

**TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA**

ENTRE :

**Réjean Lafontaine**, requérant(e)

- et -

**Ministre des Transports**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, art7.7

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**Carole Anne Soucy**

---

**Décision : le 14 septembre 2004**

*Je conclus que le ministre a prouvé tous les chefs d'accusation, selon la prépondérance des probabilités, et les contraventions sont maintenues. Le montant total de l'amende de 2 550,00 \$ est maintenu. La somme de 2 550,00 \$ est payable à l'ordre du Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.*

**Une audience en révision** relative à l'affaire citée en rubrique a été tenue les 26 et 27 mai 2004 au Palais de justice de Maniwaki (Québec).

**HISTORIQUE**

M. Réjean Lafontaine est titulaire d'un permis de pilote—avion ultra-léger. Il est propriétaire de l'aéronef canadien immatriculé C-GCAD, soit un Cessna modèle 150G. Le 12 juillet 2003, il a fait une inspection annuelle sur l'aéronef ci-dessus mentionné et a omis de veiller à ce que les détails soient consignés au dossier technique tel que prévu au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*. De plus, M. Lafontaine n'a pas présenté au ministre un rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne en la forme et manière prévues au chapitre du *Manuel de navigabilité*.

Le 2 août 2003 vers 08 h 00, aux environs de l'aéroport de Maniwaki, M. Lafontaine aurait agi en qualité de commandant de bord de l'aéronef immatriculé C-GCAD sans être titulaire du permis

ou de la licence requise et l'aurait utilisé d'une manière imprudente, en volant à basse altitude vers le chalet de l'aéroport et en faisant un virage d'évitement à la dernière minute.

De plus, avant l'envolée du 2 août 2003, l'aéronef avait été soumis à un travail de maintenance, soit la pose de rallonge d'aile sans que ce travail ne soit certifié au moyen d'une certification après maintenance.

Le requérant a également omis de tenir pour l'aéronef C-GCAD un carnet de route et un dossier technique distinct pour la cellule.

Le 4 mars 2004, à la suite d'une plainte et de ces constatations, un avis d'amende pour contravention fut envoyé à M. Lafontaine. Cet avis d'amende alléguait six contraventions au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) que l'on retrouve à l'annexe A qui se lit ainsi :

Vous avez contrevenu à l'alinéa 401.03(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien*;

Le 2 août 2003, vers 08h00, heure locale, aux environs de l'aéroport de Maniwaki, vous avez agité en qualité de commandant de bord de l'aéronef canadien immatriculé C-GCAD, sans être titulaire du permis ou de la licence propre aux fonctions exercées.

AMENDE : 1000.00 \$

Vous avez contrevenu au paragraphe 501.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*;

Le 12 juillet 2003, en tant que propriétaire de l'aéronef canadien immatriculé C-GCAD, vous n'avez pas présenté au ministre un rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne relatif À cet aéronef, en la forme et de la manière prévues au chapitre 501 du Manuel de navigabilité à savoir que certains renseignements fournis sont faux.

AMENDE : 100.00 \$

Vous avez contrevenu à l'article 571.03 du *Règlement de l'aviation canadien*;

Le ou vers le 12 juillet 2003, aux alentours de Maniwaki, alors que vous aviez exécuté sur l'aéronef canadien immatriculé C-GCAD des travaux de maintenance, à savoir une inspection annuelle, vous avez omis de veiller à ce qu'à l'égard de la tâche exécutée, les détails prévus au chapitre 571 du Manuel de navigabilité soient consignés dans le dossier technique.

AMENDE : 250.00 \$

Vous avez contrevenu à l'article 602.01 du *Règlement de l'aviation canadien*;

Le 2 août 2003, vers 08h00, heure locale, aux environs de l'aéroport de Maniwaki, vous avez utilisé l'aéronef canadien immatriculé C-GCAD d'une manière imprudente qui risquait de

constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne à savoir qu'après votre décollage de la piste 21, vous avez piloté l'avion à basse altitude vers le chalet d'accueil de l'aéroport et fait un virage d'évitement à la dernière minute.

AMENDE: 1000.00 \$

Vous avez contrevenu au paragraphe 605.85(1) du *Règlement de l'aviation canadien*;

Le 2 août 2003, vers 08h00, heure locale, aux environs de l'aéroport de Maniwaki, vous avez effectué le décollage de l'aéronef canadien immatriculé C-GCAD dont vous aviez la garde et la responsabilité légales alors que l'aéronef avait été soumis à un travail de maintenance, soit la pose de rallonge d'aile, et que ce travail n'avait pas été certifié au moyen d'une certification après maintenance signée conformément à l'article 571.10 du *Règlement de l'aviation canadien*.

AMENDE: 100.00 \$

Vous avez contrevenu au paragraphe 605.92(1) du *Règlement de l'aviation canadien*;

Le 2 août 2003, vers 08h00, heure locale, aux environs de l'aéroport de Maniwaki, en tant que propriétaire de l'aéronef canadien immatriculé C-GCAD, vous avez omis de tenir pour cet aéronef, un carnet de route et un dossier technique distinct pour la cellule en conformité avec les articles 605.94 et 605.96 du *Règlement de l'aviation canadien* relativement aux renseignements devant être inscrits à ces dits dossiers.

AMENDE: 100.00 \$

Le paiement de l'amende, soit un total de 2 550,00 \$, était prévu pour le 6 avril 2004. Le 10 mars 2004, M. Réjean Lafontaine a fait parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada, une requête pour révision, d'où l'audience et la présente décision.

## **LA LOI**

Partie IV du RAC—Délivrance des licences et formation du personnel :

401.03 (1) Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite ou d'un certificat de validation de licence étrangère à moins qu'elle ne satisfasse à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

a) sous réserve du paragraphe (2) et des articles 401.19 à 401.27, la personne est titulaire du permis, de la licence ou de la qualification pertinents, et d'un certificat médical pertinent et valide, et peut les produire lorsqu'elle agit en cette qualité et en exerce les avantages;

[...]

#### Avion ultra-léger—Avantages

401.21 Le titulaire d'un permis de pilote—avion ultra-léger peut, en vol VFR de jour :

a) d'une part, agir en qualité de commandant de bord :

(i) d'un avion ultra-léger si aucun passager ne se trouve à bord,

(ii) d'un avion monomoteur dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 544 kg (1 200 lb) et dont la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage ( $V_{so}$ ) est d'au plus 39 noeuds, si aucun passager ne se trouve à bord;

b) [...]

