République et canton de Genève
POUVOIR JUDICIAIRE
Tribunal pénal

Genève, le 25 janvier 2022

Tribunal de police
Rue des Chaudronniers 9
Case postale 3715
CH - 1211 GENEVE 3

Ref : **P/4667/2022** 7

à rappeler lors de toute communication

ORDONNANCE DU TRIBUNAL DE POLICE
(art. 356 al. 2 CPP)

Vu la procédure pénale Nº P/4667/2022 dirigée contre

Nom : X_____

Né le : _____ 1985

Avocat : Me A_____

EN FAIT

a) Par ordonnance pénale du 15 juin 2022, notifiée le 23 juin 2022, X_____ a été reconnu coupable de violation simple des règles de la circulation routière (art. 90 al. 1 LCR) et condamné à une amende de CHF 860.- pour avoir, à Genève, le 8 février 2022 aux environs de 06h19, à la hauteur de la position 3 de la zone d'évolution contrôlée (ZEC), sur le tarmac de l'Aéroport international de Genève (ci-après AIG ou l'aéroport), au volant du véhicule de travail de marque et type Tempest II Aircraft DEICER, TMPST TP06021, immatriculé 1_____, perdu la maîtrise de son véhicule et appuyé avec le centre de la nacelle de son véhicule le bord d'attaque de l'aile gauche de l'avion à moteur de marque et type Air Dolmiti, Embraer E195LR (ci-après l'avion), lui causant des dégâts matériels.

b.a) Il ressort du rapport de police du 13 février 2022 que l'avion était correctement stationné dans la ZEC du tarmac de l'aéroport. Lors de la manœuvre de dégivrage de l'avion, alors qu'il se trouvait dans la nacelle du véhicule de travail à l'arrêt, X_____ a appuyé le bord d'attaque de l'aile gauche de l'avion avec la nacelle de son véhicule. Après analyse des experts sur place, aucun dégât n'a été constaté sur l'avion.

Questionné oralement par la police sur la manœuvre, X_____ a expliqué avoir guidé la nacelle du véhicule de dégivrage en direction de l'aile gauche de l'avion. Après avoir remarqué une trop grande proximité avec l'aile, il avait appuyé sur le bouton d'arrêt d'urgence. Il avait alors fait appel à l'un de ses collègues, mais ce dernier ne pouvait pas déplacer la nacelle avec les commandes qui se trouvaient au niveau du véhicule. Dans ces circonstances, X_____ avait voulu faire repartir sa nacelle en arrière, mais lors de la réactivation du système, la nacelle avait avancé et s'était appuyée sur le bord d'attaque de l'aile gauche de l'avion. Pour le surplus, il a reconnu avoir manœuvré la nacelle trop bas et trop proche de l'avion.

b.b) Par courrier du 21 février 2022, le Service des contraventions a transmis la procédure au Ministère public comme objet de sa compétence.

c.a) Par courrier du 27 juin 2022, par la voix de son conseil, X_____ a formé opposition à l'ordonnance pénale du 15 juin 2022 prononcée à son encontre et notifiée le 23 juin 2022. Il a conclu à la recevabilité de son opposition, au classement de la procédure au motif que la Loi sur la circulation routière ne s'appliquait pas, à l'octroi en sa faveur d'une indemnité équitable, y compris une indemnité pour les frais de son conseil, et à ce que les frais de la procédure soient laissés à la charge de l'Etat.

c.b) Entendu par le Ministère public le 1er novembre 2022 et assisté de son conseil, X_____ a persisté soutenir que la Loi sur la circulation routière ne s'appliquait pas en l'espèce.

d) Par ordonnance sur opposition du 7 novembre 2022, le Ministère public a maintenu l'ordonnance pénale prononcée le 15 juin 2022 et transmis la procédure au Tribunal de police pour qu'il statue sur la validité de l'ordonnance pénale et de l'opposition.

e) Invité à faire parvenir ses observations sur la compétence matérielle du Tribunal de police et donc sur la validité de l'ordonnance pénale du 15 juin 2022, le Ministère public a soutenu que la Loi sur la circulation routière était applicable sur le tarmac de l'aéroport. Le Ministère public était dès lors compétent pour poursuivre et condamner X_____, de même que le Tribunal de police était également compétent pour statuer sur la validité de l'ordonnance.

