

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Air Canada, intimé(e)

LÉGISLATION:

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

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 602.105(c)

Décision à la suite d'une révision
Michel G. Boulianne

Décision : le 16 mai 2006

Je maintiens la décision du ministre ainsi que l'amende de 25 000 \$ imposée pour le vol 630. Ladite amende, payable à l'ordre du receveur général du Canada, doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les quinze jours suivant la signification de la présente décision.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue à la Cour fédérale du Canada à Montréal (Québec) le 1^{er} octobre 2002 et le 17 décembre 2002 et au Palais de justice de Montréal le 18 février 2003.

HISTORIQUE

Il s'agit de la révision d'une décision du ministre qui a imposé une amende à Air Canada en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* pour avoir contrevenu à l'alinéa 602.105c) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) :

602.105 Il est interdit d'utiliser un aéronef à un aéroport ou dans son voisinage à moins de se conformer aux procédures d'atténuation de bruit et aux exigences de contrôle de bruit applicables, précisées par le ministre dans le *Canada Air Pilot* ou le *Supplément de vol-Canada*, notamment en ce qui concerne :

[...]

c) les heures au cours desquelles l'utilisation des aéronefs est restreinte ou interdite;

[...]

Suite au dépôt d'une demande de révision, celle-ci avait été fixée pour être entendue les 26, 27 et 28 juin à Montréal. Cependant, indépendamment de la demande de remise, en raison d'un conflit d'horaire pour les témoins qui devaient être présents, le procureur d'Air Canada a présenté une requête produite au dossier par laquelle il demandait une décision intérimaire du Tribunal à l'effet que le fardeau de preuve incombant au ministre des Transports pour des procédures intentées en vertu des articles 7.6 et suivants de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R. 1985, ch. A-2 en soit un de preuve hors de tout doute raisonnable.

Comme la demande de remise avait été accordée, il n'a point été nécessaire de se prononcer sur cette requête à ce moment-là.

Lors de l'audience du 1^{er} octobre 2002 à Montréal, M^c Marc-André Fabien a réitéré verbalement sa demande. Tout d'abord, une liste d'admission sur les faits a été déposée mais aucune argumentation et aucune représentation sur les faits n'a été faite ni par le procureur d'Air Canada ni par le représentant du ministre, de sorte que l'agent d'audience n'est saisi que du point de droit présenté par écrit lors de la première demande d'audience et réitéré verbalement, doctrine et jurisprudence à l'appui, lors de l'audience. Le procureur d'Air Canada s'est objecté à ce que l'agent d'audience prenne l'objection sous réserve et il a été soutenu en cela par le représentant du ministre car, selon les deux représentants, la qualité de la preuve sera fonction de la décision qui sera rendue par l'agent d'audience de sorte qu'il serait difficile de venir compléter une preuve, selon que l'agent d'audience opte pour une solution ou l'autre. Ainsi, les deux parties, par leur représentant, se sont déclarées d'accord pour que le Tribunal tranche d'abord la requête préliminaire d'Air Canada. Par la suite, comme le soussigné n'a pu rendre une décision détaillée sur ladite objection préliminaire dans les délais convenus, il a rendu ses conclusions le 19 novembre 2002 en précisant que les motifs de la décision précéderaient la décision mérite. L'audience a donc été refixée et a été entendue les 17 décembre 2002 et 18 février 2003.

Représentations sur la requête préliminaire du 1^{er} octobre 2002

Prétentions d'Air Canada

1. C'est en vertu de l'article 7.6 de la *Loi sur l'aéronautique* que le ministre des Transports a transmis un avis d'amende pour contravention à l'intimée, article qui se lit comme suit :

7.6(1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

a) désigner tout texte d'application de la présente partie, ci-après appelé au présent article et aux articles 7.7 à 8.2 "texte désigné", dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue à ces articles;

b) fixer le montant maximal – plafonné, dans le cas des personnes physiques, à cinq mille dollars et, dans le cas des personnes morales, à vingt-cinq mille dollars – à payer au titre d'une contravention à un texte.

(2) Quiconque contrevient à un texte désigné commet une infraction et encourt la sanction prévue aux articles 7.7 à 8.2. Aucune poursuite ne peut être intentée contre lui par procédure sommaire.

2. Le paragraphe 7.6(2), par référence aux sanctions prévues de 7.7 à 8.2, entraîne une sanction, soit une amende qui peut s'élever jusqu'à 25 000 \$;

3. C'est en vertu de l'article 7.9 de la même loi que le Tribunal a été saisi de l'affaire;

4. L'application des articles 7.6 et suivants de la *Loi sur l'aéronautique* est un contexte *indéniablement pénal* et entraîne donc l'application des articles de la *Charte canadienne des droits et libertés* [ci-après Charte] de la *Loi constitutionnelle de 1981* ainsi que des principes énoncés par la jurisprudence;

5. Notre système de droit pénal comporte trois régimes de responsabilités nécessitant de la part du poursuivant pour chacun de ceux-ci la preuve hors de tout doute raisonnable des éléments constitutifs de l'infraction (*actus reus*);

6. Dans le cadre du régime de responsabilité comportant la « *mens rea* », le poursuivant, en outre de prouver hors de tout doute les éléments constitutifs de l'infraction, doit également prouver, selon le même fardeau de preuve, l'intention coupable du défendeur ou de l'intimée;

7. Dans le cadre du régime de responsabilité stricte, le poursuivant doit aussi prouver hors de tout doute raisonnable les éléments constitutifs de l'infraction sans avoir toutefois à prouver *l'intention coupable du défendeur*;

8. Dans le régime de responsabilité stricte, le défendeur, afin de se disculper, peut faire valoir une défense de diligence raisonnable dont le fardeau lui incombe par prépondérance de preuve;

9. Dans le cadre du régime de responsabilité absolue, le poursuivant doit prouver à nouveau hors de tout doute raisonnable chaque élément constitutif de l'infraction, sans avoir toutefois à prouver l'intention coupable et le défendeur ne peut se prévaloir d'une défense de diligence raisonnable;

10. En vertu des articles 7.9 à 8.5 de la loi, les infractions au texte désigné relèvent du régime de responsabilité stricte, ce que la jurisprudence de ce Tribunal confirme;

