

Bundesstrafgericht
Tribunal pénal fédéral
Tribunale penale federale
Tribunal penal federal



Numéro du dossier: SK.2015.15

Jugement du 27 mai 2015

Cour des affaires pénales

Composition

La juge pénale fédérale
Nathalie Zufferey Francioli, juge unique,
Le greffier Stéphane Zenger

Parties

MINISTÈRE PUBLIC DE LA CONFÉDÉRATION, re-
présenté par Marco Renna, Procureur fédéral sup-
pléant,

contre

A., assisté de Maître Jean-Yves Bonvin, avocat.

Objet

Entrave à la circulation publique (art. 237 ch. 2 CP),
subsidiatement mise en danger par l'aviation (art. 90
LA).

Faits:

- A.** A. est le titulaire d'une licence hélicoptère depuis la fin des années 1980 et il possède le brevet d'instructeur de vol depuis 2008 (PV d'audition de A. du 27 mai 2015, dossier TPF SK.2015.15, p. 2 930 002). Le 18 février 2013, il a effectué un vol de Z. à Y. sur un hélicoptère de type Ecureuil B2 immatriculé n° ____, en qualité de pilote commandant de bord (PIC, *Pilot-in-command*; v. la définition à l'art. 1 de l'ordonnance du 4 mai 1981 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs [ORA; RS 748.121.11]). Cet hélicoptère est exploité par B. SA, société anonyme de siège social à X., dont il est le président. Lors de ce vol, A. était accompagné de C., en qualité d'élève pilote (dossier du Ministère public de la Confédération [MPC] n° SV.13.0656 [ci-après: dossier MPC], p. 05-00-0006 s.; procès-verbal [PV] d'audition de A. du 15 juillet 2013, dossier MPC, p. 13-00-0005 ss; PV d'audition de C. du 5 septembre 2013, dossier MPC, p. 12-05-0007 ss). Selon le carnet des vols tenus par A., l'hélicoptère a décollé à 10h35 de l'aérodrome de Z. et a atterri à 11h33 à Y. (dossier MPC, p. 07-00-0010 et 13-00-0015). Durant ce vol, l'hélicoptère a survolé le télésiège D., dans le domaine skiable de W. Ce télésiège est exploité par E. SA, société anonyme de siège social à W., dont F. est le directeur. D'après le plan figurant au dossier, ce télésiège est d'une longueur de 1678 mètres pour un dénivelé de 426 mètres et la station d'arrivée est située à une altitude de 1645 mètres. Il comprend quinze pylônes, une hauteur maximale de 23 mètres du sol et 39 sièges par côté, ces derniers étant séparés chacun de 45 mètres. Les pylônes n^{os} 13, 14 et 15 sont distants de respectivement 257 mètres, 79 mètres et 38 mètres de la station d'arrivée. S'agissant du dénivelé entre ces pylônes et la station d'arrivée, le pylône n° 13 est situé à une altitude de 1571 mètres et celui n° 14 à 1635 mètres, ce qui représente une différence de niveau de respectivement 74 mètres et 10 mètres par rapport à la station d'arrivée. Quant au pylône n° 15, il se trouve à la même altitude que cette dernière (dossier MPC, p. 12-01-0017). Un restaurant est situé à environ 30 ou 40 mètres à droite de la station d'arrivée (PV d'audition de G. du 19 juillet 2013, dossier MPC, p. 12-02-0006; v. ég. les photographies se trouvant en pages 2 925 006 à 042 du dossier TPF SK.2015.15).

Selon la dénonciation adressée le 20 février 2013 par F. à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'hélicoptère aurait effectué un vol stationnaire d'une dizaine de secondes au-dessus de l'arrivée du télésiège, à une hauteur d'environ dix mètres au-dessus du sol. Sous l'effet du déplacement d'air, plusieurs sièges se seraient mis à balancer dangereusement, forçant l'agent d'exploitation présent à la station d'arrivée, à savoir G., à arrêter immédiatement l'installation. De plus,

plusieurs luges se seraient envolées et certains utilisateurs du télésiège auraient eu peur. Dans sa dénonciation, F. a encore mentionné les couleurs de l'hélicoptère et son numéro d'immatriculation (dossier MPC, p. 05-00-0043). A la suite de cette dénonciation, l'OFAC a ouvert le 21 février 2013 une procédure administrative et une procédure pénale administrative à l'encontre de A. Le 16 mai 2013, l'OFAC a transmis le volet pénal de cette procédure au MPC, comme objet de sa compétence. Le 3 juin 2013, le MPC a ouvert une instruction contre A. pour entrave à la circulation publique (art. 237 CP), subsidiairement mise en danger par l'aviation (art. 90 de la loi fédérale sur l'aviation [LA; RS 748.0]) (dossier MPC, p. 01-00-0001 et 05-00-0001 ss).

- B.** Au cours de la procédure administrative menée par l'OFAC, A. a informé cet Office que le vol effectué le 18 février 2013 était un vol d'instruction au cours duquel C. devait travailler le changement de puissance avec maintien des paramètres, soit le cap et l'altitude. Il a mentionné que l'hélicoptère avait survolé le télésiège D. à une hauteur d'au-moins 200 mètres au-dessus du sol et a réfuté tout vol stationnaire au-dessus de cette installation (dossier MPC, p. 05-00-0006 s.). Il a maintenu sa position lors de son interrogatoire le 15 juillet 2013 par le MPC. A cette occasion, il a indiqué que son élève avait pris les commandes au cours du vol et que celui-ci avait effectué des exercices de diminution de puissance et de remise des gaz pour garder le cap et l'altitude. Il a expliqué que ces exercices pouvaient donner à un néophyte l'impression d'un vol stationnaire. Il a ajouté que l'hélicoptère n'était pas descendu à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus du sol lors de ces exercices et que ces derniers n'avaient présenté aucun risque pour les utilisateurs du télésiège (PV d'audition de A. du 15 juillet 2013, dossier MPC, p. 13-00-0007 à 0010).

Interrogé à son tour le 5 septembre 2013 par le MPC, C. a confirmé qu'il était aux commandes de l'hélicoptère comme élève pilote lorsque celui-ci avait survolé l'installation précitée. Il a déclaré qu'il était en train d'effectuer des exercices d'accélération et de décélération à ce moment-là, dans le but d'acquérir un manie-ment intuitif des commandes, et qu'il était concentré sur les manettes plutôt que sur la navigation, laquelle relevait de la compétence du PIC, soit de A. Il a expli-qué que l'hélicoptère était en mouvement à vitesse réduite durant ces exercices et que ceux-ci n'avaient pas entraîné de danger pour les utilisateurs du télésiège. A la demande du MPC, il a indiqué ne pas se souvenir d'avoir vu le télésiège à ce moment précis, mais a affirmé qu'il avait aperçu sur sa gauche le restaurant situé à côté de la station d'arrivée. Il a ajouté ne pas pouvoir estimer la hauteur de l'hélicoptère au-dessus du sol lors du survol du télésiège. Il a encore men-tionné qu'en février 2013, il avait une dizaine d'heures de vol à son actif en qualité

d'élève pilote (PV d'audition de C. du 5 septembre 2013, dossier MPC, p. 12-05-0007 ss). Selon une table figurant au dossier, C. comptait 8h56 de vol au 3 février 2013 (dossier MPC, p. 07-00-0007).