#### Partie V du RAC—Navigabilité :

##### *Obligation de rendre compte*

501.01 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le propriétaire d'un aéronef canadien, autre qu'un avion ultra-léger, doit présenter au ministre un rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne relatif à cet aéronef, en la forme et de la manière prévues au chapitre 501 du *Manuel de navigabilité*, lequel rapport est :

a) soit un rapport individuel;

b) soit, s'il y a eu approbation à cet effet conformément au chapitre 501 du *Manuel de navigabilité*, un rapport consolidé de flotte.

[...]

##### *Consignation des travaux de maintenance et des travaux élémentaires*

571.03 Toute personne qui exécute sur un produit aéronautique des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires doit veiller à ce que :

a) à l'égard de la tâche exécutée, des détails prévus au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* soient consignés dans le dossier technique relatif au produit aéronautique;

b) dans le cas de travaux partiellement exécutés, le dossier technique soit exact en ce qui concerne les tâches qui restent à exécuter, en particulier la nécessité de fixer tout dispositif de fixation dérangé pour faciliter l'exécution des travaux.

## Partie VI du RAC—Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs :

### Utilisation imprudente ou négligente des aéronefs

602.01 Il est interdit d'utiliser un aéronef d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie et les biens de toute personne.

### Sous-partie 5—Exigences relatives aux aéronefs :

605.85 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit à toute personne d'effectuer le décollage d'un aéronef dont elle a la garde et la responsabilité légales ou de permettre à toute personne d'effectuer un tel décollage lorsque l'aéronef a été soumis à un travail de maintenance, à moins que ce travail n'ait été certifié au moyen d'une certification après maintenance signée conformément à l'article 571.10.

(2) Lorsque l'aéronef doit réussir un vol d'essai pour obtenir une certification [...].

(3) À la suite d'un vol d'essai effectué en application du paragraphe (2), [...].

(4) Une certification après maintenance n'est pas exigée dans le cas de travaux élémentaires visés dans les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

[...]

### Exigences relatives à la tenue des dossiers techniques

605.92 (1) Le propriétaire d'un aéronef doit tenir, pour l'aéronef, les dossiers techniques suivants :

*a)* un carnet de route;

*b)* sous réserve des paragraphes (2) et (3), des dossiers techniques distincts pour la cellule, chaque moteur installé et chaque hélice à pas variable;

*c)* sous réserve d'une disposition contraire aux termes d'un programme de masse à vide et de centrage de la flotte visé au paragraphe 706.06(3), un devis de masse à vide et de centrage conforme aux normes applicables précisées au chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*.

## **PREUVE DE L'INTIMÉ**

Les parties n'étant arrivées à aucune entente et après un exposé de la procédure, nous avons procédé avec la preuve du ministre, par le biais de son représentant, M. Charles Burroughs.

Ce dernier fit entendre six témoins. Le premier témoin, **M. Henri Côté**, directeur général de l'aéroport de Maniwaki depuis 1998, est venu témoigner qu'il connaissait le requérant et que ce dernier possédait un Cessna blanc et rouge stationné à l'aéroport de Maniwaki. Selon le témoin, M. Lafontaine utilisait son aéronef sur une base régulière, soit une ou deux fois par semaine en moyenne.

M. Côté a déposé en preuve trois factures d'essence datant des mois d'avril et mai 2003 selon lesquelles de l'essence fut vendue à M. Lafontaine aux fins de l'aéronef C-GCAD, ceci afin de démontrer que le requérant utilisait son aéronef.

M. Côté rapporte qu'en août 2003, il a reçu des plaintes de clients et des opérateurs du restaurant de l'aéroport à l'effet que M. Lafontaine volait à très basse altitude avec son Cessna. Il évoque la crainte des témoins provenant de campings avoisinants qui allaient souvent manger au restaurant de l'aéroport. C'est alors qu'il a contacté Transports Canada. Il admet avoir vu lui-même M. Lafontaine voler plusieurs fois à basse altitude.

En contre-interrogatoire, M. Lafontaine semble perplexe sur la possibilité qu'avaient les clients du restaurant de voir son appareil le matin du 2 août compte tenu de l'angle des fenêtres et du soleil levant. À ceci, M. Côté a répondu que malgré le soleil, il avait été possible de reconnaître l'appareil de M. Lafontaine.

Le second témoin, **M<sup>me</sup> Rita Blanchet**, est inspecteur à Transports Canada, sécurité de l'aviation civile, depuis 1979. Elle se dit familière avec l'aéroport de Maniwaki pour l'avoir visité lors d'inspections d'aéroports.

M<sup>me</sup> Blanchet dépose et identifie la pièce M-3 comme étant une photocopie d'une carte topographique répertoriant les obstacles se trouvant près de la piste. Elle identifie chacune des tours près de la piste et en spécifie la hauteur et, les distances entre celles-ci, la piste et le restaurant (M-2 et M-3). On y retrouve deux poteaux et une antenne. L'antenne UNICOM a une hauteur d'environ 45 pieds et se trouve à environ 100 pieds du restaurant, les deux autres tours ont une hauteur entre 32 et 50 pieds. La distance entre le restaurant et le bord de la piste est d'environ 700 pieds, soit à peu près la même qu'entre les tours et la piste.

M<sup>me</sup> Blanchet explique la procédure normale de décollage lorsque les vents viennent du sud : le pilote se rend au seuil de la piste 21, roule et survole la piste jusqu'à un minimum de 500 pieds, puis il entreprend un virage à gauche une fois passé le bout de piste, soit à environ 800 à 1 000 pieds d'altitude. Tous les virages doivent se faire à gauche, sauf exception.

Dans cet aéroport, il n'y a aucun contrôle de la circulation aérienne. On retrouve les conditions de vol qui étaient en vigueur à l'aéroport de Maniwaki le matin du 2 août 2003 dans le *Supplément de vol-Canada* (M-6). Aucune condition spéciale n'y est inscrite.

Lors du contre-interrogatoire par M. Lafontaine, M<sup>me</sup> Blanchet précise que le centre d'information de vol pour cet aéroport est Québec.

Le troisième témoin, **M. Guy Hamel**, enquêteur dans la présente cause, est inspecteur de l'aviation civile à Transports Canada. Il travaille au département de l'application de la loi et son travail consiste à enquêter sur les allégations d'infractions à la loi.

