

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Alain Tremblay, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 7.7

Règlement de l'aviation canadien, art. 602.01

Hydravion utilisé près de baigneurs, Imprudence, Négligence

**Décision à la suite d'une révision
Suzanne Racine**

Décision : le 22 novembre 2002

Nous concluons que le ministre a prouvé, par une prépondérance des probabilités, l'infraction de conduite imprudente mentionnée à l'avis d'amende pour contravention émis le 24 mai 2001. Nous maintenons la décision du ministre d'imposer l'amende de 500 \$. Ce montant est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les 15 jours suivant la signification de la présente décision.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mardi 15 octobre 2002 à 10 heures, au 18^e étage de l'édifice Standard Life à Ottawa (Ontario).

Aucune entente n'est intervenue entre les parties préalablement à l'audience.

Il y a eu exclusion des témoins.

OBJET DE L'AUDIENCE EN RÉVISION

Le 24 mai 2001, le ministre des Transports a signifié à l'intimé, M. Alain Tremblay, un avis d'amende de 500 \$ pour contravention en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* pour avoir contrevenu à l'article 602.01 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). M. Tremblay a,

selon le ministre, piloté un aéronef de façon imprudente, ayant pu mettre en danger la vie ou la propriété de certaines personnes. En effet, l'avis mentionne que ce dernier a, en tant que pilote commandant de bord de l'aéronef de modèle LA-4-200 immatriculé C-FBPQ, piloté cet aéronef à proximité de certaines personnes à la plage de Constance Bay et qu'une personne, en raison de cette manœuvre, a été blessée en cherchant à fuir les lieux et a nécessité des soins médicaux.

La somme de 500 \$ n'ayant pas été versée par l'intimé dans le délai imparti du 25 juin 2001, le Tribunal de l'aviation civile a dûment convoqué la présente audience.

REQUÊTE PRÉLIMINAIRE

La conseillère, avant de poursuivre l'audience, se prononce sur la requête écrite du ministre datée du 11 juin 2002. Cette requête vise à modifier l'avis d'amende pour contravention daté du 24 mai 2001 pour y rajouter, à la deuxième ligne du chef d'accusation, les mots « ou négligente » après le mot « imprudente », conformément aux prescriptions de l'article 602.01 du RAC.

L'intimé, après avoir été consulté, n'y voit pas d'objection. La conseillère accorde la modification demandée puisque celle-ci ne prend pas par surprise, ni ne cause préjudice à l'intimé qui a eu suffisamment de temps pour préparer une défense complète.

LA LOI

L'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit ce qui suit :

7.7 (1) Le ministre, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné, l'informe des faits reprochés par un avis établi en la forme et comportant les renseignements que le gouverneur en conseil peut déterminer par règlement et y indique :

a) sous réserve des règlements d'application de l'alinéa 7.6(1)*b)*, le montant qu'il détermine, conformément aux critères qu'il peut établir à cette fin, et qui doit être payé à titre d'amende pour la contravention lorsque la personne ne désire pas comparaître devant un conseiller pour présenter ses observations sur les faits reprochés;

b) la date limite, qui suit d'au moins trente jours celle de signification ou d'expédition de l'avis, et le lieu où le montant visé à l'alinéa *a)* doit être versé.

(2) L'avis est à signifier à personne ou par courrier ordinaire à la dernière adresse connue de l'intéressé.

L'article 602.01 du RAC se lit comme suit :

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 ou les biens de toute personne.

LES FAITS

Preuve du requérant

Le représentant du ministre fait entendre M^{me} Oonagh Elliott, inspectrice à l'emploi de Transports Canada depuis sept ans et responsable de l'enquête sur l'incident survenu le 12 août 2000 à Constance Bay. Elle informe le Tribunal qu'elle s'est entretenue avec deux témoins de l'incident. Elle dépose sous la cote M-1 quatre (4) photographies Internet d'aéronefs sur flotteurs. M^{me} Elliott informe la conseillère que les deux témoins rencontrés ont identifié l'appareil figurant à la page 3 comme étant le type d'aéronef qu'ils avaient vu ce jour-là. À nouveau, elle dépose en liasse sous la cote M-2, quatre (4) autres photographies d'aéronefs sur flotteurs. M^{me} Elliott indique que les témoins lui ont identifié l'appareil n^o 4 comme étant celui qu'ils avaient vu ce jour-là.

