'une hauteur d'environ 45 mètres, (voir le préavis 2013/1 du 17 janvier 2013 de la Municipalité de Lausanne pour une demande de crédit d'ouvrage relatif à la rénovation partielle du stade, ch. 3.1; disponible en ligne sur: www2.lausanne.ch/export/actualites/Next/serve.php?id=3306, consulté le 25 mars 2014 et) sont donc suffisamment hauts pour être visibles depuis l'endroit où se trouvait C._____ et la direction générale concorde également. Suivant les mâts, et en mesurant la distance par rapport à l'emplacement estimé de C._____ – dans l'angle entre le restaurant et le hangar – l'on obtient effectivement une distance de 1100 à 1200 mètres. Faute d'un élément de référence visible qui serait plus éloigné, comme les sommets des Alpes françaises par beau temps, il est en revanche impossible d'établir la visibilité effective ni même la visibilité verticale par rapport aux nuages.

Faute d'un autre repère connu et identifiable, il est ainsi impossible de déterminer si une visibilité de 1500 mètres était atteinte, ni non plus d'exclure qu'elle était supérieure. En revanche, il apparaît que la visibilité vers le sud était au moins deux fois supérieure au 500 mètres retenu dans la décision attaquée et qui se fondait sur la perception des personnes au sol. Le fait que deux témoins, E._____ et F._____, aient également pu observer la manœuvre d'approche de l'avion venant du sud-est et même identifier le type d'avion tend à prouver que dans le secteur d'approche sud-sud-est, la visibilité était suffisante (dossier de l'autorité inférieure, p. 139) si l'on considère que le demi-tour pour revenir

en direction de la piste s'est effectué à environ deux kilomètres de la piste selon les déclarations du recourant.

5.5.3 Le site internet de MétéoSuisse propose également des images de différents types de brouillard sur une page consacrée à la distance de visibilité en relation avec l'article déjà cité (voir consid. 5.2 ci-dessus, http://www.meteosuisse.admin.ch/web/fr/services/aviation/good_to_know/sichtweiten.html, consulté le 9 avril 2013). L'on ne peut évidemment pas comparer les images prises par C._____ à celles de MétéoSuisse, ces dernières démontrent néanmoins combien il est difficile d'estimer la visibilité notamment en cas de brume.

Ceci démontre en tous les cas qu'il n'est pas évident de déterminer la visibilité depuis le sol, même pour un pilote chevronné comme C._____, dont la bonne foi n'est d'ailleurs pas mise en doute. On soulignera également que lorsqu'il a transmis le cas à l'inspecteur responsable de l'OFAC, [...], C._____ n'a pas donné d'estimation de la visibilité mais a uniquement constaté qu'au vu de la situation météorologique et de ce qu'il avait vu, il lui paraissait impossible de respecter les exigences de la classe G (courriel du 28 novembre 2012, dossier de l'autorité inférieure p. 150).

5.5.4 Ce qui a été dit à propos des personnes au sol vaut d'ailleurs également pour le recourant et son passager qui ont peut-être également surestimé la visibilité réelle depuis le cockpit. Dans le cas d'espèce, la visibilité pertinente est en effet celle du pilote, depuis le cockpit, qui n'est pas forcément identique avec la visibilité au sol. Le pilote en phase d'approche est en effet en altitude, il aura donc une vision oblique de la piste puis horizontale de la piste lorsqu'il la survolera. Contrairement à ce que semble alléguer le recourant, il n'est cependant pas certain que la visibilité dite oblique, c'est-à-dire depuis un avion en altitude en direction du sol soit toujours supérieure à la visibilité horizontale depuis le sol. Même si c'est le cas, cela risque justement d'induire le pilote en erreur en lui donnant un faux sentiment de sécurité en phase d'approche. De plus il est parfaitement concevable que même recouverte d'une couche de brouillard la piste ait été parfaitement visible lors du premier survol mais que cela ne soit plus le cas lors de la phase finale de la descente et lors de l'atterrissage, la visibilité n'étant plus verticale, ni même oblique mais devenant horizontale.