EN DROIT

1.1. Selon l'art. 356 al. 2 CPP, le Tribunal de première instance statue sur la validité de l'ordonnance pénale et de l'opposition.

1.2. Selon la jurisprudence constante, la nullité absolue ne frappe que les décisions affectées des vices les plus graves, manifestes ou du moins facilement décelables et pour autant que sa constatation ne mette pas sérieusement en danger la sécurité du droit (ATF 147 IV 93 consid. 1.4.4; 147 III 226 consid. 3.1.2; 146 I 172 consid. 7.6; 145 IV 197 consid. 1.3.2; 145 III 436 consid. 4; 144 IV 362 consid. 1.4.3; 138 II 501 consid. 3.1; 138 III 49 consid. 4.4.3; 137 I 273 consid. 3.1; arrêts 6B_1325/2021 du 27 septembre 2022 consid. 6.1, destiné à la publication; 6B_684/2021 du 22 juin 2022 consid. 1.4.2, destiné à la publication; 6B_192/2021 du 27 septembre 2021 consid. 2.2; 6B_692/2017 du 13 avril 2018 consid. 2).

Sauf dans les cas expressément prévus par la loi, il ne faut admettre la nullité qu'à titre exceptionnel, lorsque les circonstances sont telles que le système d'annulabilité n'offre manifestement pas la protection nécessaire. L'illégalité d'une décision ne constitue pas par principe un motif de nullité; elle doit au contraire être invoquée dans le cadre des voies ordinaires de recours (ATF 130 II 249 consid. 2.4; arrêts 6B_192/2021 précité consid. 2.2; 6B_667/2017 du 15 décembre 2017 consid. 3.1). Entrent avant tout en considération comme motifs de nullité l'incompétence fonctionnelle et matérielle de l'autorité appelée à statuer, ainsi qu'une erreur manifeste de procédure (ATF 145 IV 197 consid. 1.3.2; 143 III 495 consid. 2.2; 138 II 501 consid. 3.1; arrêt 6B_667/2017 précité consid. 3.1). La décision d'une autorité fonctionnellement et matériellement incompétente pour statuer est affectée d'un vice grave, qui constitue en principe un motif de nullité, à moins que l'autorité ayant statué ne dispose d'un pouvoir décisionnel général dans le domaine concerné (ATF 137 III 217 consid. 2.4.3; 127 II 32 consid. 3g; arrêts 6B_1325/2021 précité consid. 6.1, destiné à la publication; 6B_684/2021 précité consid. 1.4.2, destiné à la publication; 6B_120/2018 du 31 juillet 2018 consid. 2.2). L'incompétence matérielle de l'autorité appelée à statuer constitue un motif de nullité de la décision, laquelle doit être constatée d'office et en tout temps (ATF 145 IV 197 consid. 1.3.2 p. 201 ; arrêt du Tribunal fédéral 1B_51/2020 du 5 février 2020 consid. 2.1). Dans le domaine du droit pénal, la sécurité du droit revêt une importance particulière. On ne saurait ainsi admettre facilement la nullité de décisions entrées en force (arrêt 6B_120/2018 du 31 juillet 2018 consid. 2.2 et les références citées).

1.3. En matière pénale, la compétence primaire des cantons vaut non seulement pour la mise en œuvre du code pénal selon l'art. 22 CPP, mais également pour celle de la législation fédérale accessoire, lorsque cette dernière ne prévoit pas expressément une délégation à la juridiction fédérale (ATF 125 IV 165, c. 5a ; TF, SJ 2000 I 42 ; ATF 122 IV 91, c. 3a ; TF, SJ 1996 357).

2.1. L'exploitation d'un aéroport à titre commercial est notamment régie par les dispositions de la loi-cadre en matière d'aviation civile du 21 décembre 1948 (LA, RS 748.0), qui est complétée par l'ordonnance sur l'aviation du 14 novembre 1973 (OSAv, RS 748.01), ainsi que par diverses ordonnances et autres prescriptions d'exécution générales ou spéciales.