M. Hamel témoigne à l'effet qu'après avoir reçu une plainte, il a parlé à M. Richard, qui travaillait alors au restaurant de l'aéroport lorsque M. Lafontaine a effectué son vol à basse altitude.

Plusieurs documents produits par le témoin démontrent que M. Lafontaine est le propriétaire du Cessna immatriculé C-GCAD, qu'il détient une licence pour avion ultra-léger et que le certificat est de type 3A19. La pièce M-11 donne une description des conditions et limitations détaillées de ce type de certificat pour le Cessna modèle 150G, afin de rencontrer les exigences de navigabilité émises par le gouvernement des États-Unis dans les *Federal Aviation Regulations*.

Le manuel du propriétaire du Cessna 150G (M-12) précise le poids brut (gross weight) de cet appareil, soit 1 600 livres sauf en cas de modification ou d'amendement permis. Il nous démontre aussi que la vitesse de décrochage est de 48 milles à l'heure, soit 41,6 noeuds.

M. Hamel témoigne d'une rencontre avec M. Lafontaine où celui-ci admettait que des modifications avaient été apportées au Cessna C-GCAD. Toutefois, rien n'en faisait foi dans le manuel du propriétaire. Aussi en octobre 2003, donc après le vol du mois d'août, en présence de MM. Burroughs et Hamel, le requérant a autorisé des photocopies des trois dernières pages du carnet de route (M-14). On remarque que la dernière entrée date du 7 septembre 2000. De plus, lors de cette visite, M. Lafontaine admettait faire l'entretien lui-même aidé d'un dénommé Simoneau. Aussi, afin de parfaire certaines modifications, soit une rallonge d'aile et une rallonge de barres d'attaque, il aurait pris ses informations auprès de Transports Canada.

M. Hamel poursuit son témoignage et produit une photocopie du livret technique du Cessna immatriculé C-GCAD (M-16). La dernière entrée qu'on y retrouve est datée du 27 juillet 2000.

M. Hamel dépose ensuite les copies de deux rapports annuels d'information sur la navigabilité aérienne de l'année 2001 et de l'année 2002 (M-17 et M-18) démontrant, dans un premier temps, que le requérant avait procédé lui-même à l'inspection annuelle de l'aéronef C-GCAD (OM, Owner's Maintenance) sans que l'on retrouve une inscription à cet effet dans le livret technique et, dans un deuxième temps, que l'avion avait volé un certain nombre d'heures durant ces années alors qu'il n'y a aucune inscription dans le carnet de route. De plus, dans les deux rapports, le nombre d'heures de vol total depuis la mise en service est le même, alors que dans les cases « heures de vol, dernière année civile », on peut lire 37.4 heures en 2001 et 16 heures en 2002.

Le prochain témoin, **M<sup>me</sup> Carolle Forget**, est agent, licences d'aviation à Transports Canada depuis 27 ans. Elle donne des renseignements sur les prérequis nécessaires à l'obtention d'une licence. En cas de doute ou d'ignorance, elle réfère l'interlocuteur à un inspecteur ou vérifie dans le RAC.

En interrogatoire, elle dit ne pas connaître les types d'aéronefs qui entrent dans la catégorie des ultra-légers. Elle témoigne aussi à l'effet qu'elle ne se souvient pas avoir reçu un appel de

M. Lafontaine il y a quelques années, contrairement aux dires de celui-ci. Toutefois, elle se souvient d'une conversation récente avec le requérant pour l'avoir référé au RAC puis à un inspecteur, M<sup>me</sup> Sylvie Perreault.

Le cinquième témoin, **M. Maurice Simoneau**, est inspecteur de la sécurité de l'aviation civile depuis 18 ans. Auparavant il était directeur, maintenance et construction des aéronefs à Ottawa.

Il témoigne sur le programme de maintenance par le propriétaire qu'il a créé. Ce processus comprend différentes étapes et, afin d'y accéder un formulaire doit être complété par le propriétaire. D'une part, l'aéronef doit être éligible selon l'appendice H de la norme 507 (qui existe depuis le 1<sup>er</sup> mars 2002). D'autre part, une autorisation doit être accordée par le ministre pour les modifications de la plaque d'identification du moteur et des hélices. Le propriétaire doit ensuite remettre son certificat de vol et, par la suite, le ministre des Transports émet un certificat spécial de navigabilité – maintenance par le propriétaire.

Ce programme permet au propriétaire de faire la maintenance, soit l'entretien régulier et l'inspection annuelle de l'aéronef. Il permet surtout de signer la certification après maintenance, ce que le règlement ne permet pas généralement car seul un technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) certifié y est autorisé.

En avril 2002, le requérant a fait une telle demande auprès de Transports Canada. Dans une correspondance datée du 6 septembre 2002 (M-20), M. Simoneau répond à M. Lafontaine que son aéronef de type Cessna, modèle 150G, est admissible à la classification – maintenance par le propriétaire. Toutefois, un avis de proposition de modification (APM) doit être élaboré et présenté au comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs (CCRAC), ce qui n'était pas prévu avant le printemps 2003. Entre-temps, le certificat spécial de navigabilité – maintenance par le propriétaire ne pouvait être délivré. Or, M. Simoneau témoigne que le 12 juillet 2003, M. Lafontaine a signé l'inspection annuelle en tant que propriétaire (OM, M-17) et l'a également signée en 2002 (M-18), alors que le Cessna n'était toujours pas sur la liste des aéronefs de l'appendice H.

Le sixième et dernier témoin du ministre est **M. Pierre Richard**, camionneur propriétaire, qui travaillait comme serveur au restaurant de l'aéroport de Maniwaki le 2 août 2003.

Il possède un permis de loisirs en aviation et connaît bien le Cessna 150G pour en avoir possédé un pendant trois ans. Il connaît le requérant puisqu'ils vivent tous les deux à Messine et qu'ils sont pilotes. Il a déjà piloté l'avion de M. Lafontaine pour fins de déménagement.