11. Ainsi donc, il incombe au poursuivant, selon les principes de droit pénal prévalant devant tout tribunal, que ce dernier prouve hors de tout doute raisonnable chaque élément constitutif de l'infraction. Ce Tribunal, à qui incombe la juridiction en vertu de 7.9, impose au poursuivant un fardeau de conviction moindre que celui requis en vertu de la jurisprudence prévalant devant

toutes les instances pénales du pays contrairement aux principes découlant de la Charte ainsi que les principes fondamentaux de droit pénal;

12. Ce défaut de respecter les principes élémentaires de droit pénal entraîne pour l'intimée une violation de son droit à la présomption d'innocence, à son droit à une défense pleine et entière et à son droit à une égalité de traitement devant la loi;

13. Ce Tribunal doit déterminer les règles de preuve applicables en l'instance lesquelles doivent être en conformité avec les droits fondamentaux et les principes de justice naturelle;

14. Ce Tribunal doit déterminer et déclarer que la preuve incombant au poursuivant est celle d'une preuve hors de tout doute raisonnable;

15. Voilà la position d'Air Canada qui demande à ce Tribunal de bien cadrer le fardeau de preuve qui incombe au poursuivant avant l'audience de cette révision.

Au soutien de sa prétention, le procureur de l'intimée établit une comparaison entre les procédures par voie sommaire ou par voie de mise en accusation telles qu'elles découlent de l'application de l'article 7.3 à titre d'infraction et les procédures relatives à certaines contraventions au texte désigné en vertu de l'article 7.6.

Dans un premier temps, il souligne la présence de sanctions contre une personne physique (amende de sanction contre une personne morale ou peine sans emprisonnement) et de sanctions administratives en cas de violation (article 6.9). Selon lui, les procédures prévues à la *Loi sur l'aéronautique* démontrent les intentions du législateur d'imposer au ministre *de prouver hors de tout doute raisonnable* les éléments de la contravention au texte désigné (*actus reus*) hors de tout doute raisonnable.

En effet, quiconque contrevient à un texte désigné commet une infraction à l'encontre du paragraphe 7.3(2).

En vertu du paragraphe 7.9(5), il incombe au ministre d'établir que l'intéressé a contrevenu au texte désigné.

En vertu des articles 7.6 et suivants, le conseiller doit donner au ministre et à l'intéressé toute possibilité de lui présenter leurs éléments de preuve et leurs observations sur la contravention, conformément au principe de l'équité procédurale et de la justice naturelle.

À partir de ces principes, l'intimée prétend que par comparaison avec les autres lois existantes et en vertu des principes de justice naturelle, il faut appliquer la norme « hors de tout doute raisonnable » et non pas celle de la preuve par prépondérance qui se fait habituellement devant un tribunal comme celui de l'aviation civile [depuis le 30 juin 2003, le Tribunal d'appel des transports du Canada].

Selon le procureur, on a scindé en deux les infractions qu'on peut commettre à l'encontre de la *Loi sur l'aéronautique*. Le doute raisonnable ne peut exister que si le fardeau de la preuve est hors de tout doute raisonnable.

Dans l'arrêt *Sault Ste-Marie*^[1], il est établi qu'il y a trois catégories d'infractions plutôt que les deux catégories traditionnelles.

1. Les infractions dans lesquelles la *mens rea*, qui consiste en l'existence réelle d'un état d'esprit, comme l'intention, la connaissance, l'insouciance, doit être prouvée par la poursuite soit qu'on puisse conclure à son existence vu la nature de l'acte commis, soit par preuve spécifique.
2. Les infractions dans lesquelles il n'est pas nécessaire que la poursuite prouve l'existence de la *mens rea*; l'accomplissement de l'acte comporte une présomption d'infraction, laissant à l'accusé la possibilité d'écarter sa responsabilité en prouvant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires. Ceci comporte l'examen de ce qu'une personne raisonnable aurait fait dans les circonstances. La défense sera recevable si l'accusé croyait pour des motifs raisonnables à un état de faits inexistant qui, s'il avait existé, aurait rendu l'acte ou l'omission innocent, ou si l'accusé a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'événement en question. Ces infractions peuvent être à juste titre appelées des infractions de responsabilité stricte. C'est ainsi que le juge Estey les a appelées dans l'affaire *Hickey*.
3. Les infractions de responsabilité absolue où il n'est pas loisible à l'accusé de se disculper en démontrant qu'il n'a commis aucune faute.

Le représentant d'Air Canada dépose en liasse une série d'autorités et d'arrêts à l'appui de ces prétentions.

En contrepartie, le représentant du ministre prétend que le fardeau de preuve requis devant ce Tribunal, par exception, vu qu'il s'agit de responsabilité stricte, en est un de « balance des probabilités »; on n'a pas à faire la preuve « hors de tout doute raisonnable », dans ce type d'infraction, qu'elle soit de nature suspensive (pour un permis) ou même monétaire, en raison de l'exclusion qui en a été faite par la *Loi sur l'aéronautique*, en référant certaines infractions au Tribunal. À cet effet, il nous réfère à certaines décisions antérieures depuis 1986, décisions rendues par le Tribunal et qui ont toujours reconnu et maintenu que le fardeau de preuve n'était pas le même qu'en droit criminel où une preuve hors de tout doute raisonnable doit être établie devant la Cour.

DISCUSSION

Le Tribunal s'est penché à de nombreuses reprises, comme certains autres tribunaux, sur cette qualité de preuve requise devant lui et la nature de ce fardeau de preuve qui doit être fait devant lui.

Divisons l'analyse qui doit être faite en différents points.

1. Est-ce que le fait qu'il s'agisse ici d'une amende et non pas d'une suspension de permis en fait une accusation de nature criminelle qui doit être soumise à l'application de la Charte, plus particulièrement de l'article 11 ? C'est la prétention du procureur de l'intimée qui insiste plus particulièrement que c'est le montant de l'amende lui-même qui lui enlève son caractère simplement préventif et de protection de la société et en fait une atteinte aux droits privés d'un individu ou d'une corporation (l'amende est de 25 000 \$). À l'analyse de la jurisprudence, je ne peux pas maintenir cet argument car chaque cas devient un cas d'espèce et je ne peux me satisfaire que le fait qu'une amende soit de 25 000 \$ change quoi que ce soit aux dispositions qui ont été établies dans *Sault Ste-Marie* et *Wigglesworth*^[2]. Si on suivait le raisonnement du procureur, chaque cas devrait être étudié pour savoir si le montant de l'amende a pour but de protéger la société et d'avoir un effet dissuasif ou encore de punir l'individu. Cette preuve n'a pas été faite, mais il nous semble que l'amende établie a été proportionnée à l'infraction, *si elle était maintenue*, et il n'y a pas de présomption en soit qu'elle n'a pas pour but de la part du ministre de dissuader purement et simplement le contrevenant d'atteinte aux droits du public en général et d'éviter la répétition des faits qui lui sont reprochés.