5.5.5 Dans le cas d'espèce, il est indubitable que les conditions n'étaient pas vraiment bonnes, en plus de la luminosité qui diminuait, la pluie

visible sur les images vidéos réduisaient également la visibilité. En revanche, si une brume était présente, l'on ne peut établir avec suffisamment de certitude que, depuis le cockpit, la visibilité était effectivement inférieure à 1500 mètres. Les déclarations concordantes du recourant et du témoin, lui-même pilote avec une expérience de vol de 3150 heures de vol, selon lesquelles ils avaient jugés qu'ils avaient une visibilité suffisante pour atterrir lors du premier passage ne peuvent pas être écartées sur la base des images fournies, qui après examen démontre que la visibilité vers le sud était en tous les cas d'environ 1200 mètres voire plus. De plus, les conditions très changeantes sont autant en faveur de l'une ou l'autre des hypothèses.

5.6 En résumé, au vu de l'instruction et des pièces au dossier, l'on peut admettre que la visibilité dans la zone d'approche au sud et à l'est, jusqu'à la finale de la piste 36 pouvait effectivement dépasser les 1'500 mètres. Force est donc de constater qu'à ce stade, l'élément constitutif de l'infraction reprochée au recourant ne peut pas être établi avec une vraisemblance prépondérante. S'il est certain qu'il s'agissait de conditions marginales, il n'y a pas pour autant suffisamment d'éléments probants pour favoriser la thèse de l'administration. Il reste néanmoins la question de savoir si la visibilité sur la piste elle-même était encore suffisante pour permettre d'une part un atterrissage conforme et d'autre part, pour pouvoir, au besoin, effectuer une manœuvre de dégagement.

5.7 Dans sa prise de position du 15 février 2013 relative à la requête en restitution de l'effet suspensif, l'autorité inférieure ne conteste en effet pas le fait que la visibilité en vol ait pu être supérieure à 1'500 mètres dans la région et aux alentours de l'aérodrome, mais allègue en revanche que la visibilité aux abords immédiats de la piste et sur celle-ci était inférieure à 500 mètres (p. 2 de ladite prise de position).

5.7.1 Il semble en effet, au vu des déclarations des témoins au sol qu'au moins une partie de la piste était prise dans le brouillard ou tout au moins couverte d'une couche de brume et qu'en plus la visibilité était réduite par des précipitations. Ainsi, E._____ déclare avoir entendu les moteurs de l'avion au ralenti qui devait se trouver à l'extrémité de la piste 36 mais selon lui, l'avion n'était absolument pas visible (dossier de l'autorité inférieure, p. 139). D._____ quant à lui déclare avoir vu l'avion atterrir sur le seuil de piste. Après avoir touché le sol, l'appareil aurait disparu dans le brouillard (dossier de l'autorité inférieure, p. 151). Dans les deux cas, la distance entre le point de l'observateur et l'avion ne peut excéder

900 mètres, ce qui est donc encore largement en-dessous des 1'500 mètres exigés.

S'agissant de la valeur du "témoignage de E._____", le recourant a fait valoir lors de la procédure devant le Tribunal fédéral qu'il aurait un contentieux personnel avec ce dernier, membre par ailleurs de l'école de pilotage concurrente (recours au Tribunal fédéral du 28 mars 2013, p. 14). L'on pourrait donc considérer que ses déclarations sont sujettes à caution même si en l'espèce il n'y a aucun élément concret pour douter de sa bonne foi. Au contraire, le fait qu'il ait pu observer la manœuvre d'approche au sud-est confirme la thèse favorable au recourant selon laquelle la visibilité lors de l'approche était suffisante. De plus, son témoignage concorde avec ceux de D._____ et C._____.

Selon les déclarations du pilote et de son passager, ils auraient cependant vu la piste tout au long de la manœuvre. A ce propos, l'OFAC rétorque cependant que le fait d'avoir en vue la piste d'atterrissage n'est pas suffisant pour effectuer un atterrissage en VFR conformément aux normes légales et ne signifie en tous cas pas que les minimas de visibilité sont respectés. Il serait en effet possible d'avoir la piste d'atterrissage à vue en raison d'un trou dans une couche de nuage ou, en cas de brouillard, en raison des puissantes ampoules de la piste, alors que la visibilité est nettement inférieure à 1.5 kilomètre (observations du 16 décembre 2013, p. 2).