Le 2 août 2003, le restaurant était ouvert à 06 h 00 comme à l'habitude et M. Richard était présent. Il relate ainsi les faits de cette journée: vers 07 h 00 M. Lafontaine parlait d'aller faire un tour d'avion. Il faisait beau et les stores des fenêtres du restaurant côté sud et nord étaient ouverts. Seuls les stores des fenêtres du côté est étaient fermés. M. Richard déclare ne pas avoir vu l'avion au départ parce qu'il était dans le hangar. Il l'a vu revenir faire son point fixe et c'est ainsi qu'il a reconnu M. Lafontaine aux commandes. Il était sur la piste 21 à l'extrémité nord. Il ne pouvait pas voir le seuil de la piste, mais il l'a vu au tiers du départ. M. Lafontaine « est monté à peu près 50 pieds puis il s'est enligné sur le resto. Pis là, il est redescendu à 25 pieds. C'est là

que j'ai eu peur... Pour nous épater. On n'a eu peur, pas rien que moi, les clients du restaurant aussi. Pis là il a fait une passe à 25 pieds en face, mettons du côté est, où il y a un paquet de vitrines. Pis là il est passé à côté de la tour ». Le témoin ajoute qu'il ne s'est pas rendu en bout de piste, qu'il a fait face au restaurant puis il est passé à côté de la tour qui a environ 50 pieds de hauteur.

Afin d'éclairer le Tribunal, M. Richard dépose une copie de la carte d'aérodrome sur laquelle il fait un tracé du trajet de M. Lafontaine le matin du 2 août 2003 (M-21).

M. Richard relate les modifications apportées au Cessna de M. Lafontaine, soit des rallonges d'aile et des barres d'attaque, modifications qui auraient été effectuées l'hiver précédant les événements des mois de juillet et août 2003.

Quant à savoir s'il y avait des avions à l'aéroport ou aux environs de l'aéroport de Maniwaki le matin de l'incident, M. Richard ne se rappelle pas.

En contre-interrogatoire, M. Lafontaine s'interroge sur les difficultés qu'éprouve M. Richard avec les distances. La réponse du témoin est à l'effet que sa licence ne possède aucune restriction et qu'il a une bonne vue à distance. Quant à savoir comment M. Richard a pu voir l'avion compte tenu des fenêtres et des stores fermés, M. Richard réitère le fait que bien que les stores du côté est étaient fermés, ceux du nord et du sud étaient ouverts, ce qui lui a permis de voir l'avion.

Finalement, M. Réjean Lafontaine pose une dernière question au témoin à savoir s'il se rappelait d'un autre avion qui aurait atterri peu de temps après l'incident. Le témoin ne se rappelle pas.

## **PREUVE DU REQUÉRANT**

M. Lafontaine commence sa preuve en abordant le chef d'accusation n<sup>o</sup> 1 relatif à l'alinéa 401.03(1)a) du RAC. Il a acheté son aéronef en décembre 1999. Il a parlé à M<sup>me</sup> Carolle Forget de Transports Canada le 14 janvier 2000. La pièce D-4, soit une facture de téléphone, démontre que le requérant a téléphoné à Transports Canada. M. Burroughs confirme qu'il s'agit bien du numéro général de Transports Canada. Selon le requérant, tout était en ordre compte tenu du fait que son aéronef pesait moins de 1 200 livres. Son permis délivré le 17 mai 2000 était valide pour tous les avions ultra-légers, pas de passager.

M. Lafontaine dépose également en preuve son permis de pilote (D-1), son certificat médical daté du 17 janvier 2000 (D-2) et le manuel du propriétaire du Cessna 150G (D-3).

Selon M. Lafontaine, le poids à vide de son Cessna est de 975 livres et il pouvait peser jusqu'à 1 060 livres.

M. Lafontaine a transformé les ailes de l'aéronef en les allongeant afin d'augmenter le volume de la surface portante permettant ainsi à l'avion de « tomber beaucoup plus bas », ce qui lui permettait d'atteindre 31 noeuds et donc, il pouvait voler à 29 milles à l'heure. Il ajoute que compte tenu du fait qu'il a un avion ultra-léger en vertu de l'article 401.21 du RAC, cela ne constituait pas un problème.

Quant aux contraventions relatives au paragraphe 501.01(1) et à l'article 571.03 du RAC, le requérant offre la même défense et réitère le fait que son Cessna pèse moins de 1 200 livres.

Pour la quatrième contravention, soit à l'article 602.01 du RAC, M. Lafontaine répète que les distances décrites par M. Richard entre les tours et le bord de la piste ne sont pas conformes à la réalité. Selon lui, la distance de 700 pieds dont témoigne M<sup>me</sup> Blanchet est plus réaliste. M. Lafontaine met en doute les dires de M. Richard quant à la visibilité de la piste, à partir du restaurant. Selon lui, il y avait beaucoup de soleil et compte tenu de l'angle du restaurant et de l'emplacement des fenêtres, l'éblouissement du soleil n'aurait pas permis d'avoir une bonne vision de son aéronef. Quant au vol à basse altitude, il précise qu'un aéroport est le seul endroit où l'on peut voler à basse altitude.

Relativement aux contraventions 5 et 6 respectivement paragraphes 605.85(1) et 605.92(1) du RAC, M. Lafontaine souligne que son avion est un ultra-léger et qu'il est ainsi exclu des obligations reliées à ces paragraphes.

En contre-interrogatoire, lorsque M. Burroughs lui pose des questions sur la manoeuvre effectuée lors du décollage du 2 août 2003, le requérant admet qu'il avait la priorité et qu'il aurait pu rester sur la piste. Il aurait pu faire un circuit normal. Il ajoute que c'était au pilote du bimoteur d'annuler son approche et qu'il ne se croyait pas en situation d'urgence.

## **ARGUMENTATION DE L'INTIMÉ**

Le représentant du ministre invoque la responsabilité stricte des infractions et soumet à ce titre qu'il n'a pas à prouver l'intention coupable du requérant. Il soumet également qu'il s'est acquitté de son fardeau de preuve selon la prépondérance des probabilités pour toutes les contraventions.

### **Première contravention**

Il a été mis en preuve que M. Lafontaine a agi en qualité de commandant de bord de l'aéronef immatriculé C-GCAD sans être titulaire du permis propre aux fonctions exercées contrairement à l'alinéa 401.03(1)a) du RAC. La preuve et les pièces déposées, D-1 plus particulièrement, démontrent que M. Lafontaine est titulaire d'un permis de pilote—avion ultra-léger. Le certificat de type du Cessna 150G démontre que cet aéronef a une masse maximale permise au décollage (maximum gross weight) de 1 600 livres. La vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage est de 41 noeuds. Selon M. Lafontaine, la masse maximale au décollage veut dire la masse réelle ou tout simplement la masse au décollage. Le ministre n'est pas d'accord avec cette interprétation, il utilise plutôt la méthode contextuelle moderne d'interprétation des lois. M. Burroughs cite l'honorable juge l'Heureux-Dubé, dans la cause *Verdun c. Banque Toronto-Dominion*<sup>[1]</sup>, où elle dit :

... les tribunaux doivent tenir compte de tous les indices pertinents et acceptables au sens d'un texte législatif... L'interprétation appropriée est celle qui peut être justifiée en raison a) de sa plausibilité, c'est-à-dire sa conformité avec le texte législatif, b) de son efficacité, dans le sens où elle favorise la réalisation de l'objet

du texte législatif, et c) de son acceptabilité, dans le sens où le résultat est raisonnable et juste.