2.2. Au niveau cantonal, la gestion et l'exploitation de l'Aéroport international de Genève ont été confiées à un établissement de droit public autonome doté de la personnalité juridique (art. 1 de la loi cantonale genevoise sur l'Aéroport international de Genève (LAIG)). L'art. 3 let. b du règlement d'application de la loi sur l'AIG (RAIG) précise que, dans le cadre de la gestion de l'établissement, le conseil d'administration de l'aéroport édicte notamment un règlement général sur l'organisation de l'aéroport.

Il découle de l'art. 12 al. 2 du règlement d'exploitation, adopté le 31 mai 2001, que l'exploitant édicte et publie des prescriptions complémentaires d'utilisation de l'aéroport, notamment sur des prescriptions en matière "d'accès à l'enceinte aéroportuaire" (let. c) et de "circulation et le stationnement des véhicules dans l'enceinte aéroportuaire" (let. d). Ces dernières portent en particulier sur les "*conditions d'obtention du droit de circuler dans l'enceinte*", la "*description des divers types d'autorisation pour les conducteurs et les véhicules*" et la "*circulation et application complémentaire, par analogie, de la législation sur la circulation routière*".

L'art. 16 du règlement intitulé "Contraventions et mesures administratives" prévoit pour sa part que "*les infractions au présent règlement, à ses annexes et aux prescriptions complémentaires d'utilisation de l'aéroport sont passibles de mesures administratives et de sanctions pénales conformément aux prescriptions fédérales et cantonales en vigueur*."

3. En l'occurrence, la question de la recevabilité de l'opposition formée par X_____ n'est pas contestée ni contestable, dès lors que celle-ci a été formée dans les dix jours dès la notification de l'ordonnance pénale (cf. art. 354 al. 1 CP).

Autre est la question de la validité de cette ordonnance.

Il convient, en premier lieu, de déterminer les prescriptions fédérales en vigueur puis de s'interroger sur la compétence matérielle des autorités de poursuite pénale genevoises pour statuer sur les faits faisant l'objet de l'ordonnance.

3.1. Selon l'article premier de la Loi sur la circulation routière, cette loi régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles, des cycles ou des engins assimilés à des véhicules (al. 1). Les conducteurs de véhicules automobiles et les cyclistes sont soumis aux règles de la circulation sur toutes les routes servant à la circulation publique; les autres usagers de la route ne sont soumis à ces règles que sur les routes ouvertes entièrement ou partiellement aux véhicules automobiles ou aux cycles (al. 2). L'art. 1 al. 2 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) précise que sont publiques les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé.

Selon la jurisprudence, il y a lieu de retenir une conception large de la notion de route publique. Ainsi, les places, les ponts, les tunnels, etc. sont à considérer comme routes au sens de la LCR (ATF 86 IV 29 consid. 2 p. 31; arrêts 6B_384/2020 du 23 août 2021 consid. 1.4 destiné à publication; 6B_422/2018 du 22 février 2019 consid. 2.1.2). Le facteur déterminant n'est pas de savoir si la surface de la route est en propriété privée ou publique, mais si elle est utilisée pour la circulation générale et si son usage est possible pour un groupe indéterminé de personnes, même

si son utilisation est limitée (ATF 104 IV 105 consid. 3 p. 108; arrêts 6B_384/2020 précité consid. 1.4; 6B_422/2018 précité consid. 2.1.2 et 6B_1131/2018 du 21 janvier 2019 consid. 1.1). Ainsi, le caractère public ne dépend pas de la volonté du propriétaire mais de l'usage qui en est fait (arrêt 6B_384/2020 précité consid. 1.4; également: BUSSY/RUSCONI et al., Code suisse de la circulation routière commenté, 4e éd. 2015, n° 2.5 ad art. 1 LCR et les références citées).

A contrario, en dehors des espaces définis par l'art. 1 LCR, les usagers ne sont pas soumis aux règles de la circulation et leur comportement ne peut pas tomber sous le coup des dispositions pénales de la LCR; dans cette hypothèse, seules peuvent s'appliquer les dispositions du CP, par exemple les art. 117 et 125, ainsi que les règles en matière de responsabilité civile. (JEANNERET, les dispositions pénales de la loi sur la circulation routière (LCR), Berne 2007, n° 38 ad art. 102 LCR).