Selon l'inspectrice Elliott, l'aéronef identifié est un appareil amphibie à coque nommé Lake Buccaneer (LA-4-200). Elle affirme qu'il n'y a qu'un seul Lake Buccaneer dans toute la région de Gatineau et dépose sous la cote M-3, une photographie en couleur d'un Lake Buccaneer portant les lettres BPQ. M^{me} Elliott connaît bien cet appareil sur lequel elle a eu l'occasion d'enquêter ultérieurement.

Le témoin dépose ensuite, sous la cote M-4, une photographie en couleur de l'appareil aperçu le 12 août 2000 à Constance Bay. Cette photographie a été réalisée à partir d'un vidéo amateur (déposé sous la cote M-8) filmé par M. Shannon Suzuki, témoin oculaire de l'incident du 12 août 2000 à Constance Bay. Selon M^{me} Elliott, il est facile de constater que l'aéronef apparaissant aux pièces M-3 et M-4 est le même appareil. Elle relate que, dans les deux cas, l'appareil est de couleur foncée, que les lettres d'appel sont inscrites sur la partie inférieure de la queue, qu'une inscription similaire apparaît sur le côté de l'appareil et du moteur et que le design apparaissant sur le stabilisateur est également similaire.

Une copie certifiée conforme du carnet de route de l'aéronef C-FBPQ est ensuite déposée en preuve par le témoin sous la cote M-5. Ce carnet fait mention que ledit aéronef a été piloté par A. Tremblay le 12 août 2000 à partir du Lac Simon. Les données informatisées des mouvements aériens enregistrés à la station d'information de vol de la région de Gatineau (FSS) déposées sous la cote M-6, tout comme la cassette audio obtenue des mêmes services et déposée sous la cote M-7, révèlent que l'aéronef C-FBPQ a survolé la région à plusieurs reprises le 12 août 2000 (3 départs et 3 arrivées ont été enregistrés le 12 août 2000).

Après le dépôt de ces pièces, M. Alain Tremblay a admis à la conseillère qu'il était bien le pilote de l'aéronef apparaissant sur la photographie déposée sous la cote M-4 et celui que l'on entend sur la cassette audio déposée sous la cote M-7.

M^{me} Elliott dépose ensuite deux (2) cassettes vidéo; une première, déposée sous la cote M-8, représente l'approche initiale de l'aéronef C-FBPQ sur les eaux de Constance Bay, le 12 août 2000, et une seconde, obtenue auprès de la Police d'Aylmer et déposée sous la cote M-9, est ni plus ni moins qu'une copie du film vidéo déposé sous la cote M-8.

M^{me} Elliott n'a pas été contre-interrogée par l'intimé.

Le représentant du ministre fait ensuite comparaître **M. Don Dingwall**, témoin présent le 12 août 2000 lors de l'incident survenu à Constance Bay. Il affirme qu'il y avait plusieurs personnes ce jour-là à Constance Bay, tant sur la plage que dans l'eau. Alors qu'il empruntait un sentier menant à la plage, M. Dingwall témoigne avoir entendu et vu une première fois l'aéronef de M. Tremblay voler à basse altitude et à grande vitesse tout juste au-dessus des arbres en direction nord-ouest. Sur un agrandissement d'une photographie aérienne de Constance Bay déposé sous la cote M-10, M. Dingwall a identifié l'endroit où il se trouvait lorsqu'il a vu pour la première fois l'aéronef de M. Tremblay en y apposant ses initiales (DD) suivies du chiffre 1.

Le témoin indique ensuite avoir perdu l'aéronef de vue derrière des arbres et l'avoir revu une deuxième fois, de la plage à l'endroit identifié par ses initiales (DD) suivies du chiffre 2. L'aéronef était alors sur l'eau en direction sud-est. Il a vu l'appareil effectuer un virage à 180 degrés sur l'eau en direction de la plage avant d'amorcer son décollage. L'appareil était alors, selon lui, à quelque 150 verges du rivage lors de cette manœuvre, l'endroit étant marqué d'un x et initialé DD sur la photographie déposée sous la cote M-10. Selon le témoin, il y avait des baigneurs qui se trouvaient entre 20 et 50 pieds de l'appareil lorsque le pilote de l'aéronef a effectué cette manœuvre. M. Dingwall a eu l'impression que le pilote effectuait un « jeu dangereux » en cette journée de grande affluence à Constance Bay.