M. Burroughs déduit que selon l'interprétation du requérant, l'avion serait ultra-léger lorsque seul à bord avec peu de carburant et ne le serait plus avec un passager et plus de carburant ou encore si le poids du carburant et des bagages était tel que le poids de l'avion dépasserait 1 200 livres ou 544 kilos. Si tel était le cas, plusieurs paragraphes du RAC ne s'appliqueraient qu'occasionnellement. Le représentant du ministre ajoute que dans la définition d'un ultra-léger, la masse maximale ne peut dépasser 544 kilos. La masse maximale réfère à la masse que l'on retrouve dans le certificat de type de cet aéronef. Le poids réel du décollage n'est pas un facteur à considérer pour déterminer si l'avion est ultra-léger ou non.

L'autre facteur à considérer est la vitesse de décrochage qui ne peut dépasser 39 noeuds. Or, la vitesse de décrochage du Cessna 150G indiquée dans le manuel du propriétaire (M-12) est de 48 milles à l'heure ou 41 noeuds, soit supérieure à celle requise pour la classification ultra-léger.

### **Deuxième contravention**

Tel qu'indiqué au carnet de route de l'aéronef C-GCAD (M-14), les heures de vol inscrites en date du 5 septembre 2000 sont de 4 139.5 heures. Dans les rapports annuels de la navigabilité aérienne de 2001 et 2002 complétés par M. Lafontaine, la case « heures de vol » pour 2002 indique 16 heures et 37.4 heures pour 2001 avec un total d'heures de vol depuis la mise en service à ce jour de 4 139 heures dans les deux cas. Le représentant du ministre souligne que le requérant a lui-même admis ne pas avoir tenu compte de toutes les heures de vol effectuées. Les heures totales de vol doivent être rapportées selon la norme 501.02(1)b) du *Manuel de navigabilité*.

### **Troisième contravention**

Selon le rapport annuel d'information sur la navigabilité, le requérant a exécuté des travaux de maintenance, plus précisément une inspection annuelle, sur l'aéronef canadien immatriculé C-GCAD et a omis de consigner ceux-ci dans le dossier technique. Une fois de plus, M. Lafontaine corrobore ces faits. Le carnet de route (M-14) et le dossier technique (M-16) démontrent l'omission de M. Lafontaine et M. Burroughs d'ajouter que rien n'empêche M. Lafontaine de faire ses travaux de maintenance, toutefois les règlements exigent que la certification après maintenance soit faite par un TEA licencié ou un propriétaire d'aéronef qui possède un certificat spécial de navigabilité de « maintenance par le propriétaire », ce qui n'est pas le cas ici.

### **Quatrième contravention**

L'utilisation de l'aéronef C-GCAD de manière imprudente qui risquait de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne, aux environs de l'aéroport de Maniwaki, est mise en preuve par le témoignage de M. Richard qui travaillait au restaurant de l'aéroport le 2 août 2003.

Le représentant du ministre soumet au Tribunal deux décisions, soit *Simpson* et *MdT*<sup>[2]</sup> ainsi que *Ferland* et *MdT*<sup>[3]</sup> qui définissent la notion d'imprudence. Dans l'affaire *Simpson*, le conseiller réfère au dictionnaire *Black* qui définit ainsi l'imprudence :

Impétuosité; insouciance; irréflexion. État d'esprit de celui qui commet un acte sans se préoccuper des conséquences néfastes probables ou éventuelles ou qui, tout en prévoyant ces conséquences, persiste néanmoins à commettre l'acte en question. Imprudence est un terme plus fort que négligence et, pour qu'une personne soit considérée comme imprudente, il faut que sa conduite traduise une indifférence pour les conséquences, dans des circonstances qui mettent en danger la vie ou la sécurité d'autres personnes, même si aucun tort n'est voulu.

Dans l'affaire *Ferland*, la conseillère faisant référence au paragraphe 602.14(2) du RAC relativement aux exceptions comme l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef à une distance inférieure à 500 pieds, dit ce qui suit : « ...ne doit pas cependant s'interpréter de façon à immuniser le pilote contre toute poursuite sous prétexte que ce dernier effectue une approche ou un atterrissage. Les manoeuvres en question doivent être effectuées de façon professionnelle, raisonnable et calculée ».

M. Burroughs est d'avis que ces citations s'appliquent en l'instance.

### **Cinquième contravention**

M. Richard a témoigné du fait que M. Lafontaine avait modifié son aéronef en y ajoutant des rallonges d'aile, ce qui est admis par le requérant. Le témoignage de M. Hamel ainsi que les pièces M-14 et M-16, soit le carnet de route et le dossier technique, démontrent que l'ajout d'extension d'aile n'a pas été certifié conformément à l'article 571.10 du RAC. M. Burroughs soumet au Tribunal qu'il s'agit de travail de maintenance et qu'il aurait dû être certifié. Finalement, M. Burroughs soumet au Tribunal la décision *Northern Air Link Ltd.*<sup>[4]</sup> dans laquelle le conseiller souligne que le représentant du ministre doit mettre en preuve trois éléments nécessaires afin de conduire à la culpabilité de requérant, soit :

1. l'identité de la personne qui effectue ou autorise le décollage d'un aéronef;
2. que la personne a la garde et la responsabilité légales de cet aéronef;
3. qu'un décollage a été effectué après le travail de maintenance et que la certification après maintenance n'a pas été signée conformément à l'article 571.10 du RAC.

M. Burroughs soumet que tous ces éléments ont été prouvés.

### **Sixième contravention**

Il fut mis en preuve que M. Lafontaine a omis de tenir pour son aéronef C-GCAD un carnet de route et un dossier technique distinct pour la cellule, conformément aux articles 605.94 et 605.96 du RAC, les rapports annuels pour l'année 2002 et 2001, soit les pièces M-17 et M-18, démontrent que le requérant a déclaré un certain nombre d'heures de vol et que ces renseignements n'ont pas été inscrits au carnet de route. Une fois de plus M. Lafontaine a affirmé

avoir modifié son aéronef et ces modifications ne se retrouvent pas dans le dossier technique de l'aéronef.