2. On a conclu dans certains arrêts que les droits garantis par l'article 11 de la Charte peuvent être invoqués par ceux qui sont « inculpés » d'une infraction en matière de discipline puisque ce terme est suffisamment large pour s'appliquer à toute action intentée contre un membre d'une corporation professionnelle autonome aussi bien qu'aux infractions au code de discipline de certains groupes tels que les agents de police et les membres des forces armées^[3].

Parallèlement, ce n'est pas le fait qu'on puisse invoquer la Charte qui doit déterminer le fardeau de preuve requis; en effet, rien n'interdit qu'on puisse invoquer des dispositions de la Charte dans des affaires où le fardeau de preuve requis se situe au niveau de la prépondérance de la preuve. La portée de l'article 11 ne peut s'appliquer d'une manière raisonnablement uniforme et les droits énoncés à l'article 11 peuvent très bien varier selon le genre de la procédure si l'on donne une définition plus large à la disposition liminaire de l'article. Il est certain que ces droits sont accordés à ceux qui sont accusés d'infraction criminelle à ceux qui doivent faire face au pouvoir de poursuite de l'État et qui peuvent très bien subir une privation de liberté par suite de l'exercice de ce pouvoir.

De plus, ce n'est pas l'importance de la peine qui doit déterminer l'intervention de la Charte, une condamnation suite à une infraction sur un billet de stationnement peut être suffisamment importante pour que la clause des droits protégés s'appliquent, mais également ce n'est pas parce que l'amende est de 25 000 \$ qu'on doit automatiquement en déduire que cette affaire est du genre des activités prévues relevant de l'article 11. Il faut distinguer cela d'avec les affaires privées, internes ou disciplinaires, qui sont de nature réglementaire, protectrice ou corrective et qui sont principalement destinées à maintenir la discipline, l'intégrité professionnelle ainsi que certaines normes professionnelles ou à régler la conduite dans un sphère d'activités privées et limitées. Encore là, cela ne veut pas dire que ces derniers cas ne tombent pas dans les droits garantis par l'article 11, non pas parce qu'il s'agit d'affaires classiques destinées à relever de cet article mais parce qu'elles comportent l'imposition de véritables conséquences pénales. Une véritable conséquence pénale serait par exemple l'emprisonnement ou une amende qui par son importance semblerait imposée dans le but de réparer le tort causé à la société en général plutôt que pour maintenir la discipline.

Dans le cas présent, je suis convaincu que l'amende imposée n'a pas pour but de compenser le tort fait au public mais plutôt de dissuader un joueur important dans le domaine de l'aviation, de répéter un geste nocif pour la société. Le but n'est pas de compenser ce tort causé mais de dissuader.

Le législateur a donné au ministre le choix de procéder en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, de la manière prévue aux articles 7.6 et suivants. La procédure prévue pour procéder devant le Tribunal est établie à 7.9 et suivants.

Je reviens à nouveau sur la prétention de l'intimée à l'effet que cette disposition, par comparaison avec une infraction devant une Cour criminelle, devrait subir le même traitement au niveau de la qualité de la preuve à faire. C'est là que je suis en désaccord car à moins d'attaquer la constitutionnalité des dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, c'est le choix du législateur de créer pour le ministre un instrument de contrôle parallèle, qui obéit à des règles différentes dont la procédure n'est pas la même et qui obéit à des règles bien précises particulières au milieu de l'aviation, tout comme on pourrait le faire avec toute corporation professionnelle. Le présent Tribunal régit le monde de l'aviation comme le Règlement disciplinaire du Barreau régit les membres de sa corporation et le Collège des médecins régit les membres de son collège. Si cette procédure devait être attaquée, elle devrait l'être par une contestation de la constitutionnalité des dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*.

Ici, ce que l'on nous demande est de décréter quel est le fardeau de la preuve qui sera requis lors de l'audience éventuelle au fond. Ce Tribunal, à bon droit, a décidé dans le passé et d'une manière constante que le fardeau de preuve requis devant le Tribunal en est un de prépondérance. Je reprendrai quelques opinions qui ont été données à cet effet dans certaines affaires où on a eu à se pencher sur la nature de l'infraction, selon les critères établis par l'arrêt *Sault Ste-Marie : mens rea*, infractions de responsabilité stricte et infractions de responsabilité absolue. Le Tribunal reprenant l'étude citée plus haut précise ce qui suit, en citant l'Honorable Juge Dickson dans la décision *Noël*^[4] :

Nous croyons nécessaire ici de reprendre certains passages de l'arrêt *Sault Ste-Marie* afin de bien comprendre la défense de diligence raisonnable applicable aux infractions de la nature de responsabilité stricte prévue à la *Loi sur l'aéronautique*. Qualifiant les infractions de responsabilité stricte, l'Honorable Juge Dickson s'exprimait ainsi :

... ces infractions sont essentiellement de nature civile et pourraient fort bien être considérées comme une branche du droit administratif à laquelle les principes traditionnels du droit criminel ne s'appliquent que de façon limitée^[5].

Rejetant l'obligation du poursuivant de faire la preuve de négligence dans un cas de responsabilité stricte, l'Honorable Juge Dickson poursuivait :

Selon cette thèse, il n'incombe pas à la poursuite de prouver la négligence. Par contre, il est loisible au défendeur de prouver qu'il a pris toutes les précautions nécessaires. [...] Alors que la poursuite doit prouver au-delà de tout doute

raisonnable que le défendeur a commis l'acte prohibé, le défendeur doit seulement établir, selon la prépondérance des probabilités, la défense de diligence raisonnable^[6].

Poursuivant pour définir la diligence raisonnable, le juge ajoutait :

Ceci comporte l'examen de ce qu'une personne raisonnable aurait fait dans les circonstances. La défense sera recevable ... si l'accusé a pris toutes *les précautions raisonnables* pour éviter l'événement en question. [Le soulignement est du soussigné]

De nombreux jugements ultérieurs ont permis de préciser cette notion de "précautions raisonnables" et de "diligence raisonnable".