Contre-interrogé par M. Tremblay, M. Dingwall a confirmé que l'aéronef de M. Tremblay se trouvait à environ 10 - 15 pieds au-dessus de la cime des arbres la première fois et que l'aéronef, la seconde fois, circulait assez vite sur l'eau, à environ 50 milles à l'heure. Le témoin affirme que le pilote a maintenu le même régime moteur en effectuant son virage à 180 degrés en direction de la plage.

M^{me} Hélène Gaudreau, troisième témoin du ministre, était également présente le 12 août 2000 à la plage de Constance Bay avec son fils, sa belle-sœur et le fils de cette dernière. Elle affirme avoir vu une première fois l'aéronef de M. Tremblay et entendu un bruit retentissant alors qu'elle se trouvait sur la plage à l'endroit identifié par ses initiales (HG) sur la photographie aérienne déposée sous la cote M-10. L'aéronef volait, selon elle, tout juste au-dessus des arbres longeant la plage et faisait beaucoup de bruit. Elle a pensé que l'appareil était en difficulté. Puis elle a perdu ce dernier de vue alors qu'il se dirigeait vers l'extrémité ouest de la plage.

Le témoin était à l'eau lorsqu'elle a revu l'aéronef de M. Tremblay se dirigeant sur l'eau en sens contraire de la première fois. M^{me} Gaudreau témoigne avoir vu ensuite l'aéronef effectuer un virage sur l'eau à 180 degrés en direction de la plage. Le moteur de l'appareil était très bruyant. Elle a cru que le pilote de l'aéronef avait perdu le contrôle de son appareil car il se trouvait, selon elle, à environ 20 ou 30 pieds de certains baigneurs. Effrayée par la manœuvre, M^{me} Gaudreau est très vite sortie de l'eau en compagnie de sa belle-sœur, laquelle se serait blessée en voulant fuir les lieux.

En contre-interrogatoire, M^{me} Gaudreau a réitéré qu'elle fut très surprise de voir un aéronef voler aussi bas au-dessus de la ligne des arbres et avait été effrayée par le bruit du moteur. Elle a rajouté qu'il y avait plusieurs personnes à l'eau lorsqu'elle a vu l'appareil de M. Tremblay la

seconde fois. Appelée à se prononcer sur la distance qui séparait l'aéronef de l'intimé de l'embarcation nautique apparaissant à la pièce M-4, elle a évalué celle-ci à environ 20 pieds.

Le représentant du ministre fait ensuite entendre M. Shannon Suzuki. Ce dernier participait à une clinique de manœuvres de parapente le 12 août 2000 à Constance Bay lors de l'incident. M. Suzuki a vu l'aéronef de M. Tremblay passer directement au-dessus de sa tête en direction nord-ouest à une hauteur qu'il évalue entre 50 et 100 pieds. Le moteur faisait un bruit assourdissant. Le témoin a identifié par un « x » et apposé ses initiales (STS) sur la photographie aérienne déposée sous la cote M-10 l'endroit où il se trouvait lorsqu'il a vu et entendu l'aéronef. Il a vu l'appareil se poser sur les eaux de Constance Bay, 400 verges plus loin et effectuer un virage à 180 degrés sur l'eau. Il l'a vu ensuite passer sur l'eau en direction sud-est, entre la pointe sablonneuse où marchaient quelques individus et 2 ou 3 baigneurs dans les eaux de Constance Bay. M. Suzuki était alors à environ 200 - 300 pieds de l'aéronef lorsqu'il a été témoin de cette manœuvre. Un court extrait d'une vidéo-cassette qu'il a lui-même filmée et déposée sous la cote M-8 corrobore sa version des faits. Le témoin s'est dit d'abord étonné puis sincèrement craintif pour la sécurité des baigneurs qui se trouvaient non loin de l'appareil en mouvement sur l'eau.

Contre-interrogé par l'intimé, M. Suzuki admet que, malgré une certaine expérience de vol en parapente, il ne détient pas pour autant de licence de pilote privé ou professionnel. Le témoin confirme que l'aéronef de l'intimé a survolé à 100 pieds au-dessus de lui et qu'il se trouvait bien à une distance de 300 pieds de l'appareil lorsqu'il l'a vu se diriger sud-est au bout de la pointe de sable.

Le dernier témoin du ministre est M^{me} Lise Corbett. Cette dernière, présente le 12 août 2000 à Constance Bay pour profiter d'une journée à la plage, a précisé qu'il y avait ce jour-là beaucoup de monde et d'activités, tant sur la plage que dans l'eau. M^{me} Corbett a vu une première fois l'aéronef de M. Tremblay survoler près de la cime des arbres bordant la plage. Elle se trouvait alors à l'endroit identifié par ses initiales (LC) sur la photographie aérienne déposée sous la cote M-10.