Le 15 juillet 2013, le MPC a procédé à l'audition de F. Il a déclaré que, le 18 février 2013, il avait été alerté par radio du survol par un hélicoptère du télésiège D. et qu'il n'avait pas été le témoin oculaire de cet événement. Il a affirmé que, pour éviter que le câble ne déraille ou qu'un siège ne heurte le pylône d'arrivée, l'agent d'exploitation avait arrêté le télésiège à cause des turbulences provoquées par l'hélicoptère et que des luges en plastique s'étaient également envolées à la station d'arrivée sous l'effet des turbulences. Il a expliqué que seuls quelques sièges s'étaient mis à balancer. Il a précisé que l'incident n'avait pas eu de conséquence et qu'aucun des skieurs présents sur les lieux ne s'en était plaint (PV d'audition du 15 juillet 2013 de F., dossier MPC, p. 12-01-0007 ss).

Le 19 juillet 2013, le MPC a procédé à l'audition de l'agent d'exploitation G. Il a expliqué avoir été de vigie le 18 février 2013 à la station d'arrivée du télésiège D. Il a affirmé que l'hélicoptère s'était mis en vol stationnaire à dix ou quinze mètres directement au-dessus du bâtiment de la station d'arrivée pendant une dizaine de secondes. Sous l'effet des turbulences, une dizaine de sièges se sont mis à vaciller, de la neige s'est soulevée et des luges se sont envolées. Par mesure de prudence, il a arrêté l'installation pour éviter que le câble ne déraille, en précisant avoir l'ordre de l'arrêter "quand [il] détecte un problème sur le tracé du télésiège". Il a estimé que l'incident avait présenté un risque pour les utilisateurs du télésiège car les sièges qui vacillaient auraient pu heurter un pylône, ce qui aurait pu provoquer leur décrochement. Il a précisé qu'une dizaine de sièges s'étaient mis à vaciller. Il a encore précisé qu'il y avait des skieurs à l'arrivée du télésiège, en raison du restaurant qui est situé à 30 ou 40 mètres à droite de l'arrivée (PV d'audition de G. du 19 juillet 2013, dossier MPC, p. 12-02-0004 ss).

Le 19 juillet 2013, le MPC a aussi procédé à l'audition de H., un autre employé de E. SA. Ce dernier a déclaré que, le 18 février 2013, il était assis sur le télésiège entre les pylônes n^{os} 13 et 14, à une hauteur d'environ quinze mètres au-dessus du sol et à environ 200 mètres de la station d'arrivée, lorsque l'hélicoptère a survolé l'installation. Il a affirmé que celui-ci s'était mis en vol stationnaire durant 30 à 40 secondes à une hauteur de dix ou 20 mètres au-dessus du câble du télésiège. Selon le schéma qu'il a dessiné au cours de son audition, l'hélicoptère se serait mis en vol stationnaire entre le pylône n° 15 et la station d'arrivée du télésiège. H. a déclaré que, durant ce vol stationnaire, les sièges se sont mis à vaciller et les luges qui se trouvaient à la station d'arrivée se sont envolées. Il a

expliqué qu'une fois descendu à la station d'arrivée, aucun autre utilisateur du télésiège ne s'était adressé à lui pour se plaindre de l'incident et que celui-ci ne l'avait pas mis en colère. Il a toutefois précisé que cet incident avait présenté un risque car les sièges auraient pu heurter un pylône si l'installation n'avait pas été arrêtée ou un skieur aurait pu chuter si le garde-corps des sièges s'était ouvert (PV d'audition de H. du 19 juillet 2013, dossier MPC, p. 12-03-0004 ss).

Le MPC a procédé le 9 septembre 2013 à l'audition de I., un moniteur de ski qui se trouvait assis sur le télésiège avec un client le 18 février 2013. Il a expliqué que le jour en question, il était l'utilisateur du télésiège qui se trouvait être le plus proche de l'arrivée. Il a affirmé que l'hélicoptère était resté quelques instants en vol stationnaire, un peu en amont et à gauche de la station d'arrivée du télésiège, et qu'il n'avait pas survolé la ligne ou le câble du télésiège. Il a expliqué que le flux d'air résultant de ce vol stationnaire avait provoqué une "bourrasque de neige" et l'arrêt du télésiège durant 30 secondes environ. Il a également déclaré avoir aperçu deux personnes à bord de l'hélicoptère à ce moment-là mais qu'il ne pouvait pas estimer la hauteur de l'appareil au-dessus du sol. Il a allégué ne pas se souvenir si son siège avait bougé sous l'effet des turbulences et que ni lui, ni son client n'avaient ressenti de peur durant l'incident. Selon lui, l'incident n'a pas présenté de risque pour les utilisateurs de l'installation. Il a continué à skier avec son client après l'incident (PV d'audition de I. du 9 septembre 2013, dossier MPC, p. 12-04-0006 ss).

Le 1^{er} octobre 2014, le MPC a procédé à une seconde audition de A. Au cours de celle-ci, il a confirmé ses déclarations du 15 juillet 2013 et celles faites par C. le 5 septembre 2013. Il a expliqué que, lors des exercices d'accélération et de décélération, l'élève pilote a le regard rivé sur le variomètre et sur le gyrocompas, tandis que la navigation de l'hélicoptère incombe au PIC, lequel doit également s'assurer que les exercices ne présentent aucun danger. Il a également précisé que l'hélicoptère vole à une vitesse réduite durant ces exercices, soit entre 5 et 100 nœuds, contre 80 et 110 nœuds lors d'un vol ordinaire, et que cela pouvait donner l'impression d'un vol stationnaire à un néophyte. Après avoir été confronté aux déclarations de G. et H., A. a affirmé que l'hélicoptère avait survolé le télésiège au-dessus de la station d'arrivée, et non au-dessus de la ligne ou du câble de celui-ci. Il a contesté que les exercices effectués lors de ce vol aient pu présenter un danger pour les utilisateurs du télésiège. Il a aussi contesté la hauteur de vol indiquée par G. et H. et a encore affirmé qu'il était possible d'apercevoir le pilote et son élève, ainsi que le numéro d'immatriculation de l'hélicoptère, lorsque celui-ci vole à une hauteur de 150 mètres au-dessus du sol (PV d'audition de A. du 1^{er} octobre 2014, dossier MPC, p. 13-00-0022 ss).

- C.** Par ordonnance pénale du 9 février 2015, le MPC a reconnu A. coupable d'entrave à la circulation publique par négligence (art. 237 ch. 2 CP) pour les faits précités, et l'a condamné à une peine-pécuniaire de 30 jours-amende à CHF 300.-- avec sursis à l'exécution de la peine durant un délai d'épreuve de deux ans, ainsi qu'à une amende de CHF 2'000.--. En outre, le MPC a mis les frais de procédure de CHF 1'000.-- (émoluments: CHF 900.--; débours: CHF 100.--) à la charge du prénommé (dossier MPC, p. 03-00-0001 ss). Le 19 février 2015, soit dans le délai légal, Maître Jean-Yves Bonvin, avocat, a fait opposition à cette ordonnance pénale au nom et pour le compte de A. (dossier MPC, p. 03-00-0010). Après avoir décidé de maintenir l'ordonnance pénale, le MPC a transmis le 27 février 2015 le dossier à la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral (ci-après: la Cour) en vue des débats. Le dossier transmis à la Cour a été enregistré sous la référence SK.2015.15.