Dans ce cas également, en se basant sur les diverses déclarations figurant au dossier, il est impossible d'établir avec suffisamment de vraisemblance que, si depuis le cockpit et dans l'axe de la piste, le pilote avait véritablement une visibilité suffisante ou si, au contraire, la visibilité était inférieure au minimum légal.

5.8 Quant aux possibilités de dégagement en cas d'obstacles sur la piste, devant le Tribunal de céans; le recourant a déclaré devant le Tribunal de céans qu'il aurait sans problème pu effectuer un dégagement et éviter ainsi d'entrer dans la masse nuageuse. Quant à la ligne à haute tension, située dans le prolongement de l'axe de la piste au nord, le recourant affirme qu'elle ne présente pas un danger car, le cas échéant, il aurait déjà atteint une altitude suffisante pour la survoler sans danger (observations du 14 février 2014).

Sur ce point aucun élément ne permet de favoriser la thèse selon laquelle une telle manœuvre n'aurait pas été possible dans des conditions

légales. D'une part, la première manœuvre d'approche effectuée par le recourant fait certes état de nébulosité au nord mais également d'une visibilité suffisante à l'est. Rien n'indique que le plafond était trop bas ou que la distance par rapport à la zone nuageuse au nord n'aurait pas permis un dégagement vers l'est, comme lors de la première approche, ou simplement au nord-est pour éviter de survoler la ville.

5.9 Dans le cas d'espèce, les déclarations recueillies par l'OFAC ainsi que les images versées au dossier ne suffisent pas pour rendre la version de l'autorité plus vraisemblable que la version de l'équipage. Les témoignages des personnes au sol n'ont fait l'objet que de comptes-rendus écrits succincts. Il a visiblement été renoncé à interroger le préposé au bureau qui aurait également pu apporter des compléments. Par ailleurs le dossier ne contient aucun élément sur le résultat d'une éventuelle enquête auprès de l'équipage de l'avion de type Bravo qui se serait posé quelques minutes auparavant. Ceci alors que C._____ avait également demandé les images de son atterrissage (courriel du 27 novembre 2012, dossier de l'autorité inférieure p. 155). Les images de la webcam dirigée vers le sud ne semblent pas non plus avoir été demandées alors que cela aurait permis des comparaisons, notamment sur la visibilité en approche et lors de la finale.

Pour être probants, ces divers éléments de preuve auraient dû être recueillis au plus tard dans les jours qui suivaient les faits. Ainsi, une audition du préposé au bureau devant le Tribunal de céans n'aurait plus de sens.

5.10 Au vu de l'incertitude sur la distance de visibilité sur la piste en date du 26 novembre 2012 et au moment précis déterminant, le Tribunal de céans doit constater qu'il n'est pas possible de confirmer intégralement l'appréciation des faits effectuée par l'autorité de première instance, même s'il y a bien lieu de souligner que les images présentes au dossier de même que les conditions qui devaient certainement prévaloir au moment où C._____ est sorti voir et prendre les images avec son téléphone laissent une impression extrêmement négative des conditions de visibilité.

5.11 Dans cette mesure, le recours s'avère donc bien-fondé et la décision de retrait des extensions d'instructeur FI, IRI et TRI du 28 décembre 2012 doit être annulée.

6.

Dans la mesure où le recourant obtient gain de cause, il ne supportera pas les frais de procédure (cf. art. 63 al. 1 PA a contrario). Ceux-ci se montent à 1'500 francs – correspondant à l'avance de frais versée par le recourant – auxquels s'ajoute la somme de 860 francs accordée au témoin au titre d'indemnité ex art. 17 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2).

A teneur de l'art. 63 al. 2 PA, aucun frais de procédure ne peut être mis à charge de l'autorité de première instance.