Elle affirme qu'elle était à l'eau jusqu'à la taille, à peu près 50 pieds du rivage lorsqu'elle a revu l'appareil de M. Tremblay pour la seconde fois. M^{me} Corbett a apposé ses initiales sur la photographie M-10 pour indiquer l'endroit où elle se baignait à ce moment-là. Selon elle, l'aéronef se déplaçait assez vite sur l'eau. Il a effectué un virage à 180 degrés, plein gaz, vers la plage à 70 pieds d'elle tout au plus. Cette manœuvre lui a fait très peur; elle dit avoir craint pour sa vie. Paniquée, elle s'est blessée à une jambe en voulant sortir de l'eau. Une fois rendue à la clinique, le personnel a constaté une blessure au mollet. M^{me} Corbett a dû se déplacer à l'aide de béquilles pendant deux semaines et subir pendant un mois des traitements de physiothérapie recommandés par son médecin.

En contre-interrogatoire, M. Tremblay a demandé au témoin de situer sur la photographie M-10 l'endroit où son aéronef se trouvait lorsqu'elle l'a vu virer à droite en direction de la plage. M^{me} Corbett a situé l'aéronef plus loin au large et plus à gauche du « x » initialé (DD) par M. Dingwall, second témoin du ministre. M. Tremblay a également mis en doute l'endroit où se baignait le témoin lors de l'incident. À ce sujet, elle a concédé qu'il n'est pas aisé pour elle de transposer sur une photographie la perspective qu'elle avait du lieu où elle se baignait.

Preuve de l'intimé

M. Tremblay fait part des commentaires suivants à la conseillère :

Il a accumulé, à ce jour, une expérience de 700 heures de pilotage sur le Lake Buccaneer, ce qui est appréciable pour ce type d'appareil. Il connaît bien cet aéronef amphibie et se soumet régulièrement à des entraînements.

Le 12 août 2000, M. Tremblay était en compagnie d'un ami lorsqu'il pilotait le Lake Buccaneer portant les lettres C-FBPQ. Partis du Lac Simon, ils ont décidé de poursuivre vers Constance Bay pour vérifier s'ils ne pouvaient pas y repérer des connaissances. En direction nord-ouest, il est venu poser son appareil au début du lac, à l'extrémité droite de la photographie déposée sous la cote M-10. Il précise qu'il n'a aucune altitude à respecter lorsqu'il effectue un amerrissage. Une fois amerri, il s'est dirigé sud-est en contournant la pointe de sable et a circulé (taxi) sur l'eau. Il informe la conseillère que la vitesse de taxi sur l'eau du Lake Buccaneer varie entre 10 et 45 mph; une vitesse de 50 mph est suffisante pour faire décoller l'appareil.

M. Tremblay, n'ayant pas repéré de connaissances dans les environs, a décidé d'effectuer un virage à 180 degrés vers la plage, vents arrières, à peu près à l'endroit marqué d'un « x » et initialé DD par M. Dingwall, témoin du ministre. Il allait, selon lui, à 15 - 20 milles à l'heure pendant cette manœuvre, puis il a décollé en direction nord-ouest.

L'intimé prétend également que M^{me} Corbett ne pouvait pas se trouver dans l'eau à l'endroit où celle-ci a apposé ses initiales sur la photographie déposée sous la cote M-10. Selon M. Tremblay, la démarcation de couleur de l'eau démontre que l'endroit indiqué par M^{me} Corbett est en eau profonde. À cet endroit, elle ne pouvait pas avoir l'eau au niveau de la taille comme elle l'a pourtant affirmé. Selon lui, M^{me} Corbett devait se baigner plus près du rivage qu'elle ne le prétend et elle a commis une erreur d'appréciation des distances. M. Tremblay affirme alors que son appareil devait être au moins à 200 pieds de M^{me} Corbett lorsqu'il a effectué son virage en direction de la plage. Il précise de plus qu'il n'a pas le droit de s'approcher à moins de 30 pieds d'une zone de baigneurs.