Le 17 avril 2015, la Cour a invité les parties à formuler leurs offres de preuves et a prié Maître Jean-Yves Bonvin de remplir et retourner le formulaire relatif à la situation personnelle et patrimoniale de A. Le même jour, elle a aussi requis l'extrait du casier judiciaire suisse du prénommé. Le 21 avril 2015, le MPC a indiqué ne pas avoir d'offre de preuves à formuler et renoncer à soutenir en personne l'accusation devant le tribunal. Seuls A. et son défenseur ont en conséquence été cités aux débats.

La Cour a reçu l'extrait du casier judiciaire suisse de A. le 22 avril 2015. Elle l'a communiqué aux parties le même jour. Le 23 avril 2015, la Cour a requis des informations du Ministère public du canton du Valais, concernant une enquête pénale dirigée depuis le 19 juillet 2013 contre A. pour dénonciation calomnieuse. Par lettre du 28 avril 2015, mais reçue le 22 mai 2015 seulement, le Ministère public du canton du Valais a informé la Cour que cette enquête pénale était toujours en cours et qu'elle ne devrait pas faire l'objet d'un prononcé entrant en force avant la date du présent jugement. Le 28 avril 2015, Maître Jean-Yves Bonvin a retourné le formulaire relatif à la situation personnelle et patrimoniale de A. et a requis le dépôt au dossier de trois photographies et d'une lettre du 18 mars 2015 de la société J. SA. Par ordonnance du 30 avril 2015, la Cour a retenu comme moyens de preuve le dossier de la cause, l'extrait du casier judiciaire suisse de A., les informations à obtenir de l'Office régional du Valais central précité, ainsi que les trois photographies et la lettre du 18 mars 2015 de la société J. SA déposées par A., qui ont été versées au dossier. Le 7 mai 2015, la Cour a encore invité Maître Jean-Yves Bonvin à déposer au plus tard à l'ouverture des débats sa note d'honoraires et les pièces se rapportant aux éventuelles autres prétentions que A. pourrait faire valoir au titre de l'art. 429 al. 1 CPP.

D. Les débats ont eu lieu le 27 mai 2015 en présence de A. et de son défenseur Maître Jean-Yves Bonvin. A la demande de la Cour, ce dernier a déposé sa note d'honoraires et une pièce relative aux frais encourus par le prévenu au cours de la procédure. Maître Jean-Yves Bonvin a aussi déposé sept photographies du télésiège D., l'extrait d'une carte topographique et un bulletin de versement. De même, la Cour a déposé plusieurs photographies du télésiège précité provenant d'internet. Toutes ces pièces ont été versées au dossier (dossier TPF SK.2015.15, p. 2 925 001 ss). La Cour a procédé à l'interrogatoire de A. Au cours de cet interrogatoire, le prévenu a confirmé ses précédentes déclarations. En substance, il a expliqué que C. avait effectué des exercices d'accélération et de décélération durant le vol du 18 février 2013. Il a admis que l'hélicoptère ait pu perdre de l'altitude durant les phases de décélération. Il a aussi considéré qu'il était possible que le souffle au sol de l'hélicoptère (*downwash*) ait pu soulever de la neige à la station d'arrivée du télésiège, même si l'hélicoptère volait à une hauteur de 150 mètres au-dessus du sol. Il a encore expliqué que l'hélicoptère immatriculé n° ____ est équipé d'un altimètre traditionnel, qui indique la hauteur de l'appareil sur la base de la pression barométrique, mais non d'un radar altimétrique, soit d'un dispositif technique qui mesure la hauteur de l'appareil par rapport au sol (PV d'audition de A. du 27 mai 2015, dossier TPF SK.2015.15, p. 2 930 001 ss).

En l'absence d'un représentant du MPC, la Cour a lu le dispositif de l'ordonnance pénale du 9 février 2015 pour valoir propositions écrites (art. 337 al. 1 CPP). Maître Jean-Yves Bonvin a plaidé la cause de A. et il a déposé les conclusions écrites suivantes:

1. Monsieur A. est libéré de toute peine en relation avec le vol du 18 février 2013 ayant donné lieu à la procédure MPC No SV.13.0656-REM.
2. Il est notamment libéré de l'accusation d'entrave à la circulation publique (art. 237 CPS) ainsi que de mise en danger par l'aviation (art. 90 LA).
3. Il est libéré de tout autre chef d'accusation.
4. Les frais et dépens de la présente procédure sont mis à la charge de la Confédération.
5. Monsieur A. est indemnisé (art. 429 a et b CPP) pour ses propres frais de défense et ses frais de procédure à la hauteur des deux factures déposées en début d'audience de ce jour pour la somme de CHF 4'668.-- et CHF 5'041.-- (avocat) montant auquel s'ajoute l'intervention du soussigné pour l'audience de ce jour.

Après s'être retirée pour délibérer, la Cour a notifié oralement son jugement et celui-ci a été motivé brièvement par la juge unique. Le dispositif du jugement a été remis *brevi manu* à A. à la fin des débats et il a été notifié le jour même par acte judiciaire au MPC. Par courrier du 1^{er} juin 2015, le MPC a requis la motivation écrite du jugement.

E. En ce qui concerne sa situation personnelle, A. est né à V., en Valais. Il est marié et le père d'une fille majeure. Au bénéfice d'une maîtrise fédérale d'entrepreneur dans le domaine de la construction, il a obtenu une licence en vol à voile en 1974, une licence de pilote avion en 1978 et une licence de pilote hélicoptère à la fin des années 1980. Il possède en outre le brevet d'instructeur de vol depuis 2008. Il est le président de la société B. SA, de siège social à X., dont il est également l'employé. Son revenu mensuel s'élève à CHF 13'000.-- environ, 13^e salaire compris. Il est le propriétaire d'un bien immobilier d'une valeur de CHF 1.5 Mio et grevé d'une hypothèque de CHF 1.2 Mio, dont les intérêts mensuels se chiffrent à CHF 3'000.-- environ. Sa prime d'assurance-maladie mensuelle se chiffre à CHF 500.-- environ et sa charge d'impôts à environ CHF 15'000.-- par année. Quant à ses frais de déplacement, ils sont de l'ordre de CHF 1'000.-- par année (dossier TPF SK.2015.15, p. 2 261 002 ss; PV d'audition de A. du 27 mai 2015, dossier TPF SK.2015.15, p. 2 930 002).

A. figure au casier judiciaire suisse. Il fait l'objet depuis le 19 juillet 2013 d'une enquête pénale instruite par le Ministère public du canton du Valais, pour dénonciation calomnieuse (dossier TPF SK.2015.15, p. 2 221 002). Cette enquête pénale est toujours en cours, selon les informations que le Ministère public du canton du Valais a communiquées à la Cour par lettre du 28 avril 2015.

Dans l'éventualité où d'autres précisions de faits sont nécessaires au jugement de la cause, elles seront apportées dans les considérants qui suivent.