Parmi les auteurs de doctrine s'étant prononcé spécifiquement sur la question, MÜLLER et MAUCHLE soutiennent en premier lieu que les routes d'accès aux aéroports, les aires de stationnement, les parkings et les arrêts de bus font partie du domaine public, car ils sont utilisés par un nombre illimité de personnes, la LCR étant dès lors applicable. En revanche, les surfaces de mouvement (pistes de décollage et d'atterrissage, surfaces de roulement, aire de trafic) ne sont pas, par nature, accessibles à n'importe quel tiers selon ces auteurs. Il en va de même s'agissant des surfaces sur lesquelles seuls des véhicules spéciaux, autorisés par l'exploitant d'aérodrome, peuvent circuler (e.g. les routes désignées en dehors des aires de mouvement) (MÜLLER/MAUCHLE, *Rechtsprobleme bei Motorfahrzeugen auf Flugplätzen*, AJP 2010, 477–485, p. 479).

3.2. Dans le domaine de l'aviation civile, les dispositions pénales sont consacrées aux art. 88 ss LA. L'art. 91 LA énonce une série de contraventions passibles d'une amende et, en particulier, les infractions – intentionnelles ou par négligence – aux obligations contenues dans un règlement d'exploitation, au sens de l'art. 36c LA, et visant à protéger l'environnement et à assurer la sécurité de personnes ou de biens, notamment les prescriptions concernant les véhicules terrestres (art. 91 al. 1 let. f ch. 2 LA).

Le texte légal lui-même prévoit expressément une délégation de compétence à une juridiction fédérale. L'art. 98 al. 2 LA prévoit en effet que l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est l'autorité administrative compétente pour poursuivre et juger, selon la procédure prévue par la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif, les contraventions réprimées par l'art. 91 LA. Sur cette base, il faut ainsi relever une spécificité en matière de compétence dérogeant au système de la compétence primaire des cantons en matière de poursuite pénale.

4. En l'espèce, le développement du Ministère public selon lequel l'usage du tarmac est à la disposition d'un cercle indéterminé d'usagers de la route ne saurait être suivi. En effet, il faut admettre que le tarmac de l'AIG n'est pas une voie publique, au sens l'art. 1 LCR, dès lors que son accès n'est pas, par nature, ouvert à un nombre indéterminé de personnes. Celui-ci est justement restreint aux employés de l'aéroport et prestataires au bénéfice d'une autorisation par le règlement d'exploitation et les prescriptions complémentaires. Le fait que l'on retrouverait dans cette zone des signalisations analogues à celles des voies publiques n'y change rien. A cela s'ajoute le fait que le type de véhicule faisant l'objet de l'ordonnance pénale est au bénéfice d'une marque d'immatriculation spéciale (soit 1_____), attribuée par l'AIG aux véhicules de travail, qui sont réservés exclusivement à l'usage des voies situées à l'intérieur de la zone aéroportuaire. Le caractère spécifique de la zone en question ayant été manifesté, celle-ci n'est pas ouverte à la circulation publique et n'est pas, partant, une voie publique, au sens de la LCR.

Il en résulte que l'art. 1 LCR n'est pas applicable dans le cas d'espèce et l'art. 90 al. 1 LCR ne l'est *a fortiori* pas non plus.

Le renvoi de l'art. 16 du Règlement d'exploitation aux prescriptions fédérales et cantonales en vigueur en matière de sanction pénale constitue un renvoi aux dispositions de la loi en matière

d'aviation civile, les contraventions prévues à l'art. 91 *cum* art. 98 al. 2 LA relevant toutefois expressément de la compétence de l'OFAC et non des autorités de poursuite pénale genevoises.

Par conséquent, l'OFAC était compétent pour se saisir des faits de la cause et le Ministère public genevois n'était matériellement pas compétent pour rendre l'ordonnance pénale du 15 juin 2022.

En conséquence, il y a lieu de constater la nullité de l'ordonnance pénale, en tant qu'elle a été rendue par une autorité incompétente matériellement.