M. Tremblay attribue la panique et la menace ressentie par M^{me} Corbett à l'aspect surprenant du Lake Buccaneer, avec son moteur perché et les 200 chevaux vapeur qu'il dégage (il n'y a pas de silencieux). Cet aspect, combiné au bruit, expliquerait selon lui que certaines personnes se sentent menacées par ses manœuvres alors que d'autres, comme les marcheurs sur la pointe de sable ou d'autres baigneurs, n'ont pas été affectés et n'ont pas porté plainte contre lui.

En dernier lieu, M. Tremblay estime qu'il n'a commis aucune irrégularité le 12 août 2000 à Constance Bay. Il admet par ailleurs que sa licence de pilote privé a été suspendue par Transports Canada en raison de divers incidents, dont celui-ci. Elle lui a été cependant restituée après qu'il eut notamment suivi le cours de prise de décisions du pilote recommandé par le ministère. Il mentionne y avoir appris à porter une attention particulière pour ne pas effrayer les gens avec son appareil. Selon lui, il a « payé » par sa suspension.

En contre-interrogatoire, M. Tremblay précise qu'il n'est pas dangereux d'opérer le Lake Buccaneer près de personnes se trouvant à l'eau car il a une bonne visibilité sur l'avant, vu l'absence de moteur et d'hélice dans le nez de l'appareil. Il affirme pouvoir identifier facilement les têtes des baigneurs ainsi que la présence de canards sur l'eau. Il est d'avis que Constance Bay est une très grande baie, qu'il a effectué un amerrissage tout à fait normal, le 12 août 2000, et qu'il n'était pas en situation d'urgence. Il a rajouté qu'il n'était pas requis d'effectuer un survol des environs avant l'amerrissage et qu'il n'avait pas l'intention de faire peur à qui que se soit.

M. Tremblay a également admis qu'il avait enregistré un plaidoyer de culpabilité devant la Cour du Québec, district de Hull à la contravention qui lui est reprochée aujourd'hui afin de permettre un arrêt des procédures pénales entamées contre lui pour conduite dangereuse d'un aéronef sous l'article 249 du *Code criminel*. Ce dernier ajoute cependant qu'il a plaidé coupable en l'absence de son avocat suite à des pressions exercées contre lui. Le plaidoyer de culpabilité de M. Tremblay, signé le 15 octobre 2001 à Hull, est déposé sous la cote M-12.^[1]

ARGUMENTATION DU MINISTRE

M^e Béland soutient que le ministre a établi, selon la balance des probabilités, que M. Tremblay, qui a lui-même admis avoir piloté l'aéronef C-FBPQ, l'a fait de façon imprudente ou négligente le 12 août 2000 à Constance Bay.

Selon le représentant du ministre, les témoignages des témoins oculaires de l'incident du 12 août 2000 démontrent que :

- Il y avait beaucoup de gens sur la plage et dans l'eau de Constance Bay le 12 août 2000.
- Tous ont vu une première fois l'aéronef de M. Tremblay voler à basse altitude très près des arbres longeant la plage de Constance Bay.
- Tous rapportent avoir vu l'aéronef faire un virage à 180 degrés vers la plage avant de décoller.
- M. Suzuki a craint pour la sécurité des baigneurs se trouvant à l'eau près de l'appareil lorsque celui-ci a contourné la pointe de sable et s'est dirigé sud-est.
- M^{me} Corbett croyait sincèrement que l'aéronef se trouvant à 50-70 pieds d'elle allait la frapper. Elle était terrifiée et s'est blessée en sortant de l'eau.

M. Tremblay a été imprudent et négligent, selon M^e Béland, en choisissant délibérément de piloter ainsi son aéronef dans un endroit aussi peuplé. Constance Bay est une vaste baie.

M. Tremblay n'avait aucune raison valable de s'approcher de la sorte de la population. Il n'était pas en état d'amerrissage d'urgence et n'avait pas eu de pression pour se poser sur l'eau. Par ses manœuvres, ce dernier a menacé la sécurité des gens se trouvant ce jour-là à Constance Bay.

Représentations sur les sanctions

Le ministre était pleinement justifié d'imposer une amende de 500 \$ à l'intimé. Cette amende doit servir à dissuader toute récidive de nature à mettre en danger la vie ou la sécurité des personnes.

ARGUMENTATION DE L'INTIMÉ

M. Tremblay réitère qu'il n'a commis aucune infraction le 12 août 2000 à Constance Bay. Il a effectué ses manœuvres en toute légalité et en toute sécurité. Il n'a mis personne en danger. Il éprouve de la sympathie envers M^{me} Corbett qui s'est blessée. Il croit cependant qu'elle fut affolée plus par l'aspect de son aéronef et le bruit du moteur que par ses manœuvres. Il constate aussi que tous les témoins n'ont pas la même opinion au niveau de l'appréciation des distances.