Il n'est pas de l'intention du soussigné de faire une étude exhaustive de la jurisprudence depuis la décision de la Cour suprême en 1978 mais il est important de rappeler les principes reconnus et appliqués depuis et qui sont rapportés dans le Code de procédure pénal annoté et jurisprudence.

- La diligence raisonnable doit être appréciée en fonction du milieu dans lequel elle doit s'exercer et tenir compte des organismes et des us et coutumes des susdits organismes qui sont chargés de l'application de la réglementation en vigueur;
- La diligence raisonnable dont il s'agit est celle qui doit être manifestée par l'homme raisonnablement prudent qui exerce habituellement le métier où cette diligence doit se manifester;
- On permet toutefois à la défense de présenter une preuve qu'on appelle la preuve de diligence raisonnable ou de bonne foi, c'est-à-dire que l'accusé a tout fait ce qu'un bon père de famille aurait fait dans les circonstances et n'avait pas l'intention de commettre l'infraction;
- Le test permettant de vérifier si l'intimé a assumé ses responsabilités n'est pas celui de la diligence d'un homme raisonnable mais étant dans le commerce automobile elle se devait de prendre des précautions supplémentaires qu'aurait prises un garagiste;
- It is the degree of reasonableness within a specialty where a special skill or knowledge or ability is involved;
- La défense a-t-elle démontré une diligence raisonnable en prenant toutes les précautions nécessaires pour s'assurer du respect de la loi.

Et plus loin dans *Ellis-Don Ltd.*^[7] le Tribunal^[8] reprend l'Honorable Houlden en ces termes :

Plus particulièrement en ce qui concerne le fardeau de preuve dans un cas de défense de diligence raisonnable, il est important de citer certains extraits du jugement de l'Honorable Houlden dans la décision *R. Ellis Don Ltd* [1990] 61 C.C.C. (3d) 423 (C.A. Ont) :

- To avoid a conviction, the accused must prove on the balance of probabilities that he exercised due diligence. If, at the end of the case, the trier of fact has a reasonable doubt, but the accused has not proved on a balance of probabilities that he exercised due diligence, there must be a conviction.
- An accused will be convicted unless he has taken as much care as a reasonable person would have taken in the circumstances.
- The evidential burden will shift to the accused to adduce sufficient evidence to raise the issue that he was not negligent.
- If he does adduce sufficient evidence to raise the issue, the persuasive burden will be on the prosecution to prove beyond a reasonable doubt that the accused was negligent. At the end of the case, if the trier of fact has a reasonable doubt on the issue, it will acquit.
- In deciding whether or not it has a reasonable doubt, the trier of fact will be able to rely on common-sense inferences from the proven facts.

La Cour suprême du Canada dans la décision *R. c. Wholesale Travel Group Inc.* [1991] 3 R.C.S. 154 sous la plume du juge en chef Antonio Lamer en parlant du fardeau de la poursuite précisait :

- ...il [la poursuite] peut obtenir une déclaration de culpabilité en prouvant simplement hors de tout doute raisonnable que l'accusé a commis l'acte prohibé. Cependant, il est loisible au défendeur d'écarter sa responsabilité en prouvant, selon la prépondérance des probabilités, qu'il a pris toutes les précautions nécessaires. Telle est la principale caractéristique de l'infraction de responsabilité stricte : la défense de diligence raisonnable.
- Alors que la poursuite doit prouver au-delà de tout doute raisonnable que le défendeur a commis l'acte prohibé, le défendeur doit seulement établir, selon la prépondérance des probabilités, la défense de diligence raisonnable.

Il est également une autre défense que la jurisprudence a reconnue et que l'on retrouve dans l'argumentation de l'accusé soit la défense de nécessité. Cette défense n'est recevable que dans des cas exceptionnels où l'accusé n'a pas commis de faute et qu'il peut établir qu'il a dû commettre l'acte prohibé pour éviter des blessures graves ou des dommages importants.

Il est important de rappeler en terminant cette analyse que, devant le Tribunal de l'aviation civile, la norme de preuve de la poursuite est celle de la prépondérance de preuve et que cette règle de prépondérance de preuve s'applique également à l'évaluation d'une défense lorsqu'introduite par l'accusé.

DÉCISION

En conséquence, dans le présent cas, le soussigné est convaincu que le ministre des Transports a prouvé par prépondérance de preuve que l'accusé a commis

l'infraction reprochée. De là, le fardeau de preuve se transporte sur les épaules de l'intimé qui doit faire la preuve également par prépondérance de preuve, qu'il a agi avec diligence raisonnable pour éviter de commettre l'infraction reprochée et qu'il n'a pas été négligent.

L'évaluation de la défense de diligence raisonnable et d'absence de négligence de l'accusé selon les critères de prépondérance de preuve s'établit sur l'ensemble de celle-ci. Nous avons devant nous une preuve que l'accusé ne voulait pas voler, qu'il a vérifié le champ et ses alentours avant de procéder au gonflage de sa voilure, que l'envolée a été causée par une série de circonstances imprévisibles et que le vol s'est déroulé par la suite durant quelques minutes puisqu'un atterrissage immédiat aurait mis la vie du pilote en péril. En contrepartie de cette preuve, on retrouve l'opinion d'un expert qui n'a jamais vu les lieux et qui fonde son opinion essentiellement sur les déclarations de l'accusé et son expérience personnelle.

Quelle preuve sur la négligence et la diligence raisonnable est prépondérante selon la balance des probabilités dans le présent cas ?

Le soussigné conclut que la preuve de l'accusé est prépondérante parce que fondée sur une constatation directe des faits et des circonstances.

L'endroit où l'envolée a eu lieu pourrait ajouter à la gravité de l'infraction une fois établi que l'accusé a été négligent mais ceci ne saurait modifier le fardeau de preuve dans un cas de défense de diligence raisonnable qui est celui de la prépondérance de preuve.

Pour ces motifs, l'appel est maintenu et la plainte est rejetée.

3. La juridiction accordée au Tribunal peut-elle être morcelée ?

Le législateur a donné une juridiction bien particulière au Tribunal et lui a donné un choix, celui de procéder devant les tribunaux de droit commun et celui de procéder en vertu des dispositions relatives au Tribunal. Si on veut reprocher ce choix qui est donné dans la législation, il eut fallu le faire en invoquant l'inconstitutionnalité et non pas en demandant au Tribunal de déclarer quel est le fardeau de preuve requis pour l'audience à venir sur les faits, le cas échéant.