La Cour considère en droit:

1.1 Compétence de la Cour

1.1 La Cour examine d'office si sa compétence à raison de la matière est donnée au regard de l'art. 35 al. 1 de la loi fédérale sur l'organisation des autorités pénales de la Confédération (LOAP; RS 173.71) et des art. 23 et 24 CPP. A teneur de l'art. 98 al. 1 LA, les infractions commises à bord d'un aéronef relèvent de la juridiction pénale fédérale, sous réserve de l'art. 98 al. 2 LA, lequel prévoit que l'OFAC est l'autorité administrative compétente pour poursuivre et juger les contraventions réprimées par l'art. 91 LA.

1.2 En l'occurrence, l'infraction d'entrave à la circulation publique (art. 237 ch. 2 CP) et celle subsidiaire de mise en danger par l'aviation (art. 90 LA) reprochées à A.

se rapportent au survol en hélicoptère du télésiège D., dans la région de W. Ces deux infractions relèvent de l'art. 98 al. 1 LA. Les conditions des art. 3 et 8 CP étant également réunies, la compétence de la Cour est donnée (v. art. 35 al. 1 LOAP).

2. Entrave à la circulation publique (art. 237 CP)

2.1 Selon l'art. 237 CP, celui qui, intentionnellement, aura empêché, troublé ou mis en danger la circulation publique, notamment la circulation sur la voie publique, par eau ou dans les airs, et aura par là sciemment mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle des personnes sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (ch. 1 al. 1). La peine sera une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire si le délinquant a agi par négligence (ch. 2).

2.1.1 L'art. 237 CP tend à protéger la vie et l'intégrité corporelle des personnes qui prennent part à la circulation publique (ATF 106 IV 370 consid. 2a p. 371). Par circulation publique, il faut comprendre le déplacement de personnes ou de biens par n'importe quel moyen, en tout lieu accessible pour cet usage à un cercle indéterminé de personnes, même si les possibilités d'utilisation de ce lieu sont restreintes de par sa nature ou son but (ATF 134 IV 255 consid. 4.1 p. 259). Les pistes de ski marquées entrent dans la notion de circulation publique au sens de cette disposition (ATF 138 IV 124 consid. 4 p. 125 ss, 125 IV 9 consid. 2a p. 13; TPF 2006 290 consid. 2.1.1), au même titre que les télésièges ou les téléphériques (GERHARD FIOILKA, *in* Basler Kommentar, Strafrecht II, 3^e éd., Bâle 2013 [ci-après: BSK-Strafrecht II], n° 13 ad art. 237 CP; GÜNTER STRATENWERTH/FELIX BOMMER, *Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II: Straftaten gegen Gemeininteressen*, 7^e éd., Berne 2013, § 32, n° 5; BERNARD CORBOZ, *Les infractions en droit suisse*, Vol. II, 3^e éd., Berne 2010, n^{os} 7 et 10 ad art. 237 CP). Le comportement punissable consiste à empêcher, troubler ou mettre en danger la circulation publique. L'entrave peut consister aussi bien à empêcher temporairement toute circulation qu'à la perturber d'une quelconque manière (BERNARD CORBOZ, *op. cit.*, n° 15 ad art. 237 CP). Il faut encore que l'entrave mette en danger la vie ou l'intégrité corporelle des participants à la circulation publique, de sorte que le comportement punissable est déterminé par ses effets, non par une manière caractéristique de se comporter (ATF 134 IV 255 consid. 4.1 p. 259). Il suffit que l'acte ait mis en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'une seule personne et il n'est pas nécessaire que la mise en danger ait un caractère collectif (ATF 134 IV 255 consid. 4.1 p. 259 et les arrêts cités). En revanche, la mise en danger doit être concrète, c'est-à-dire qu'une lésion doit avoir été sérieusement vraisemblable (ATF 134 IV 255 consid. 4.1 p. 259). Il ne suffit donc pas que la

mise en danger de la vie ou de l'intégrité corporelle ait été objectivement possible. Ce qui est déterminant n'est pas ce qui aurait pu se produire mais uniquement ce qui s'est effectivement produit (ATF 135 IV 37 consid. 2.4.2 p. 41; arrêt du Tribunal fédéral 6B_779/2009 du 12 avril 2010, consid. 2.2.1; GERHARD FIOILKA, *in* BSK-Strafrecht II, n° 17 ad art. 237 CP; BERNARD CORBOZ, op. cit., n° 19 ad art. 237 CP et les arrêts cités). Enfin, il doit exister un lien de causalité naturelle et adéquate entre l'entrave reprochée à l'auteur et la mise en danger concrète (ATF 134 IV 255 consid. 4.1 p. 259). Dès lors que le comportement de l'auteur était propre à causer la mise en danger concrète, le rapport de causalité est réalisé, même si le danger a été neutralisé par l'effet du hasard ou d'une contre-mesure (ATF 85 IV 136 consid. 1 p. 138; BERNARD CORBOZ, op. cit., n° 20 ad art. 237 CP). Sur le plan subjectif, l'infraction peut être commise intentionnellement (art. 237 ch. 1 CP) ou par négligence (art. 237 ch. 2 CP).

- 2.1.2** Dans le domaine de l'aéronautique, l'art. 6 ORA dispose qu'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 matière de vol à vue (VFR, Visual Flight Rules; v. la définition à l'art. 1 ORA), l'art. 44 al. 1 ORA prévoit qu'une hauteur minimale de 300 mètres au moins doit être respectée au-dessus des zones à forte densité des localités et au-dessus des lieux où se déroulent de grandes manifestations (let. a), et de 150 mètres au moins ailleurs au-dessus du sol ou de l'eau (let. b), sous réserve des exceptions de l'art. 44 al. 2 ORA. Selon la doctrine (PAUL OSWALD, *Législation sur la navigation aérienne*, 11^e éd., Opfikon 1996, p. 61), les hauteurs minimales de l'art. 44 al. 1 ORA correspondent à la hauteur de l'aéronef au-dessus du sol, indépendamment de la distance latérale qui le sépare d'un autre obstacle, par exemple une paroi de montagne. A teneur de l'art. 5 al. 1 ORA, le pilote commandant de bord, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef et il ne dérogera à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des motifs de sécurité. Quant à l'art. 7 de l'ordonnance du 22 janvier 1960 sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef (RS 748.225.1), applicable par renvoi de l'art. 5 al. 2 ORA, il prévoit que le commandant est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions légales. Au sens de l'ORA, le pilote commandant de bord (PIC, Pilot-in-command) est le pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol (v. la définition à l'art. 1 ORA).
- 2.1.3** Aux termes de l'art. 90 LA, celui qui, pendant un vol, comme commandant d'un aéronef, membre de l'équipage ou passager aura violé intentionnellement les prescriptions légales ou les règles reconnues de la circulation et ainsi mis en danger sciemment la personne ou les biens de tiers à la surface sera puni de

l'emprisonnement pour trois ans au plus (al. 1). Si le délinquant a agi par négligence, la peine sera l'emprisonnement pour six mois au plus ou une amende de 10'000 francs au plus (al. 2). Au même titre que l'art. 237 CP, l'art. 90 LA exige une mise en danger concrète de la vie ou de l'intégrité corporelle des personnes (ZBJV 139/2003 p. 575 s.). L'art. 90 LA constitue toutefois une disposition subsidiaire à l'art. 237 CP (ATF 105 IV 41 consid. 3a p. 46; arrêt du Tribunal pénal fédéral SK.2006.2 du 15 septembre 2006, consid. 2.2, non publié *in* TPF 2006 290).