Représentations sur les sanctions

M. Tremblay considère qu'il ne peut pas être puni deux fois par le ministre pour une même infraction : une première fois par la suspension de sa licence de pilote privé et une seconde fois, par une amende de 500 \$.

MOTIFS

M. Tremblay ayant admis avoir piloté l'aéronef C-FBPQ lors de l'incident survenu le 12 août 2000 à Constance Bay, il nous importe maintenant de statuer, à la lumière de la preuve, si M. Tremblay a piloté son aéronef en ces lieux et jour de façon imprudente ou négligente, ayant mis en danger ou ayant pu vraisemblablement mettre en danger la vie ou la propriété de certaines personnes.

La preuve testimoniale présentée par le ministre révèle sans équivoque qu'il y avait plusieurs personnes présentes à Constance Bay, le 12 août 2000, tant sur la plage que dans l'eau lorsque M. Tremblay a effectué ses manœuvres. Tous les témoins de l'incident affirment avoir vu l'aéronef de M. Tremblay voler une première fois à basse altitude. Cette altitude varie selon les témoins de « très près de la cime des arbres » à « 0-15 pieds au-dessus des arbres ». Les témoins de l'incident ont dit avoir éprouvé diverses réactions lors de ce survol : « le pilote joue à un jeu dangereux », « l'avion va s'écraser », « le pilote est sûrement en danger ».

Les témoins ont déclaré avoir revu ensuite le même aéronef, sur l'eau, effectuer un virage à 180 degrés en direction de la plage avant de décoller. M. Tremblay s'accorde pour dire qu'il a effectivement effectué son virage vers la plage, à l'endroit identifié par les initiales (DD) et suivies du chiffre 2 de M. Dingwall, témoin du ministre. Dans son témoignage, M. Dingwall a déclaré que l'aéronef de l'intimé se trouvait à quelque 150 verges du rivage et de 20 à 50 pieds de baigneurs. M^{me} Gaudreau a, pour sa part, évalué cette distance entre 20 et 30 pieds des baigneurs. Selon M^{me} Corbett, l'appareil se serait approché d'elle à une distance de 70 pieds tout au plus, suffisamment près pour lui faire peur et l'inciter à sortir de l'eau en toute hâte, se blessant par le fait même. M. Suzuki affirme quant à lui que l'aéronef de M. Tremblay, en contournant la pointe de sable sur l'eau, se trouvait près de 2 ou 3 baigneurs pour qui il a craint. Son témoignage est appuyé par un court extrait vidéo (M-8) sur lequel il est possible de constater la présence de baigneurs à proximité de l'aéronef en mouvement sur l'eau.

M. Tremblay a tenté de miner la crédibilité des témoins du ministre quant à leur appréciation des distances, plus particulièrement celle de M^{me} Corbett qui s'est blessée en voulant fuir les lieux.

Cette dernière, sur la photographie déposée sous la cote M-10, a effectivement situé le lieu du virage de l'avion un peu plus au large et un peu plus à l'est par rapport à celui indiqué par M. Dingwall et sur lequel s'accorde M. Tremblay. De plus, elle a situé l'endroit où elle se baignait, identifié par ses initiales (LC), endroit que M. Tremblay situe plutôt en eau profonde compte tenu de la démarcation de l'eau, alors que, selon ses dires, elle avait de l'eau à la taille. À tout événement, il importe de souligner que la distance qu'elle a établie entre elle et l'aéronef lors des manœuvres de virage de M. Tremblay, à partir d'une position plus près du rivage ou plus au large en eau profonde, est à ce point équivalente que cela relève plus, selon nous, d'une erreur de transposition que d'appréciation des distances. M^{me} Corbett a d'ailleurs admis avoir eu de la difficulté à transposer ces endroits sur la photographie déposée sous la cote M-10.

Les témoins oculaires s'entendent également pour affirmer que l'aéronef de l'intimé semblait circuler « assez rapidement » sur l'eau. M^{me} Corbett a même cru que l'avion allait la frapper. Le contre-interrogatoire de M. Dingwall est venu ajouter que l'aéronef devait circuler à environ 50 milles à l'heure et que le même régime moteur fut maintenu lors du virage.