Les raisons ci-dessus mentionnées sont à l'appui de la décision rendue le 19 novembre 2002 par lequel le soussigné décidait, se prononçant sur l'objection préliminaire du procureur de l'intimée que le fardeau de preuve requis dans une cause entendue devant cette instance en est un de prépondérance de preuve basée sur la balance des probabilités et qu'il n'était pas nécessaire de faire la preuve « hors de tout doute raisonnable ». Les présentes constituent les motifs particuliers de cette décision.

AUDIENCE SUR LE FOND

À l'occasion de l'audience du 17 décembre 2002 et du 18 février 2003, dates qui avaient été retenues pour l'audience au fond, les représentants des deux parties ont convenu de déposer une liste de pièces énumérées ci-après, parmi lesquelles on retrouve une série d'admissions que nous reprendrons en détail :

Pièces du ministre

M-1 Liste d'admissions

1. Le 23 décembre 2000, à 3 h 41, heure de Montréal, un appareil Airbus 320 de la compagnie Air Canada soit le vol 630 a atterri à l'Aéroport International de Montréal (Dorval);
2. L'appareil Airbus 320 est assujéti aux restrictions sur le bruit;
3. Le vol 630 d'air Canada devait décoller à 21 h 25 de l'Aéroport International Pearson à destination de St-Jean (Terre-Neuve) le 22 décembre 2000;
4. Or, le vol 630 a été retardé en raison des conditions climatiques qui prévalaient dans les Maritimes et a finalement pu décoller à 0 h 10 le 23 décembre 2000 à destination de St-Jean (Terre-Neuve);
5. Dans la nuit du 22 au 23 décembre 2000, les conditions atmosphériques étaient extrêmement mauvaises à St-Jean (Terre-Neuve) ainsi que l'ensemble des provinces maritimes;
6. En raison des conditions atmosphériques l'Aéroport St-Jean (Terre-Neuve) a été fermé, le vol 630 a donc été détourné le 23 décembre 2000 vers l'Aéroport International de Montréal (Dorval);
7. Le plan de vol du vol 630 d'Air Canada du pilote indiquait comme aérodrome de dégagement l'Aéroport International de Montréal (Dorval);
8. Conformément au plan de vol, l'appareil Airbus 320 – vol 630 a atterri à 3 h 40 le 23 décembre 2000 à l'Aéroport International de Montréal (Dorval);
9. Le vol 630 au moment de l'atterrissage le 23 décembre 2000 comptait plus d'une centaine de passagers;
10. M. Serge Foncier, directeur délégué à l'Aéroport de Dorval, était en devoir le 22 décembre à partir de 19 h 00 jusqu'à 7 h 00 du 23 décembre 2000;

M-2 Liste d'enregistrement des autorisations et refus pour les arrivées et départs entre 23 h 00 et 7 h 00 du 18 décembre au 24 décembre 2000

M-3 *Supplément de vol-Canada* en vigueur du 30 novembre 2000 au 15 janvier 2001 (page B54)

M-4 *Canada Air Pilot (CAP)* en vigueur du 30 novembre 2000 au 25 janvier 2001 (pp.185, 186, 187).

Pièces de l'intimée

AC-1 Formulaire d'exemptions du directeur délégué : 1998, 1999, 2000, 2001

AC-2 Manuel de route de l'intimée

AC-3 Restrictions et réglementation concernant l'atténuation du bruit à l'aéroport de Dorval, en vigueur à la date des faits reprochés.

AC-4 Curriculum vitae de M. Donald Lloyd Mcleay, directeur de la sécurité du personnel et des affaires environnementales, chez Air Canada.

AC-5 Dépliant sur l'environnement.

AC-6 Politique d'environnement chez Air Canada.

AC-7 Extrait du manuel d'exploitation de vol.

AC-8 Extrait du manuel de route d'Air Canada, concernant l'atténuation du bruit.

AC-9 Classification des Aéroports (extrait du manuel de route d'Air Canada).

AC-10 Correspondance en liasse échangée entre Aéroports de Montréal (ADM) et Air Canada entre le 4 février 2000 et le 5 novembre 2001, concernant l'atténuation du bruit.

AC-11 Extrait du manuel d'approche du vecteur SID Bianca 2.

PREUVE DU MINISTRE

Le témoin présenté par le ministre a été M. Serge Forcier, directeur délégué à l'aéroport de Dorval.

De son témoignage on peut retenir les éléments suivants :

Le 22 décembre 2000, il était en devoir. Aux environs de 2 h 40 du matin, il a reçu une demande d'exemption pour le vol 630, demande qu'il a refusée pour Dorval mais qu'il a accordée pour l'aéroport de Mirabel, aéroport sélectionné pour tous les déroutements. Il a refusé l'utilisation de Dorval en raison des règlements existants établissant qu'à l'intérieur des heures de couvre-feu, l'aéroport désigné pour les déroutements était l'aéroport de Mirabel.

Il se réfère à la pièce M-4, pour déterminer quel aéroport devient l'aéroport de dégagement.

La demande d'exemption lui était parvenue d'un employé de l'intimée à Dorval.

En contre-interrogatoire, le témoin identifie les documents produits en liasse sous la cote AC-1 : ces documents représentent, pour les années 1998, 1999, 2000 et 2001, les demandes d'exemption formulées auprès de l'aéroport et le traitement qui a été fait de chacune de ces demandes, en précisant pour chacune d'elles les raisons qui ont motivé ledit traitement.

Il reconnaît que, parmi toutes ces demandes, celles qui concernent des détournements d'avion, pour un autre aéroport, représentent une situation exceptionnelle. Il précise également, que lorsque le couvre-feu n'est pas en jeu, les demandes de diversion sont généralement accordées; le procureur de l'intimée passe en revue d'une manière extensive toutes les demandes de diversion pour mettre en preuve que lesdites demandes ne sont généralement pas refusées. Cependant le témoin ajoute que les documents ne lui permettent pas de voir si les demandes d'exemption ont été utilisées en fin de compte et si l'aéroport de dégagement était accessible à ce moment.

Confronté avec certaines demandes qui avaient été accordées dans le passé, le témoin ajoute que les critères ont été resserrés et sont devenus plus sévères qu'en 1999 et qu'on a accepté moins d'exemptions. Effectivement à compter de l'an 2000, le comité d'environnement a changé la politique et a élargi les critères, plus particulièrement en ce qui concerne les bris mécaniques et les problèmes de retard.