- 2.2** En l'espèce, A. possède le brevet de pilote et d'instructeur de vol. En tant que commandant de bord, il a effectué un vol en hélicoptère entre Z. et Y. le 18 février 2013 en compagnie de C., ce dernier étant l'élève pilote. Durant ce vol, l'hélicoptère a survolé le télésiège D., dans le domaine skiable de W. A ce moment précis, cette installation était en activité et des skieurs se trouvaient sur le télésiège et à sa station d'arrivée. En raison du déplacement d'air provoqué par le survol de l'hélicoptère, l'agent d'exploitation G., qui se trouvait à la station d'arrivée, a arrêté le télésiège durant une trentaine de secondes. Il résulte de cet état de fait que les conditions objectives de la circulation publique et du trouble de celle-ci, au sens de l'art. 237 CP, sont réunies.

En ce qui concerne la condition objective de la mise en danger concrète, il est établi, compte tenu des déclarations des témoins présents sur les lieux, à savoir G., H. et I., que l'hélicoptère a provoqué un déplacement d'air et que ce déplacement a causé le vacillement de plusieurs sièges, ainsi que l'envol de luges en plastique et une "bourrasque de neige" à la station d'arrivée. Cependant, il n'apparaît pas que les effets résultant de ces turbulences aient été suffisamment graves pour constituer un danger concret pour la vie ou l'intégrité corporelle des utilisateurs du télésiège ou des personnes s'étant trouvées à la station d'arrivée ou à proximité de celle-ci.

G. et H. ont certes affirmé que l'arrivée de l'hélicoptère à la hauteur du télésiège a entraîné un mouvement latéral des sièges. Cependant, ils n'ont pas décrit ce mouvement comme ayant été particulièrement important ou inattendu au point d'être extraordinaire. Pour sa part, I., qui était assis sur le télésiège et qui se trouvait proche de l'arrivée, n'a pas pu se souvenir si son siège a vacillé sous l'effet des turbulences. Si celles-ci avaient réellement provoqué un mouvement latéral significatif, I. s'en serait certainement souvenu. A cela s'ajoute qu'aucun des skieurs présents sur le télésiège ne s'est adressé aux exploitants pour signaler un fort vacillement des sièges. De surcroît, personne ne s'est plaint de l'effroi qu'aurait pu causer l'arrivée de l'hélicoptère à la hauteur du télésiège. I. a même déclaré que ni lui, ni son client n'ont eu peur et qu'ils ont continué à skier. En

outre, les risques évoqués par G. et H. en lien avec le balancement des sièges constituent des risques objectivement possibles, mais rien ne permet de retenir qu'ils auraient effectivement pu se produire. Ainsi, H. a affirmé qu'un skieur aurait pu chuter si le garde-corps s'était ouvert. Cette affirmation n'étant toutefois pas corroborée par d'autres éléments factuels, il n'est pas établi que les garde-corps des sièges situés dans la zone de turbulences se soient effectivement ouverts sous leur effet. En ce qui concerne le risque de collision d'un siège avec les pylônes et le décrochement du siège qui aurait pu s'en suivre, respectivement le risque de déraillement du câble, les skieurs assis sur le télésiège auraient probablement été exposés à de tels dangers si les sièges avaient fortement balancé, situation qui n'est pas réalisée. En outre, si les skieurs s'étaient sentis concrètement menacés dans leur vie ou dans leur intégrité corporelle, ils s'en seraient sans doute plaints auprès des exploitants de l'installation, ce qu'ils n'ont pas fait. Il tombe sous le sens qu'un hélicoptère qui se rapproche d'un télésiège peut représenter un danger abstrait pour le bon fonctionnement de l'installation et pour les usagers. Dans le cas d'espèce, trop de paramètres sont cependant inconnus pour conclure à l'existence d'un risque concret et imminent. En effet, la vitesse de l'hélicoptère, sa position et sa trajectoire exactes lors du survol du télésiège, ainsi que la pression exercée sur l'installation à ce moment précis ne sont pas connues. Dans ces circonstances, il n'est pas possible de conclure à l'existence d'une mise en danger concrète pour les utilisateurs du télésiège qui soit consécutive au survol du télésiège par l'hélicoptère et au balancement des sièges que celui-ci a provoqué. L'absence de mise en danger concrète exclut également que le danger ait été neutralisé grâce à l'intervention de G. A cet égard, il est notoire qu'un télésiège peut être arrêté plusieurs fois par jour pour de multiples raisons. Dans le cas présent, tout porte à croire que, surpris par l'arrivée de l'hélicoptère, G. a arrêté le télésiège par mesure de précaution, comme il est censé le faire "quand [il] détecte un problème sur le tracé du télésiège" (v. PV d'audition de G. du 19 juillet 2013, dossier MPC, p. 12-02-0007). Le fait que le télésiège ait été arrêté ne suffit toutefois pas à lui seul pour retenir l'existence d'un danger concret et imminent pour les utilisateurs.

S'agissant des luges en plastique qui se sont envolées, il ne résulte pas des explications des témoins susmentionnés, ni des autres pièces du dossier, que ces luges aient frôlé ou percuté les personnes s'étant trouvées à la station d'arrivée ou à sa proximité, et qu'elles auraient de ce fait blessé ou risqué de blesser ces personnes. Bien qu'un tel danger était objectivement concevable, sa survenance effective n'est pas réalisée. Enfin, le dossier présenté pour jugement ne contient aucune donnée sur la quantité de neige soulevée par les turbulences, ni sur le fait que la "bourrasque de neige" aurait pu causer des lésions aux utilisateurs du

télesiège ou aux personnes s'étant trouvées à la station d'arrivée ou à sa proximité.

En définitive, le survol du télesiège D. reproché à A. ne paraît pas avoir constitué de danger concret pour la vie ou l'intégrité corporelle des utilisateurs du télesiège ou pour les personnes s'étant trouvées à la station d'arrivée ou à proximité de celle-ci. Cette condition objective de l'art. 237 CP n'est donc pas réalisée et la commission de cette infraction ne peut pas être imputée au prévenu. Sans une mise en danger concrète, une violation de l'art. 90 LA ne peut pas non plus être retenue.

Il convient encore de préciser que la question de la hauteur au-dessus du sol de l'hélicoptère pendant le survol du télesiège (v. ci-après) n'est pas pertinente pour l'application de l'art. 237 CP ou de l'art. 90 LA, la jurisprudence ayant retenu (v. consid. 2.1.1 ci-dessus) que le comportement punissable prévu par ces deux dispositions n'est déterminé que par ses effets et non par une manière caractéristique de se comporter.

Partant, A. est acquitté du chef d'accusation d'entrave à la circulation publique (art. 237 ch. 2 CP) et de celui subsidiaire de mise en danger par l'aviation (art. 90 LA).