Finalement, le représentant du ministre termine son argumentation en suggérant que M. Lafontaine aurait plus ou moins admis les chefs 2, 3, 5 et 6 mais qu'il présente une défense d'erreurs imputables à l'autorité compétente pour le chef n° 1 et une défense de nécessité pour le chef n° 4.

Sur le chef n° 1, M. Lafontaine n'a pas fait la preuve, selon la prépondérance des probabilités, qu'il s'est appuyé sur l'opinion erronée de fonctionnaires et que le fait de s'y conformer était raisonnable. Il plaide que le caractère raisonnable repose sur différents facteurs dont les efforts de l'accusé pour déterminer la loi pertinente, la complexité de la loi, le poste du fonctionnaire qui lui a donné l'avis ainsi que la clarté, le caractère définitif et raisonnable de l'avis donné. Selon le requérant, le 14 janvier 2000, il a reçu un avis de M<sup>me</sup> Forget à l'effet que le poids d'un ultra-léger devait être de 1 200 livres au maximum. Or, à cette date, l'article 401.21 du RAC ne portait pas la mention d'un avion monomoteur d'une masse maximale de 1 200 livres. En effet, la version précédente qui date du 10 octobre 1996, qui était valide jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2001, se lisait ainsi :

401.21 Le titulaire d'un permis de pilote—avion ultra-léger peut, en vol VFR de jour, agir en qualité de commandant de bord d'un avion ultra-léger si aucun passager ne se trouve à bord.

De plus, M. Lafontaine ne suivait pas toujours les avis des inspecteurs tel que démontré lors d'échanges de correspondance avec M. Simoneau relativement au certificat de navigabilité spécial maintenance par le propriétaire. À cet effet, le représentant du ministre soumet au Tribunal la décision *Ronn Palley*<sup>[5]</sup> dans laquelle le Tribunal avait donné plus de foi au témoignage de M. Palley qu'à celui de l'inspecteur auquel il avait parlé. Ce dernier ne se souvenait pas avoir eu de conversation avec M. Palley, toutefois, la version de M. Palley avait été supportée par plusieurs inspecteurs qui avaient déclaré qu'il avait toujours suivi leurs conseils par le passé.

Finalement, M. Burroughs aborde le thème des déclarations de culpabilité multiples et invoque le principe de la règle *Kineapple*<sup>[6]</sup>. M. Burroughs souligne que bien qu'il y ait des éléments communs dans les faits reprochés, il y a suffisamment d'éléments supplémentaires et distinctifs permettant de conclure à des condamnations distinctes.

## **ARGUMENTATION DU REQUÉRANT**

M. Lafontaine entame sa plaidoirie en soulignant qu'il a fait preuve de bonne foi en vérifiant auprès de Transports Canada pour son permis. Il réitère que son aéronef est un ultra-léger qui pèse moins de 1 200 livres. Il s'agit d'un avion privé sur lequel plusieurs choses ont été supprimées, dont les tapis, le siège passager, etc.

Il se dit en désaccord avec les distances décrites par M. Richard entre la piste et le restaurant, soit 150 à 200 pieds. Il approuve plutôt les distances décrites par M<sup>me</sup> Blanchet, soit 700 pieds.

Il se défend d'être téméraire et fait part de son expérience d'une trentaine d'années de vol sur différents aéronefs.

## **DISCUSSION ET MOTIFS**

Soulignons d'abord que le requérant confirme plusieurs faits.

D'une part, il admet être détenteur d'un permis de pilote—avion ultra-léger (D-1) et d'être le propriétaire du Cessna immatriculé C-GCAD (D-3).

Il admet également avoir modifié son aéronef en y allongeant les ailes.

Il admet ne pas inscrire toutes les heures de vol qu'il a effectuées avec son aéronef.

M. Lafontaine ne croit pas être responsable des contraventions qu'on lui reproche compte tenu du poids de son aéronef.

En examinant les paragraphes du RAC pertinents aux contraventions en cette cause, on note qu'à la partie IV du RAC—Délivrance des licences et formation du personnel, sous-partie 1—Permis, licences et qualifications de membre d'équipage de conduite, l'alinéa 401.03(1)*a*) du RAC impose à toute personne qui désire agir en qualité de membre d'équipage et d'exercer les avantages du permis ou de la licence, l'obligation d'être titulaire d'un permis, d'une licence ou d'une qualification de membre d'équipage de conduite.

L'article 501.01, découlant de la partie V—Navigabilité, sous-partie 1—Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne, impose l'obligation au propriétaire d'un aéronef de rendre compte. Toutefois, le paragraphe (1) exclut le propriétaire d'un avion ultra-léger canadien de cette obligation et plus particulièrement de présenter au ministre un rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne de cet aéronef.

Il en est de même à la sous-partie 71—Exigences relatives à la maintenance des aéronefs, où l'on spécifie à l'article 571.01 :

571.01 À l'exception des avions ultra-légers et des ailes libres, la présente sous-partie s'applique aux travaux de maintenance et aux travaux élémentaires exécutés sur :

*a)*...

*b)*...

*c)*...

*d)*...

La partie VI du RAC—Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs, sous-partie 5—Exigences relatives aux aéronefs, ne s'applique pas non plus aux personnes qui utilisent des aéronefs canadiens ultra-légers ou des ailes libres, tel qu'en fait foi l'alinéa 605.01(1)a). En conséquence, les articles 605.85 et 605.92 respectivement relatifs à la certification après maintenance et à la tenue du carnet de route et du dossier technique ne s'appliquent pas aux ultra-légers.

Toutefois, la partie VI, sous-partie 2—Règles d'utilisation et de vol, ne fait pas de distinction quant au poids ou au type d'aéronef lorsqu'il y a utilisation imprudente ou négligente d'un aéronef.

En conclusion, seul l'article 602.01, soit la quatrième contravention, ne serait pas dépendant du poids de l'aéronef de M. Lafontaine.

M. Lafontaine soumet qu'il a téléphoné au ministre des Transports peu après avoir acheté son aéronef, soit au début de l'an 2000, tel qu'en fait foi son compte de téléphone. Selon les dires du requérant, M<sup>me</sup> Forget, agent à Transports Canada, lui aurait confirmé et je cite les propos rapportés par le requérant : « La clause 401.21 vous autorise à piloter votre avion, parce qu'il pèse moins de 1 200 livres. Vous avez un monomoteur puis vous n'avez pas de problèmes avec votre licence ».