Il reconnaît qu'il faut avoir une certaine ouverture d'esprit, qu'il y a une question de jugement et qu'il faut exercer ce jugement à la lumière de l'information reçue. Parmi les facteurs importants, s'il y a une urgence médicale, il est important que le pilote la déclare afin que l'on puisse déterminer s'il y a lieu d'accorder l'exemption, car on ne peut pas accepter n'importe quoi. On a une ligne à suivre et on essaie de la garder.

Avec la permission du conseiller, après le contre-interrogatoire, l'agent de présentation de cas du ministre a posé certaines questions au témoin. Il précise que toute demande d'exemption est faite par le département de l'exploitation d'Air Canada, et ce sont les gens de la compagnie qui doivent aviser le pilote.

Il précise également ce qu'on entend par une diversion : un vol qui part d'un point qui n'est pas Montréal et s'en va vers un point qui n'est pas Montréal, lequel vol, pour des raisons de météo ou autres, est détourné sur Montréal. Il doit donc donner ou non une exemption à ce vol qui normalement devrait aller à Mirabel, en cas de diversion compte tenu des heures de couvre-feu de Dorval.

Ceci termine le témoignage de M. Forcier et la preuve du ministre.

PREUVE DE L'INTIMÉE

Le premier témoin entendu est M. Dave Reid, commandant de bord pour l'intimée. Il nous relate d'abord son expérience de pilote et nous parle de sa responsabilité concernant l'exploitation sécuritaire de l'aéronef et les décisions qu'il doit prendre concernant le confort et la sécurité de ses passagers et de son équipage.

Cumulant près de 8 000 heures de vol, il n'a été impliqué qu'à trois occasions dans des diversions. Cédulé pour décoller vers 21 h 30 le 22 décembre 2000, à destination de Terre-Neuve en provenance de Toronto, le vol 630 n'a finalement quitté Toronto que trois heures plus tard. Ce retard n'a toutefois été annoncé que graduellement.

Quelque temps avant le départ, il avait choisi avec son équipe deux aéroports de dégagement, en raison du fait que le temps était très mauvais sur la côte est. Il avait donc retenu Gander; Dorval était son autre choix en raison des conditions météorologiques. Il estimait d'ailleurs que ses chances de pouvoir atterrir à Gander étaient très minces. Il existait d'autres aéroports alternatifs sur la côte est mais ils étaient à toutes fins pratiques fermés ce soir-là.

En raison des conditions particulières de cette soirée, le très grand nombre de passagers, la lourde charge de l'aéronef, bagages et carburants, son intention était de faire une approche à destination et si la météo était sous les limites, d'aller à un aéroport de dégagement. Toutefois, dans ces circonstances particulières, il lui fallait prendre une décision à mi-chemin, c'est-à-dire évaluer la météo et continuer vers sa destination si la météo le permettait; dans le cas contraire, à mi-chemin, il prendrait la décision de revenir vers Montréal. Il fallait définitivement prendre cette décision finale à mi-chemin et pas plus tard. Il situe à Charlottetown le point de non-retour.

Au moment de choisir ses aéroports de dégagement, considérant l'heure de départ qui lui avait été assignée, il prévoyait être dans les limites du couvre-feu, même s'il devait revenir vers Montréal. Le vol s'est avéré être extrêmement difficile pour lui et son équipage; le groupe de pilotes était parti de Calgary le matin même et avait dû attendre pendant plus de trois heures à Toronto alors que le personnel de cabine venait d'une autre destination. Il fallait s'informer régulièrement de la météo et rendus à mi-chemin, au moment de prendre la décision finale, ils ont rencontré une zone de turbulence sévère. Joint à cela l'inexpérience du copilote, l'énerverment des passagers, et la décision à prendre, cela faisait en sorte de créer une situation difficile à gérer.

Ils sont donc revenus vers Montréal et ils ont rencontré des conditions de givrage. Le pilote a parlé au gens de la compagnie à Montréal environ vingt minutes avant d'atterrir pour déterminer où il fallait garer l'avion et à quelle porte on voulait le placer. Il leur a demandé d'amener du personnel additionnel car il avait plusieurs passagers et il croyait qu'ils auraient besoin de traitements spéciaux à notre arrivée. Il a présumé qu'à cette heure matinale, il se pouvait qu'il manque de personnel et c'est la raison pour laquelle il a fait cette demande de personnel additionnel.

Pour faire cette demande, il considérait l'état probable des passagers, les rapports que lui faisait le personnel de vol lors du retour vers Montréal, enfin cela lui semblait plus prudent d'avoir du personnel additionnel. Il résume également l'état de son premier officier dont c'était une des premières expériences de ce genre, dans sa tête Dorval a toujours été son premier choix, c'est celui qu'il avait choisi, il avait déjà atterri à cet endroit à plusieurs occasions au cours de ses 25 ans d'expérience, c'est un aéroport avec lequel il se sentait confortable, qu'il connaissait, alors qu'il n'avait volé à Mirabel qu'en quelques occasions au cours des 25 dernières années. C'est donc dans cet état d'esprit qu'il a fait la demande d'exemption, alors qu'il connaissait pertinemment les règles du couvre-feu et qu'il savait que son atterrissage se ferait après les heures. Il savait, par expérience, que lors d'un atterrissage où il y a couvre-feu, il fallait absolument faire une demande d'exemption. Cette demande doit se faire par son répartiteur de vol localisé à Toronto. Habituellement le répartiteur de vol qui reçoit la demande du pilote, contacte les autorités de l'aéroport désigné et achemine la demande d'exemption pour le pilote.

Selon le fruit de son expérience, c'est le répartiteur de vol qui organise la procédure d'atterrissage après le couvre-feu et avise l'équipage par la suite. Il croyait donc, en atterrissant à Dorval, que l'exemption avait été accordée, sans quoi il se serait fait plus insistant, compte tenu des circonstances particulières du vol et il aurait été plus explicite en ce qui concerne les raisons pour lesquelles il préférerait aller à Dorval, dans ce cas bien précis.

Il n'y avait aucune indication, selon lui, démontrant que la demande n'avait pas été approuvée. Il n'aurait appris, semble-t-il, que lors de la rencontre d'octobre 2002 avec son procureur, que la demande d'atterrir à Dorval avait été refusée.