De son côté, M. Tremblay soutient que la vitesse « taxi » de son aéronef se situe entre 10 et 45 milles à l'heure, tout comme une embarcation nautique, et que son virage vers la plage s'est effectué sans danger pour quiconque à une vitesse de 15-20 milles à l'heure. Pourtant, les témoins de l'incident ont tous éprouvé des réactions, allant de la stupéfaction à la crainte, l'effroi et la panique devant cette manœuvre. La menace apparente de cet aéronef en mouvement près d'elle a été d'autant plus ressentie par M^{me} Corbett qui se trouvait à l'eau à ce moment-là qu'elle s'est blessée en fuyant les lieux.

M. Tremblay a laissé entendre que la menace ressentie par les témoins de l'incident était plutôt due à l'aspect inhabituel de son aéronef et au bruit du moteur qu'à ses manœuvres. Il a également tenté d'expliquer que ses manœuvres sur l'eau n'étaient pas différentes de celles d'une embarcation nautique (bateau à moteur/sea-doo) qui, pourtant, « cohabite » bien avec les baigneurs. Cette comparaison nous semble par ailleurs plutôt boiteuse. Le Lake Buccaneer, bien qu'il soit un amphibie à coque permettant d'associer le plaisir du bateau à celui de l'avion, n'en demeure pas moins un aéronef capable de décollage, d'atterrissage et d'amerrissage, doté des composantes, caractéristiques et comportements qui sont généralement rattachés à un aéronef. Il nous est difficile de croire qu'un Lake Buccaneer puisse se manœuvrer avec la même aisance qu'un bateau à moteur ou un sea-doo, nonobstant sa vitesse « taxi » aux alentours de 10-45 milles à l'heure. De plus, le rayon d'action que nécessite le virage à 180 degrés pour ce type d'appareil sur flotteurs est nécessairement supérieur à celui requis par un sea-doo.

La preuve a de plus révélé que M. Tremblay n'était pas en état d'amerrissage d'urgence et n'avait pas eu de pression à se poser sur l'eau. M. Tremblay a survolé la plage de Constance Bay et s'est posé sur l'eau à 150 verges du rivage dans l'espoir d'y apercevoir des connaissances. N'ayant repéré personne, il a effectué son virage à 180 degrés vers la plage et a décidé de décoller. Il affirme avoir effectué cette manœuvre de manière à avoir les vents arrières pour faciliter son décollage. Pourtant la preuve a révélé que Constance Bay est une très grande baie; l'intimé le conçoit. Nous sommes alors en droit de nous demander pourquoi le pilote n'a pas effectué son décollage au large, à l'écart des baigneurs afin de ne pas affoler inutilement les gens.

Le fait que certaines personnes n'aient pas porté plainte à l'encontre de M. Tremblay contrairement à d'autres qui l'ont fait, n'est pas suffisant pour justifier que la conduite de l'aéronef n'a pas été négligente ou imprudente. Cela ne devrait pas non plus être interprété de façon à minimiser les sentiments de crainte et de peur éprouvés par les témoins qui ont relaté l'incident. De plus, l'absence d'intention de M. Tremblay ne le décharge pas de son obligation d'agir avec prudence.

Pour déterminer s'il s'agit d'une conduite négligente ou imprudente, il faut considérer cette conduite à la lumière de ce qu'un pilote raisonnable et prudent ferait dans des circonstances similaires.

La négligence consiste à ne pas faire quelque chose qu'une personne raisonnable ferait ou à faire quelque chose qu'une personne raisonnable ne ferait pas. La notion d'imprudence est liée à l'indifférence face aux conséquences et comporte un sens plus fort que la négligence. L'imprudence possède en effet le sens de négligence grave, à savoir faire quelque chose qui implique en fait un risque, que l'auteur en soit conscient ou non.^[2]

Nous sommes d'avis que M. Tremblay a opéré son aéronef sans aucune considération envers les personnes présentes ce jour-là sur la plage et dans les eaux de Constance Bay. Ses manœuvres ont inquiété, voire effrayé les témoins de l'incident. L'intimé, même s'il dispose d'une bonne visibilité, d'une bonne connaissance des lieux et de son appareil, n'était pas obligé de survoler à basse altitude au-dessus des gens et de se rapprocher de la sorte des baigneurs. Les manœuvres de l'intimé, destinées d'abord et avant tout à repérer des connaissances dans un endroit très occupé ce jour-là, impliquaient un risque inutile pour la sécurité des personnes se trouvant dans l'environnement de l'aéronef. La menace a d'ailleurs été ressentie de façon très réelle par les témoins de l'incident.