L'avance de frais d'un montant de 1'500 francs, versée par le recourant, lui sera restituée dès l'entrée en force du présent arrêt.

S'agissant des dépens, les art. 64 PA et 7 du règlement du 21 février 2008 concernant les frais, dépens et indemnités fixés par le Tribunal administratif fédéral (FITAF, RS 173.320.2) permettent au Tribunal d'allouer à la partie ayant obtenu gain de cause une indemnité pour les frais indispensables et relativement élevés qui lui ont été occasionnés. Les honoraires du représentant sont fixés, selon l'appréciation de l'autorité, en raison de l'importance et de la difficulté du litige, ainsi que d'après le travail et le temps que le représentant a dû y consacrer.

En l'espèce, le mandataire du recourant a produit deux notes d'honoraires, pour un montant total de 17'739,20 francs, TVA incluse. Un examen attentif de ces notes d'honoraires amène toutefois le Tribunal de céans à considérer ce qui suit dans le cadre de la fixation des dépens.

Premièrement, dite note comprend également les interventions du mandataire au stade de la procédure de première instance, procédure qui ne donne précisément pas droit à des dépens (cf. art. 64 PA qui détermine que l'autorité de recours alloue des dépens, ce qu'il y a lieu de comprendre en lien précisément avec la procédure de recours et non devant une autre instance; cf. également PIERMARCO ZEN-RUFFINEN, Droit administratif, Partie générale et éléments de procédure, 2^{ème} éd., 2013 Bâle et Neuchâtel, 154). Partant, toutes les interventions du mandataire précédant l'introduction de la présente procédure ne donneront pas lieu à des dépens. Les deux notes d'honoraires font également état de contacts avec une assurance de protection juridique, activité non directement nécessaire à la défense des intérêts du recourant dans la présente procédure. Ces activités ne sauraient donc donner lieu à l'allocation de

dépens. Enfin, il est constaté que le total des honoraires produits par le mandataire du recourant comprend également des activités liées au recours interjeté devant le Tribunal fédéral contre le refus de restitution de l'effet suspensif. Dans ce cadre, il sied de rappeler que la Haute Cour a précisément rejeté ce recours dans la mesure où il était recevable. Il va de soi que l'indemnité de dépens à fixer dans le cadre de la présente procédure ne saurait dès lors tenir compte des activités liées à cette procédure devant le Tribunal fédéral.

Les deux notes d'honoraires précitées ne contiennent en réalité aucune mention du temps consacré à des vacations effectivement nécessaires à la défense bien comprise des intérêts du recourant, de sorte qu'il n'est guère possible de déterminer précisément le nombre d'heures de travail dont il y a lieu de tenir compte, et encore moins de connaître le tarif horaire appliqué. Par conséquent, le Tribunal de céans fixera les dépens *ex aequo et bono* à 4'000 francs.

Par ces motifs, le Tribunal administratif fédéral prononce :**1.**

Le recours est admis.

2.

Les frais de procédure d'un montant de 2'360 francs sont laissés à la charge de l'Etat. L'avance de frais perçue de 1'500 francs sera restituée au recourant après l'entrée en force du présent arrêt.

3.

Une indemnité de dépens de 4'000 francs, TVA incluse, en faveur du recourant est mise à la charge de l'autorité de première instance.

4.

Le présent arrêt est adressé :

- au recourant (Acte judiciaire)
- à l'autorité inférieure (n° de réf. ... ; Recommandé)
- au Secrétariat général du DETEC (Acte judiciaire)

La présidente du collège :

Le greffier :

Claudia Pasqualetto Péquignot

Jérôme Barraud

Indication des voies de droit :

La présente décision peut être attaquée devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par la voie du recours en matière de droit public, dans les trente jours qui suivent la notification (art. 82 ss, 90 ss et 100 de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral [LTF, RS 173.110]). Le mémoire doit indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. La décision attaquée et les moyens de preuve doivent être joints au mémoire, pour autant qu'ils soient en mains du recourant (art. 42 LTF).

Expédition :