M<sup>me</sup> Forget ne se rappelle pas de cette conversation. De plus, tel que l'expliquait M. Burroughs, non seulement l'article 401.21 du RAC fut amendé en mars 2001, mais aussi la définition d'avion ultra-léger, article 101.01 du RAC, qui du 10 octobre 1996 au 1<sup>er</sup> juin 2003 se lisait ainsi :

« avion ultra-léger » S'entend :

*a)* d'un avion monoplace d'un poids au départ d'au plus 165 kg (363,8 livres) et d'une surface alaire, exprimée en mètres carrés, au moins égale au résultat de la division du poids au départ diminué de 15 par le nombre 10, et non inférieure à 10 m<sup>2</sup>;

*b)* d'un avion biplace d'entraînement d'un poids au départ d'au plus 195 kg (429,9 livres) et d'une surface alaire, exprimée en mètres carrés, d'au moins 10 m<sup>2</sup> et une charge alaire d'au plus 25 kg/m<sup>2</sup> (5,12 livres/pi<sup>2</sup>), calculée d'après le poids au départ additionné de 80 kg (176,4 livres) par occupant;

*c)* d'un avion ultra-léger de type évolué.

Dans ces circonstances, il est invraisemblable de penser que M<sup>me</sup> Forget aurait fait référence à une version qui n'existait même pas en mentionnant un poids de 1 200 livres alors que la version de l'époque signifiait une masse de 363 livres ou au plus 429,9 livres. Il est possible que M. Lafontaine ait confondu les deux conversations qu'il a eues avec Transports Canada dont l'une à l'an 2000 et l'autre en 2003.

Compte tenu de ce qui précède, je ne crois pas que M. Lafontaine ait été induit en erreur par un représentant du ministère des Transports. Je suis d'avis que l'amendement de l'article 401.21 et du paragraphe 101.01(1) du RAC est suffisant pour en arriver à cette conclusion. Toutefois, compte tenu des représentations du ministre, j'ajouterais ceci : M. Lafontaine ne suivait pas toujours les avis des inspecteurs et la preuve relative au certificat spécial de maintenance par le propriétaire est fort éloquente. En effet, bien que M. Simoneau, inspecteur de la sécurité de l'aviation civile, ait avisé par écrit M. Lafontaine que sa demande devait être présentée au comité technique (CCRAC), le requérant a fait fi de cette notification et a procédé lui-même à la certification de son aéronef.

Mentionnons de plus qu'en octobre 2003, lors d'une rencontre avec M. Burroughs et M. Hamel, le requérant leur mentionnait que l'aéronef C-GCAD n'avait pas volé depuis septembre 2000 conformément à la dernière entrée du carnet de route M-14, ce qui était faux.

Enfin, reste à déterminer le point crucial et décideur de cinq des six contraventions, soit la qualification du type d'aéronef du requérant.

La définition d'« avion ultra-léger de base » à l'article 101.01 du RAC est la suivante :

« avion ultra-léger de base » Avion ayant au plus deux places, qui est conçu et construit de façon à avoir :

- a) une masse maximale au décollage d'au plus 544 kg;
- b) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage ( $V_{so}$ ) de 39 noeuds (45 mi/h) ou moins de vitesse indiquée à la masse maximale au décollage. (*basic ultra-light aeroplane*)

La preuve soumise au Tribunal démontre que :

1. Selon le manuel du propriétaire (M-12), le Cessna 150G a un poids brut (gross weight) de 1 600 livres sauf modification ou amendement.
2. Selon la pièce M-12, la vitesse de décrochage est de 48 milles à l'heure, soit 41,6 noeuds.
3. Le certificat de type n° 3A19 pour le modèle Cessna 150G (M-11) décrit un poids maximum (maximum weight) de 1 600 livres.
4. Les rapports annuels d'informations sur la navigabilité aérienne (M-17 et M-18) indiquent un poids de 1 645 livres comme masse maximale approuvée au décollage.
5. La base de données informatiques (M-10) mentionne un poids de 726 kg.

Force est de constater que malgré les modifications apportées à l'aéronef afin de l'alléger tel qu'allégué par M. Lafontaine, cet aéronef est conçu et construit pour avoir une masse maximale de 1 600 livres, ce qui ne respecte pas les exigences d'un ultra-léger.

De plus, je suis en accord avec les propos du représentant du ministre selon lesquels un aéronef ne peut détenir deux qualifications. Même si selon M. Lafontaine son aéronef n'atteint jamais la

masse de 1 600 livres, cela n'en demeure pas moins une possibilité et il doit donc être exclu des avions ultra-légers qui eux ne peuvent avoir une masse maximale de plus de 1 200 livres.

Je réitère les trois points soulevés par l'honorable juge L'Heureux-Dubé dans la cause de *Verdun c. Banque Toronto-Dominion*<sup>[7]</sup>, afin d'obtenir une interprétation appropriée d'une loi, soit sa plausibilité, son efficacité et son acceptabilité.

Le sens que tente de donner M. Lafontaine au terme « avion ultra-léger » ne reflète pas une interprétation juste et raisonnable du RAC. Il ne favorise pas non plus la réalisation de l'objet du texte législatif.

Le texte de loi est clair, la masse maximale est indiquée ainsi que la vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage. Dans les circonstances, il n'y a pas de place pour l'interprétation.

Compte tenu de tous ces faits, je conclus que le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que l'aéronef C-GCAD, un Cessna 150 G, n'est pas un avion ultra-léger et que le requérant a contrevenu à l'alinéa 401.03(1)a), aux paragraphes 501.01(1), 605.85(1), 605.92(1) et à l'article 571.03 du RAC.

Regardons maintenant la contravention à l'article 602.01 du RAC.