Il n'y a pas selon nous d'incohérence apparente entre les discours tenus par les témoins oculaires. Les événements du 12 août 2000 à Constance Bay sont tous rapportés de façon similaire, mis à part quelques différences dues apparemment à leur perspective et perception. Leur version des faits semble tout à fait crédible et concordante et la preuve dont nous disposons, tant directe que soulevée en contre-interrogatoire, ne nous permet pas de douter de leur crédibilité.

Dans les circonstances, nous ne pouvons retenir la version de M. Tremblay. Nous sommes satisfaits de la présentation du ministre qui, par prépondérance des probabilités, a prouvé l'infraction reprochée.

Il nous faut maintenant statuer sur l'argument de l'intimé voulant qu'il soit pénalisé deux fois pour la même infraction, une première fois par la suspension de sa licence de pilote privé et une seconde fois, par l'imposition d'une amende de 500 \$.

En effet, le 1^{er} septembre 2000, Transports Canada a signifié à M. Tremblay un avis de suspension de sa licence de pilote privé conformément au paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique* pour avoir été dans le passé accusé et trouvé coupable de diverses infractions à la sécurité. À l'annexe de l'avis de suspension, le ministre fait mention que des allégations plus récentes démontraient que M. Tremblay continuait de commettre des infractions à la sécurité.

Nous retrouvons parmi ces infractions récentes celle de conduite imprudente ou négligente d'un aéronef lors de l'incident du 12 août 2000 à Constance Bay. Cette infraction alléguée, toujours à l'état d'enquête à ce moment-là, présentait un risque posé au public d'une telle importance que la suspension de la licence de pilote privé de M. Tremblay devenait nécessaire. La suspension de la licence PA 730494 de M. Tremblay fut effectivement accordée par décision du Tribunal de l'aviation civile en juin 2001.^[3]

En ce sens, la conduite imprudente ou négligente de l'intimé survenue à Constance Bay le 12 août 2000 a donné lieu à deux recours intentés par le ministre contre M. Tremblay.

En premier lieu, en vertu du paragraphe 7.1(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, la conduite imprudente ou négligente n'est pas considérée en soi comme une infraction mais plutôt comme un élément de preuve d'un problème de sécurité ayant pour objet de protéger le public des divers écarts de conduite de l'intimé.^[4] Le paragraphe 7.1(1) de la Loi reconnaît en effet au ministre la possibilité de suspendre un document d'aviation canadien lorsque l'ensemble des circonstances alléguées est suffisante pour menacer l'intérêt du public et sa sécurité. Il est évident que l'incident du 12 août 2000 a contribué à la suspension de la licence de pilote privé de M. Tremblay. Cependant, le ministre ne s'est pas basé que sur l'incident du 12 août 2000 à Constance Bay pour suspendre la licence de pilote privé de M. Tremblay mais bien sur l'ensemble des diverses infractions à la sécurité (confirmées et/ou alléguées) commises antérieurement par ce dernier.

En second lieu, l'imposition de l'amende en vertu de l'article 7.7 de la Loi est de nature punitive et a pour objet de dissuader et de prévenir précisément l'infraction reprochée, en l'occurrence celle de conduite imprudente ou négligente survenue le 12 août 2000 à Constance Bay.

Pour conclure à une double incrimination, nous devons être d'avis que les deux accusations sont fondées sur un seul acte de la part du prévenu.^[5] Nous ne sommes pas en présence d'une double incrimination dans le cas présent, en conséquence le ministre était en droit d'émettre cette contravention.

DÉCISION

Nous concluons que le ministre a prouvé, par une prépondérance des probabilités, l'infraction de conduite imprudente mentionnée à l'avis d'amende pour contravention émis le 24 mai 2001. Nous maintenons la décision du ministre d'imposer l'amende de 500 \$.

Suzanne Racine
Conseillère
Tribunal de l'aviation civile

^[1] *La Reine c. Alain Tremblay*, Dossier 550-01-003649-003.

^[2] *Francis Dominic Decicco c. Ministre des Transports*, dossier n° C-1316-02 (TAC) (appel).

^[3] *Alain Tremblay c. Ministre des Transports*, dossier n° O-2162-17 (TAC).

^[4] *Jelle Dykstra c. Ministre des Transports*, dossier n° W-0213-04 (TAC).

^[5] *R. c. Prince* [1986] 2 R.C.S. 480.