Contre-interrogé par l'agent de présentation de cas du ministre, il explique avec encore plus de détails les circonstances de la décision qu'il a dû prendre lors de ce vol et les calculs qu'il a dû effectuer concernant le chargement de l'avion et le nombre de passagers qu'il pouvait prendre. Il précise entre autres qu'il n'aurait pas pu se rendre jusqu'à St. John's et revenir jusqu'à Montréal, avec la quantité de carburant qu'il avait à bord. Mais il en avait assez toutefois pour aller jusqu'à son point de décision et revenir vers Montréal.

L'agent de présentation de cas exhibe au témoin le document M-3, document qui précise que le principal aéroport de détournement pour la région de Montréal est l'aéroport international de Mirabel; selon le témoin cette information-là ne fait pas partie de la documentation remise par son employeur.

Il ajoute que cette décision de retourner vers Montréal a été prise environ une heure avant son arrivée à Montréal; il précise cependant qu'il a dû utiliser environ 20 minutes pour changer de direction, reprogrammer le vol, vérifier l'état des passagers, avant de faire sa demande au répartiteur, ce qui placerait cette demande à environ 40 minutes avant l'atterrissage à Montréal. Il n'aurait donné au répartiteur que son heure d'arrivée. Quand on lui demande s'il a formulé une demande expresse à son répartiteur pour une exemption afin d'être autorisé à atterrir à Dorval, il répond qu'il a sûrement avisé ce dernier qu'il avait l'intention de se dérouter; il a peut-être demandé l'autorisation, il ne l'a peut-être pas demandée. Il ne se rappelle définitivement pas s'il l'a effectivement demandée. En aucun moment les représentants de la compagnie ne l'ont avisé qu'une demande avait été accordée ou non. Il déclare qu'il est possible qu'une communication ait eu lieu avec le premier officier par le système « data link » car cela aurait fait normalement partie des tâches de cet officier, dans une situation normale, mais il ne peut le préciser. Jamais le premier officier ne l'a informé de la réception d'une exemption ou non.

Le témoin précise, à certaines questions du conseiller, qu'il lui fallait une exemption dans le présent cas mais que dans la majorité des cas, ladite exemption était accordée. Il déclare qu'il savait qu'il lui fallait une exemption dans ce cas-ci et que c'était la responsabilité du répartiteur à Toronto. Il reconnaît que c'est sa responsabilité primordiale de demander une telle exemption mais il s'attendait à ce que le répartiteur s'en charge.

La turbulence avait fortement diminué et il reconnaît que dans les dernières 30 ou 40 minutes de vol, la situation était à peu près normale et les passagers étaient informés qu'on allait atterrir à Montréal.

Le témoin suivant a été M. McLeay dont le curriculum vitae a été déposé sous la cote AC-4. Il travaille pour l'intimée depuis près de vingt-trois ans et il est actuellement directeur des affaires environnementales depuis 1993.

Depuis plusieurs années il a siégé et travaillé au sein du comité sur l'atténuation du bruit, autant avec Transports Canada qu'avec ADM. Il explique dans son témoignage toutes les mesures qui ont été prises par l'intimée au cours des années pour réduire le bruit. Il démontre toute l'évolution qui a été apportée, les améliorations constantes : il ressort de son témoignage qu'il y a eu un effort collectif autant de la part de l'intimée que de tous les intervenants du milieu aéronautique. Les différents documents qui ont été déposés démontrent d'une manière claire cette volonté des autorités d'améliorer la situation d'une manière constante.

Lors du témoignage de M. McLeay, un débat s'est soulevé concernant la preuve qui pourrait être faite par l'intimée. Le procureur de cette dernière était à établir une preuve démontrant que l'intimée faisait des efforts considérables pour augmenter la qualité de l'atténuation du bruit et du respect des normes environnementales. Suite à une objection de l'agent de présentation de cas du ministre, le soussigné a maintenu ladite objection et n'a pas permis la preuve même si le procureur de l'intimée prétendait qu'elle faisait partie de sa défense de diligence raisonnable.

Lors de la reprise des audiences le 18 février 2003, le témoin a précisé quels sont les documents qui sont entre les mains des pilotes et a établi les distinctions qui s'imposent entre le manuel d'exploitation de vol et ce qu'il appelle le « route manual »; alors que le premier contient toutes les exploitations approuvées par Transports Canada en vertu du RAC, le second contient des informations adaptées, des cartes de navigation, des plaques d'approche, des informations sur les départs pour tous les aéroports et de nombreuses autres informations sur la navigation aérienne. Il explique les différentes exploitations tant à Montréal qu'à Toronto et démontre aux deux endroits les différentes étapes qui ont pour but de permettre l'amélioration des procédures d'atténuation du bruit. Les pratiques se font sur simulateur et à partir de cela on développe de nouvelles procédures et on demande à Air Canada de les publier. À titre d'exemple il démontre une modification d'une approche qui a été effectuée afin d'améliorer la réduction du bruit.

Entre contre-interrogatoire il explique les différences qu'il peut y avoir entre les documents du ministre et ceux de l'intimée et il précise qu'en certains cas les employés locaux, c'est-à-dire ceux situés au centre de Montréal, peuvent s'occuper d'obtenir les exemptions appropriées. À la question de savoir pourquoi ils ne l'ont pas fait dans le présent cas, le témoin l'ignore.

Il ne sait pas quel support existait à Mirabel ce jour-là, et il suppose que si l'exemption n'était pas accordée, il fallait aller contacter les gens de la station de Montréal ou appeler au niveau de la vice-présidence locale, sinon il fallait aller à Mirabel. Évidemment il s'agissait là d'un scénario puisque cela n'a pas été fait.

Contre-preuve

Le témoin du ministre, Serge Forcier, déjà entendu en décembre 2002, a été réentendu en février 2003 pour préciser qu'il recevait les demandes d'exemption. En général ces demandes

venaient de Toronto car c'était la règle mais il n'en a reçu aucune de Toronto ce soir là; la demande est plutôt venue du centre de contrôle de Montréal.

Il est à préciser, comme devait d'ailleurs affirmer le témoin McLeay que ces SOC

(System Operation Control) sont des centres d'opérations locaux dont le bureau principal est à Toronto.