3. Frais de procédure

3.1 Les frais de procédure se composent des émoluments visant à couvrir les frais et les débours effectivement supportés (art. 422 al. 1 CPP). Les émoluments sont dus pour les opérations accomplies ou ordonnées par la police judiciaire fédérale et le MPC dans la procédure préliminaire, ainsi que par la Cour des affaires pénales du Tribunal pénal fédéral dans la procédure de première instance (art. 1 al. 2 du règlement du Tribunal pénal fédéral sur les frais, émoluments, dépens et indemnités de la procédure pénale fédérale, du 31 août 2010 [RFPPF; RS 173.713.162]). Le montant de l'émolument est calculé en fonction de l'ampleur et de la difficulté de la cause, de la façon de procéder des parties, de leur situation financière et de la charge de travail de chancellerie (art. 5 RFPPF). Les émoluments perçus dans la procédure préliminaire et celle de première instance sont énumérés aux art. 6 et 7 RFPPF. Quant aux débours, ils comprennent notamment les frais imputables à la défense d'office et à l'assistance judiciaire gratuite, les frais de traduction, les frais d'expertise, les frais de participation d'autres autorités, les frais de port et de téléphone et d'autres frais analogues (art. 1 al. 3 RFPPF).

- 3.2** A teneur de l'ordonnance pénale du 9 février 2015, le MPC a chiffré les émoluments et les débours de la procédure préliminaire à respectivement CHF 900.-- et CHF 100.--. Ces montants peuvent être admis. Quant aux émoluments et débours de la procédure de première instance, ils sont fixés à respectivement CHF 500.-- et CHF 100.--, ce qui porte le total des frais de la procédure à CHF 1'600.--.
- 3.3** Lorsque le prévenu est acquitté, tout ou partie des frais de procédure peuvent être mis à sa charge s'il a, de manière illicite et fautive, provoqué l'ouverture de la procédure ou rendu plus difficile la conduite de celle-ci (art. 426 al. 2 CPP). La condamnation d'un prévenu acquitté à supporter tout ou partie des frais doit respecter la présomption d'innocence, consacrée par les art. 32 al. 1 Cst. et 6 par. 2 CEDH. Celle-ci interdit de rendre une décision défavorable au prévenu libéré en laissant entendre que ce dernier serait néanmoins coupable des infractions qui lui étaient reprochées. Une condamnation aux frais n'est admissible que si le prévenu a provoqué l'ouverture de la procédure pénale dirigée contre lui ou s'il en a entravé le cours. Seul un comportement fautif et contraire à une règle juridique, qui soit en relation de causalité avec les frais imputés, entre en ligne de compte (ATF 119 la 332 consid. 1b p. 334, 116 la 162 consid. 2c p. 168). Pour déterminer si le comportement en cause est propre à justifier l'imputation des frais ou le refus d'une indemnité, le juge peut prendre en considération toute norme de comportement écrite ou non écrite résultant de l'ordre juridique suisse pris dans son ensemble, dans le sens d'une application par analogie des principes découlant de l'art. 41 CO (ATF 119 la 332 consid. 1b p. 334, 116 la 162 consid. 2c p. 169). Le fait reproché doit constituer une violation claire de la norme de comportement (ATF 119 la 332 consid. 1b p. 334, 116 la 162 consid. 2d p. 171). L'acte répréhensible n'a pas à être commis intentionnellement. La négligence suffit, sans qu'il ne soit besoin qu'elle soit grossière (ATF 109 la 160 consid. 4a p. 163 s.). L'acte répréhensible doit en outre se trouver dans une relation de causalité adéquate avec l'ouverture de l'enquête ou les obstacles mis à celle-ci (arrêt du Tribunal fédéral 6B_439/2013 du 19 juillet 2013, consid. 1.1).
- 3.4** En l'espèce, A. a été acquitté du chef d'accusation d'entrave à la circulation publique (art. 237 ch. 2 CP) et de celui subsidiaire de mise en danger par l'aviation (art. 90 LA). Il faut encore examiner s'il a adopté un autre comportement fautif au sens de l'art. 426 al. 2 CPP, en particulier s'il a respecté la hauteur minimale de 150 mètres au-dessus du sol exigée par l'art. 44 al. 1 let. b ORA.

L'hélicoptère que A. a piloté en qualité de commandant de bord le 18 février 2013 n'est pas équipé d'un radar altimétrique, c'est-à-dire d'un dispositif technique qui

mesure la hauteur de l'appareil par rapport au sol. En l'absence de données provenant d'un tel dispositif, il convient de se baser sur les déclarations des témoins oculaires, respectivement du prévenu et de son élève, pour essayer de déterminer la hauteur au-dessus du sol de l'appareil lors du survol du télésiège D.

G. a expliqué que l'hélicoptère avait effectué un vol stationnaire à dix ou quinze mètres directement au-dessus de la station d'arrivée. H. a déclaré que l'hélicoptère s'était mis en vol stationnaire entre le pylône n° 15 et la station d'arrivée, à une hauteur de dix ou 20 mètres au-dessus du câble. I. a affirmé que l'hélicoptère n'avait pas survolé la ligne ou le câble du télésiège, mais qu'il était resté en vol stationnaire un peu en amont et à gauche de la station d'arrivée. Pour sa part, C. a allégué ne pas se souvenir d'avoir vu le télésiège, mais qu'il avait aperçu sur sa gauche le restaurant situé à côté de la station d'arrivée. Quant au prévenu, il a affirmé que l'hélicoptère avait survolé cette dernière, mais non la ligne du télésiège. Il semblerait ainsi que l'hélicoptère ait effectivement survolé le télésiège dans la zone d'arrivée. Sa position exacte à ce moment précis ne peut cependant pas être déterminée en raison des divergences que contiennent ces déclarations. Sans connaître cette position exacte, le plan du télésiège figurant au dossier n'est d'aucune utilité pour déterminer la hauteur de l'hélicoptère au-dessus du sol. Des divergences existent également dans l'évaluation de l'altitude de l'hélicoptère. Tandis que G. et H. ont considéré que celle-ci était inférieure à la limite prévue à l'art. 44 al. 1 let. b ORA, le prévenu a constamment affirmé le contraire. En la matière, l'estimation de la hauteur de vol d'un aéronef sur la base d'un constat visuel est toujours aléatoire, de sorte que les chiffres indiqués par G. et H. ne s'imposent pas avec évidence. De même, on ne peut exclure qu'il soit possible d'apercevoir le pilote et son élève à bord de l'hélicoptère comme l'a affirmé I., ou son numéro d'immatriculation, à une hauteur de 150 mètres au-dessus du sol lors d'un vol stationnaire de courte durée. Quant aux effets provoqués par le déplacement d'air lors du survol du télésiège, à savoir le vacillement des sièges, l'envol de luges en plastique et le déplacement de la neige, il existe aussi un doute sérieux sur le fait que de tels effets n'auraient pas pu se produire même si l'hélicoptère s'était trouvé à une hauteur de 150 mètres au-dessus du sol.

Compte tenu de tous ces éléments, il est impossible d'établir avec une certitude suffisante la hauteur au-dessus du sol de l'hélicoptère lors du survol du télésiège D. le 18 février 2013. Le doute doit profiter au prévenu. Dès lors, une violation de l'art. 44 al. 1 let. b ORA, en application de l'art. 5 al. 1 ORA, ne peut pas être retenue à l'encontre de A.

Par ailleurs, il ne ressort pas de l'état de fait que le survol du télésiège D. le 18 février 2013 ait causé ou risqué de causer un dommage au télésiège ou à

d'autres objets, ou que A. aurait violé d'une autre manière une norme de comportement dans le sens d'une application par analogie des principes découlant de l'art. 41 CO.