5. Le prévenu conclut à l'octroi en sa faveur d'une indemnité équitable en lien avec les frais de son conseil.

5.1. A teneur de l'art. 429 al. 1 let a CPP, applicable à la procédure d'appel par le renvoi de l'art. 436 al. 1 CPP, le prévenu a droit, s'il est acquitté totalement ou en partie ou bénéficie d'une ordonnance de classement, à une indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure.

Cette disposition fonde un droit à des dommages et intérêts et à une réparation du tort moral dans le sens d'une responsabilité causale. Le mode et l'étendue de l'indemnisation fondée sur les articles 429 et ss CPP peuvent être déterminés en s'inspirant des règles générales des articles 41 et ss CO (ATF 142 IV 245 consid. 4.1 ; arrêts du Tribunal fédéral 6B_1015/2016 du 27 octobre 2017 consid. 7.1.1 ; 6B_976/2016 du 12 octobre 2017 consid. 3.4.2 ; Y. JEANNERET / A. KUHN / C. PERRIER DEPEURSINGE (éds), Commentaire romand : Code de procédure pénale suisse, 2ème éd., Bâle 2019, n. 20 ad art. 429). L'Etat doit réparer la totalité du dommage qui présente un lien de causalité avec la procédure pénale au sens du droit de la responsabilité civile. Les dépenses à rembourser au sens de la let. a sont essentiellement les frais de la défense (Message relatif à l'unification du droit de la procédure pénale in FF 2006 1057, p. 1313).

On ne peut pas partir du principe qu'en matière de contravention, le prévenu doit supporter en général seul ses frais de défense. Autrement dit, dans le cadre de l'examen du caractère raisonnable du recours à un avocat, il doit être tenu compte, outre de la gravité de l'infraction et de la complexité de l'affaire en fait ou en droit, de la durée de la procédure et de son impact sur la vie personnelle et professionnelle du prévenu (arrêt du Tribunal fédéral 6B_237/2016 et réf. cit.: ATF 142 IV 45 consid. 2.1 p. 47;138 IV 197 consid. 2.3.5 p. 203).

5.2. En l'espèce, bien que de nature contraventionnelle, la complexité juridique de l'affaire justifie le recours à un avocat.

Par ailleurs, la nullité de l'ordonnance pénale fonde un droit à des dommages et intérêts, en l'occurrence au remboursement des honoraires d'avocat encourus.

Compte tenu de l'activité de l'avocat du contrevenant, qui a consisté essentiellement en l'assistance de son client devant le Ministère public (audience de 50 minutes) et en la rédaction d'une opposition motivée, une indemnité de CHF 500.- sera allouée.

Par conséquent, l'Etat de Genève sera condamné à verser CHF 500.- à X_____ à titre d'indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure, au sens de l'art. 429 al. 1 let. a CPP.

6. Au vu de l'issue de la procédure, les frais de la procédure seront laissés à la charge de l'Etat.

Par ces motifs

Le Tribunal de police

Constate la nullité de l'ordonnance pénale du Ministère public du 15 juin 2022.

Condamne l'Etat de Genève à verser à X_____CHF 500.- à titre d'indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure (art. 429 al. 1 let. a CPP).

Laisse les frais de la procédure à charge de l'Etat.

Le greffier	La présidente
Alain BANDOLLIER	Alexandra BANNA

Selon l'art. 393 al. 1 let. b CPP, le recours est recevable contre les ordonnances, les décisions et les actes de procédure des tribunaux de première instance, sauf contre ceux de la direction de la procédure.

Le recours peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, le déni de justice et le retard injustifié; constatation incomplète ou erronée des faits; inopportunité (art. 393 al. 2 CPP).

Le recours contre les décisions notifiées par écrit ou oralement est motivé et adressé par écrit, dans le délai de dix jours, à la Chambre pénale de recours (art. 396 al. 1 CPP et 128 al. 1 let. a LOJ).

Le recours doit être remis au plus tard le dernier jour du délai à la juridiction compétente, à la Poste suisse, à une représentation consulaire ou diplomatique suisse ou, s'agissant de personnes détenues, à la direction de l'établissement carcéral (art. 91 CPP).

Notification à:

- X_____, soit pour lui son conseil Me A_____
- Ministère public