La preuve testimoniale est sans équivoque. Des plaintes furent déposées à l'effet que M. Lafontaine volait à basse altitude. On parle de 25 à 50 pieds. Deux témoins présents à l'audience, soit MM. Côté et Richard, ont vu M. Lafontaine voler à basse altitude. M. Richard, témoin oculaire de la manoeuvre du 2 août 2003, décrit l'envolée de cette journée comme une manoeuvre pour épater qui faisait peur aux clients du restaurant. La défense du requérant à l'effet qu'un avion était sur le point d'atterrir ne me convainc guère. Tout d'abord M. Lafontaine lui-même admet ne pas avoir été en situation d'urgence. Il admet qu'il avait la priorité sur l'autre aéronef et qu'il aurait pu faire un circuit normal. Il n'avait donc aucune raison valable d'agir comme il l'a fait. Bien qu'il puisse être très agréable de voler, comme le soulignait le requérant, le personnel naviguant doit toujours être conscient des risques et agir avec professionnalisme afin de s'assurer qu'en tout temps la *Loi sur l'aéronautique* et les règlements connexes soient respectés pour une sécurité maximale.

L'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* stipule ce qui suit :

8.5 Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application s'il a pris toutes les mesures nécessaires pour s'y conformer.

Or, le requérant ne satisfait pas au critère d'avoir pris toutes les mesures nécessaires puisque de son propre avis, il ne se considérait pas en situation d'urgence et il pouvait faire un circuit normal.

Ajoutons que la Commission Dubin a suscité la création du Tribunal de l'aviation civile (aujourd'hui le Tribunal d'appel des transports du Canada). À cet égard voici ce que dit le comité d'appel dans l'affaire *Wyer*<sup>[8]</sup> en parlant de cette Commission :

Elle a déclaré que la Direction d'application des règles devait avoir pour objectif le respect des normes de sécurité aérienne légalement promulguées et que Transports Canada devait élaborer une politique cohérente en matière d'application des règles... Cette politique doit traduire le fait que la sécurité aérienne constitue le principal facteur pour ce qui est de déterminer l'opportunité et la nature des mesures à imposer... Elle doit exiger la prise de mesures rigoureuses lors de toute infraction délibérée aux Normes sur la sécurité aérienne qui constitue une entrave à la sécurité. Il faut bien sûr prendre des mesures différentes selon que l'infraction est ou n'est pas délibérée... Le principe fondamental, c'est-à-dire le but de l'application des règles, est la protection de la société...

Dans le cas sous étude, compte tenu de la preuve recueillie, j'arrive à la conclusion que le requérant a agi de façon délibérée et imprudente qui risquait de constituer un danger pour la vie et les biens des personnes.

En ce qui concerne les condamnations multiples, rappelons que le principe de l'arrêt *Kineapple*<sup>[9]</sup> prévoit que si les chefs d'accusation comportent les mêmes éléments ou fondamentalement les mêmes, la situation invite l'application d'une règle s'opposant aux condamnations multiples. Le représentant de l'intimé prétend que cette règle ne s'applique pas en l'espèce parce qu'il y a suffisamment d'éléments supplémentaires et distinctifs.

Analysons d'abord les infractions à l'alinéa 401.03(1)a) et aux articles 602.01 et 605.85 du RAC, soit les contraventions 1, 4 et 5 qui se sont produites le 2 août 2003. Les éléments de l'infraction 401.03(1)a) relativement au permis propre aux fonctions, sont les suivants :

- Interdiction d'agir en qualité de membre d'équipage
- à moins de satisfaire aux conditions suivantes :

être titulaire du permis, de la licence ou de la qualification pertinents... et peut les produire.

Les éléments de l'infraction 602.01 relativement à l'utilisation imprudente ou négligente sont les suivants :

- Interdiction d'utiliser un aéronef
- d'une manière imprudente qui constitue un risque...

Les éléments de l'infraction 605.85 relativement au décollage d'un aéronef lorsque ce dernier a été soumis à un travail de maintenance qui n'a pas été certifié sont les suivants :

- Interdiction d'effectuer un décollage ou de permettre un tel décollage
- lorsque l'aéronef a été soumis à un travail de maintenance

- à moins que ce travail n'ait été certifié au moyen d'une certification après maintenance.

J'estime que les éléments tant juridiques que factuels diffèrent d'une contravention à l'autre. Pour les deux autres contraventions, soit celles du paragraphe 501.01(1) et de l'article 571.03 du RAC, qui se sont produites le 12 juillet 2003, la première réfère au rapport annuel d'information comportant des renseignements faux et l'autre relate l'inspection annuelle non consignée au dossier technique. J'arrive à la même conclusion que dans le cas des trois autres contraventions. Ma conclusion demeure, en analysant les infractions du 12 juillet versus celles du 2 août 2003.

Par conséquent, je suis en accord avec les prétentions du ministre et conclus que le principe de l'arrêt *Kineapple* ne s'applique pas en l'espèce.

Finalement, pour la sanction, le représentant du ministre fait référence à l'arrêt *Wyer* qui énonce les principes qui servent à déterminer le montant approprié de l'amende à imposer soit : la dénonciation, la dissuasion, la rééducation.

De plus, le ministre a adopté un barème d'amendes qui sert de recommandation tout en respectant les maxima indiqués à l'article 103.08 du RAC, par mesure d'équité et de justice. Sur les six chefs d'accusations, le ministre a imposé l'amende suggérée pour une première infraction.

Compte tenu des représentations faites, je suis d'avis que les amendes imposées rencontrent les objectifs de l'arrêt *Wyer*.

## DÉCISION

Le ministre a prouvé tous les chefs d'accusation, selon la prépondérance des probabilités, et les contraventions sont maintenues. Le montant total de l'amende de 2 550,00 \$ est maintenu.

M<sup>e</sup> Carole Anne Soucy  
Conseillère  
Tribunal d'appel des transports du Canada

---

<sup>[1]</sup> *Verdun c. Banque Toronto-Dominion* [1996] 3 R.C.S. 550 à la p. 3.

<sup>[2]</sup> *Leroy Simpson c. Ministre des Transports*, dossier n<sup>o</sup> O-2830-02 (TATC).

<sup>[3]</sup> *Yvan Ferland c. Ministre des Transports*, dossier n<sup>o</sup> Q-2551-33 (TAC).

<sup>[4]</sup> *Ministre des Transports c. Northern Air Link Ltd.*, dossier n<sup>o</sup> W-1586-41 (TAC).

<sup>[5]</sup> *Ministre des Transports c. Ronn Palley*, dossier n<sup>o</sup> P-2613-33 (TAC).

<sup>[6]</sup> *Kineapple c. La Reine* [1975] 1 R.C.S. 729.

<sup>[7]</sup> *Supra*, note 1.

<sup>[8]</sup> *Ministre des Transports c. Kurt William M. Wyer*, dossier n° O-0075-33 (TAC).

<sup>[9]</sup> *Supra*, note 6.