Par conséquent, les conditions de l'art. 426 al. 2 CPP ne sont pas réunies et les frais de procédure sont mis à la charge de la Confédération (art. 423 al. 1 CPP), ce qui ouvre le droit à une indemnité au sens de l'art. 429 CPP (ATF 137 IV 352 consid. 2.4.2 p. 357).

4. Indemnités

4.1 A teneur de l'art. 429 al. 1 CPP, si le prévenu est acquitté totalement ou en partie ou s'il bénéficie d'une ordonnance de classement, il a droit à une indemnité pour les dépenses occasionnées pour l'exercice raisonnable de ses droits de procédure (let. a), à une indemnité pour le dommage économique subi au titre de sa participation obligatoire à la procédure pénale (let. b) et à la réparation du tort moral subi en raison d'une atteinte particulièrement grave à sa personnalité, notamment en cas de privation de liberté (let. c). L'autorité pénale examine d'office les prétentions du prévenu. Elle peut lui enjoindre de les chiffrer et de les justifier (art. 429 al. 2 CPP).

4.2 L'indemnité de l'art. 429 al. 1 let. a CPP correspond en principe au tarif usuel du barreau applicable dans le canton où la procédure se déroule. Pour la fixation des honoraires en matière judiciaire, certains cantons ont prévu un tarif, qui s'applique à titre subsidiaire faute d'accord particulier entre l'avocat et son client (v. FRANÇOIS BOHNET/VINCENT MARTENET, *Droit de la profession d'avocat*, Berne 2009, n° 2947, p. 1163). Lorsqu'une telle tarification cantonale existe, elle doit être prise en compte pour fixer le montant de l'indemnisation selon l'art. 429 al. 1 let. a CPP et elle sert de guide pour la détermination de ce qu'il faut entendre par frais de défense usuels dans le canton où la procédure s'est déroulée (arrêt du Tribunal fédéral 6B_392/2013 du 4 novembre 2013, consid. 2.3). L'Etat ne saurait toutefois être lié par une convention d'honoraires passée entre le prévenu et son avocat qui sortirait du cadre de ce qui est usuel. Dans une telle hypothèse, le prévenu peut être appelé à prendre en charge une partie de ses frais de défense résultant d'un tarif horaire supérieur convenu avec son défenseur (arrêt du Tribunal fédéral 6B_30/2010 du 1^{er} juin 2010, consid. 5.4.2; STEFAN WEHRENBURG/FRIEDRICH FRANK, *in* Basler Kommentar, *Schweizerisches Strafprozessordnung*, 2^e éd., Bâle 2014, n° 16 ad art. 429 CPP et les réf.). Ces principes jurisprudentiels valent aussi lorsque la procédure a eu lieu devant les autorités de la Confédération. Dans un tel cas, la tarification fédérale doit être prise en compte pour la fixation des honoraires en matière judiciaire (NIKLAUS OBERHOLZER,

Grundzüge des Strafprozessrechts, 3^e éd., Berne 2012, n° 1740, p. 613; v. art. 135 al. 1 CPP). Le tarif des honoraires applicable à la procédure pénale fédérale est défini par le RFPPF. Selon ce règlement, les frais d'avocat comprennent les honoraires et les débours nécessaires, tels que les frais de déplacement, de repas, de nuitée, et les frais de port et de communications téléphoniques (art. 11 al. 1 RFPPF). Les honoraires sont fixés en fonction du temps effectivement consacré à la cause et nécessaire à la défense de la partie représentée. Le tarif horaire est de CHF 200.-- au minimum et de CHF 300.-- au maximum (art. 12 al. 1 RFPPF). Par renvoi de l'art. 10 RFPPF, les art. 11 et 12 RFPPF – qui concernent la défense d'office – s'appliquent également au calcul de l'indemnité des prévenus acquittés totalement ou partiellement et à la défense privée. Le tarif horaire en matière de défense privée étant ainsi fixé sur la base de l'art. 12 al. 1 RFPPF, la Cour n'est pas liée par le tarif horaire supérieur qui pourrait être convenu entre le prévenu et son avocat de choix (v. art. 11 al. 2 RFPPF). Selon la pratique constante de la Cour (v. arrêt du Tribunal pénal fédéral SK.2013.36 du 19 août 2014, consid. 9.2 et les arrêts cités), les honoraires d'un avocat de choix sont fixés à CHF 230.-- pour les heures de travail et à CHF 200.-- pour les heures de déplacement. Ces deux montants correspondent au tarif horaire usuel au sens de l'art. 12 al. 1 RFPPF.

- 4.3** En l'espèce, A. a conclu à l'octroi d'une indemnité de CHF 5'041.-- pour ses frais de défense, TVA comprise, avec l'octroi d'une indemnité complémentaire pour l'activité déployée par son défenseur au cours des débats. A teneur de la note d'honoraires datée du 22 mai 2015 et déposée aux débats par Maître Jean-Yves Bonvin, l'intéressé a consacré 16.25 heures de travail à la cause entre le 18 février 2015 et le 21 mai 2015. Ces heures peuvent être admises. S'agissant des débats, ils ont duré trois heures, ce qui porte le total du temps de travail de Maître Jean-Yves Bonvin à 19.25 heures. Conformément au tarif horaire de CHF 230.-- usuellement appliqué par la Cour, ses honoraires sont fixés à CHF 4'427.50. A ce montant s'ajoutent les débours chiffrés à CHF 122.80 selon la note d'honoraires précitée, qui paraissent justifiés. Il faut aussi tenir compte du temps de déplacement nécessaire entre X. et Bellinzona pour les débats, que la Cour estime à 7 heures pour le trajet aller-retour en voiture via la route du Simplon (v. consid. 4.5.1 ci-après). Compte tenu du tarif horaire de CHF 200.-- applicable en la matière, l'indemnité pour le temps de déplacement se chiffre à CHF 1'400.--. L'indemnité à laquelle peut prétendre A. pour ses frais de défense s'élève ainsi à CHF 5'950.30 (CHF 4'427.50 + CHF 122.80 + CHF 1'400.--), montant auquel la TVA doit être ajoutée. Partant, la Confédération versera à A. une indemnité de CHF 6'426.30 (CHF 5'950.30 + TVA 8%) pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure (art. 429 al. 1 let. a CPP). Le

dispositif du jugement est rectifié d'office sur ce point, afin de tenir compte de la TVA (art. 83 al. 1 CPP).

- 4.4** L'art. 429 al. 1 let. b CPP prévoit l'indemnisation du dommage économique découlant de la participation à la procédure pénale. L'évaluation de ce dommage s'effectue selon les dispositions régissant la responsabilité civile (art. 41 ss CO), lesquelles sont applicables par analogie à la procédure pénale (NIKLAUS OBERHOLZER, op. cit., n° 1752, p. 617). Par dommage, il faut comprendre tout dommage à caractère économique, comme la perte de gain, ainsi que les autres frais que le prévenu a dû supporter en raison de la procédure pénale (STEFAN WEHRENBURG/FRIEDRICH FRANK, op. cit., n° 23 ad art. 429 CPP). L'art. 429 CPP instituant une responsabilité causale de l'Etat, le droit à des dommages et intérêts suppose l'existence d'un lien de causalité adéquat entre le dommage subi et la procédure pénale (NIKLAUS SCHMID, op. cit., n° 6 ad art. 429 CPP). La preuve du lien de causalité entre la procédure pénale et le dommage ne doit cependant pas être soumise à des exigences trop élevées et cette preuve se limitera à la haute vraisemblance (CÉDRIC MIZEL/VALENTIN RÉTRONAZ, *in* Commentaire romand, Code de procédure pénale suisse, Bâle 2011, n° 41 ad art. 429 CPP).
- 4.5** Dans le cas présent, A. a également conclu à l'octroi d'une indemnité de CHF 4'668.-- pour "ses frais de procédure", soit le dommage économique qu'il a subi du fait de la procédure pénale dirigée à son encontre, en évoquant plusieurs postes. Ceux-ci sont repris dans l'ordre.
- 4.5.1** A. a invoqué des frais de déplacement en voiture de CHF 912.-- pour ses auditions du 15 juillet 2013 et du 1^{er} octobre 2014 par le MPC à Berne, ainsi que des frais de déplacement en voiture de CHF 456.-- pour les débats à Bellinzona. Conformément à l'art. 13 al. 2 let. a RFPPF, le remboursement des frais de déplacement en Suisse ne peut pas excéder le prix du billet de chemin de fer de première classe demi-tarif. En lieu et place du remboursement des frais de voyage en train, une indemnité peut exceptionnellement être accordée pour l'usage d'un véhicule automobile privé, notamment s'il permet un gain de temps considérable (art. 13 al. 3 RFPPF). Dans un tel cas, l'indemnité kilométrique se monte à 70 centimes pour une voiture (art. 46 de l'ordonnance du DFF concernant l'ordonnance sur le personnel de la Confédération [O-OPers, RS 172.220.111.31]), applicable par renvoi de l'art. 13 al. 3 RFPPF). En l'occurrence, le déplacement en transports publics entre le domicile du prévenu et les locaux du MPC à Berne aurait duré environ 2 heures et 30 minutes selon le site internet des CFF. Le même trajet en voiture n'aurait pas permis un gain de temps important, de sorte que seul le prix du billet de chemin de fer de première classe demi-tarif sera remboursé. Celui-ci étant de CHF 114.60 pour le trajet aller-retour entre U. et Berne selon le site internet

précité, A. a droit au remboursement d'un montant de CHF 229.20 pour ses deux déplacements à Berne. Il convient en revanche d'admettre l'usage de la voiture pour le trajet entre U. et Bellinzona, un véhicule privé permettant un gain de temps considérable par rapport aux transports publics pour le déplacement entre ces deux localités. Celles-ci étant séparées de 165 kilomètres environ par la route du Simplon, qui représente l'itinéraire le plus court, le montant qu'il convient de rembourser à A. se chiffre à CHF 231.--, en raison de l'indemnité kilométrique de 70 centimes. En conséquence, l'indemnité pour les frais de déplacement se monte à CHF 460.20.

- 4.5.2** A. a allégué des frais de repas de CHF 300.-- à raison de six repas à CHF 50.--. A teneur de l'art. 43 al. 1 let. b O-OPers, applicable par renvoi de l'art. 13 al. 2 let. c RFPPF, seul un montant de CHF 27.50 peut être remboursé pour le repas de midi ou celui du soir. L'indemnité pour les six repas se chiffre ainsi à CHF 165.--.
- 4.5.3** Le prénommé a aussi invoqué une perte de gain de CHF 1'300.-- pour les deux jours d'auditions par le MPC à Berne les 15 juillet 2013 et 1^{er} octobre 2014. Il ressort de sa situation personnelle et financière que le revenu mensuel de l'intéressé s'élève à CHF 13'000.-- environ, 13^e salaire compris, ce qui représente un salaire journalier de CHF 435.-- (montant arrondi). L'indemnité pour la perte de gain qu'il a subie en raison des deux jours d'auditions par le MPC ne peut donc excéder CHF 870.--, en l'absence d'autres pièces y relatives.
- 4.5.4** A. souhaite se voir rembourser des frais de CHF 1'400.-- pour un vol de reconnaissance de 40 minutes qu'il aurait effectué, apparemment en hélicoptère, sans fournir d'autres explications en la matière. Il convient de rappeler que la preuve de l'existence et de l'étendue du dommage incombe au prévenu (arrêt du Tribunal fédéral 6B_1026/2013 du 10 juin 2014, consid. 3.1), de sorte que celui-ci doit fonder sa requête sur des faits précis et documenter ses prétentions. Ces conditions ne sont pas réunies en l'état. En outre, pour autant que ces frais soient justifiés et en lien de causalité avec la procédure pénale, ils ont très probablement été supportés par la société B. SA, dont le prévenu est l'employé. Afin qu'il puisse prétendre au remboursement de ceux-ci à titre personnel, il devait démontrer qu'il les a effectivement supportés, ce qu'il n'a pas fait. Pour ces motifs, le remboursement de ces frais ne peut pas être admis.
- 4.5.5** A. a encore requis le remboursement d'un montant de CHF 300.-- correspondant au prix de sa nuitée, ainsi que celle de son défenseur, dans un hôtel à Bellinzona pour les débats. Ce montant étant conforme à l'art. 13 al. 2 let. d RFPPF, il peut être admis.

- 4.6** En définitive, le dommage économique subi par A. au titre de sa participation obligatoire à la procédure pénale se chiffre à CHF 1'795.20 (CHF 460.20 + CHF 165.-- + CHF 870.-- + CHF 300.--), soit CHF 1'800.-- (montant arrondi). Cette indemnité doit lui revenir conformément à l'art. 429 al. 1 let. b CPP et elle sera versée par la Confédération.

Par ces motifs, la Cour prononce:

- I. A. est acquitté du chef d'accusation d'entrave à la circulation publique (art. 237 ch. 2 CP) et de celui subsidiaire de mise en danger par l'aviation (art. 90 LA).
- II.
 1. Les émoluments judiciaires se chiffrent à CHF 500.--. Les autres frais de procédure se chiffrent à CHF 1'100.-- (émoluments et débours de la procédure préliminaire inclus).
 2. Les frais de procédure sont mis à la charge de la Confédération (art. 423 al. 1 CPP).
 3. La Confédération versera à A. une indemnité de CHF 6'426.30 pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure (art. 429 al. 1 let. a CPP) et une indemnité de CHF 1'800.-- pour le dommage économique subi au titre de sa participation obligatoire à la procédure pénale (art. 429 al. 1 let. b CPP).

Au nom de la Cour des affaires pénales
du Tribunal pénal fédéral

La juge unique

Le greffier

Distribution (acte judiciaire):

- Ministère public de la Confédération, Monsieur Marco Renna, Procureur fédéral suppléant
- Maître Jean-Yves Bonvin

Après son entrée en force, le jugement sera communiqué à:

- Ministère public de la Confédération (Service juridique) en tant qu'autorité d'exécution

Indication des voies de recours

Le recours contre les décisions finales de la Cour pénale du Tribunal pénal fédéral doit être déposé devant le Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, **dans les 30 jours** qui suivent la notification de l'expédition complète (art. 78, art. 80 al. 1, art 90 et art. 100 al. 1 LTF).

Le recours peut être formé pour violation du droit fédéral et du droit international (art. 95 LTF). Le recours ne peut critiquer les constatations de fait que si les faits ont été établis de façon manifestement inexacte ou en violation du droit au sens de l'art. 95 LTF, et si la correction du vice est susceptible d'influer sur le sort de la cause (art. 97 al. 1 LTF).