Il y en a un à Calgary et à Montréal et ce sont eux qui s'occupent des arrivées et des départs sur le terrain et en certains cas ils peuvent s'occuper de traiter administrativement les demandes d'exemption. De toute façon il y a une certaine ambiguïté sur ce qui est arrivé à la demande d'exemption ce soir là, pourquoi elle n'a pas été acheminée selon la procédure, pourquoi l'équipage du vol 630 n'a pas reçu un suivi, mais toutes ces questions demeurent sans réponse car une chose est certaine l'équipage n'a pas obtenu confirmation de sa demande et ne s'est pas enquis du résultat de celle-ci, que la responsabilité en incombe au pilote ou au co-pilote.

REPRÉSENTATION DES PARTIES

Le ministre

Le ministre prétend que tous les éléments de l'infraction sont présents dans ce dossier : Une demande d'exemption a été faite, elle a été refusée et aucune preuve de diligence raisonnable n'a été apportée à l'encontre de cette infraction.

La jurisprudence par le ministre est à l'effet qu'une exemption non accordée ne peut justifier une désobéissance aux obligations légales contenues dans les règlements aériens. Il cite entre autres, l'arrêt de *Ministre des Transports c. Air Canada*^[9], où on précise que tout déroutement d'un aéronef loin de sa base représente toujours un inconvénient réel pour les passagers et le transporteur.

Il attire notre attention entre autres sur les paragraphes 36 et 37 de la décision citée plus haut, que nous reproduisons :

Toutefois, toute cette question économique (avec ou sans la question de Mirabel) concerne les répercussions possibles des restrictions acoustiques, qui sont eux-mêmes un reflet d'une politique institutionnelle. Le Tribunal n'a aucune compétence ici pour revoir les politiques au niveau des projections. Le règlement confère à ADM la discrétion d'établir la politique et à moins que l'élaboration ou la mise en application de ladite politique ne soit injuste sous l'angle du droit administratif, c'est auprès d'ADM qu'Air Canada doit tenter d'obtenir une politique moins restrictive et non auprès du Tribunal. Pendant ce temps et d'ici là, les critères acoustiques et les conditions publiées dans le CAP doivent être suivies en tout temps.

Bien qu'il soit fort restrictif, le caractère précis de la politique de prévisibilité ajoute à la qualité de la politique d'ADM parce que sa cohérence est plus grande si

ses paramètres sont bien définis. À tout le moins, Air Canada connaît le point de vue d'ADM et les commentaires de M^e Poppe en font foi : "Pourquoi demander une exemption lorsque nous savons que la réponse sera Mirabel ?" Toute la portée de l'affaire est centrée sur la considération première qu'ADM attribue à la gestion du bruit.

L'intimée

M^e Fabien précise la nature de l'infraction, fait une revue de la preuve et considère tous les principes de la jurisprudence et de la doctrine en ce qui concerne la diligence raisonnable. Selon le paragraphe 6.2(2) de la *Loi sur l'aéronautique* :

Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à un règlement ou arrêté visés au paragraphe (1) à moins qu'il ne soit établi qu'au moment de la prétendue contravention les mesures raisonnables avaient été prises pour que les intéressés soient informés de la teneur du texte en question.

Il n'y a aucun doute toutefois dans l'esprit du conseiller que cette preuve a été amplement faite par les témoins, et que le commandant de bord et son employeur connaissait la réglementation en vigueur et la teneur de leurs obligations.

Selon M^e Fabien, le document M-4 prévoit une procédure d'exemption qui doit être transmise aux autorités concernées. Tous sont d'accord pour reconnaître qu'il y a eu une demande formulée à cet effet mais que le traitement qu'elle a reçu n'a pas été communiqué au pilote aux commandes.

Le procureur de l'intimée base également sa plaidoirie sur l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* stipulant que :

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.

Il dépose également à l'attention du Tribunal une volumineuse série de décisions touchant principalement la notion de diligence raisonnable et son application dans différents domaines. Nous ne les reprendrons pas toutes mais nous en disposerons indirectement dans l'analyse de la preuve et de la loi qui sera faite un peu plus loin.

En un mot, l'intimée prétend que les demandes d'exemption du genre de celles qui ont été refusées sont chose très rare et qu'antérieurement au mois de décembre 2000, les quelques demandes qui avaient été formulées avaient toutes été accordées. Elle soutient également que la situation qui prévalait en ce jour de décembre 2000 était équivalente à un cas de force majeure. Le pilote aurait vécu une situation dangereuse et l'attention qu'il devait apporter à ses passagers et à la conduite de son aéronef faisaient en sorte qu'il n'a pas eu le temps de s'assurer que le répartiteur de Toronto avait bel et bien fait la demande d'exemption requise.

L'intimée s'est toujours intéressée au contrôle du bruit et elle a toujours fait en sorte que son personnel et plus particulièrement ses pilotes se conforment à toutes les directives en vigueur.

DISCUSSION ET ANALYSE

Essayons tout d'abord de ramener ce dossier à une analyse simple et basée sur des faits. Il existe à l'aéroport de Dorval un règlement concernant l'atténuation du bruit; cette réglementation existe et elle prévoit qu'on peut y déroger dans certaines circonstances spéciales.

En ce soir de décembre 2000, l'équipage du vol 630 à destination de Terre-Neuve, est retardé d'environ trois heures. Il connaît son itinéraire, il est informé de certaines conditions météorologiques qui pourraient affecter le vol pendant son trajet; il s'est donc préparé, il connaît ses aéroports de décollage, il a diminué le nombre de passagers ou du moins il a trouvé un juste équilibre entre le nombre maximal de passagers et la quantité maximale de carburant. Il n'y a aucun doute dans mon esprit qu'il sait sans doute qu'il pourrait devoir se détourner de sa destination finale, si la météo se détériore en route.

Le commandant de bord sait fort bien qu'il doit prévoir une modification éventuelle de son horaire et de son trajet. C'est un homme expérimenté et qui en a sûrement vu d'autres. Il nous a expliqué tout le calcul qu'il avait effectué en ce qui concerne sa quantité de carburant, le point de non-retour où il devait prendre une décision finale et revenir vers Montréal et l'importance de la sécurité de ses passagers. Chose certaine, à environ une heure de Montréal, il décide de rebrousser chemin, effectue un demi-tour, reprogramme son aéronef, sécurise ses passagers et son personnel, enfin il prépare son retour vers Montréal et son atterrissage.

Le témoignage du commandant de bord est un peu flou sur les événements des 40 dernières minutes du vol; en effet il ne se souvient pas s'il a fait une demande au répartiteur pour qu'il achemine sa demande d'exemption, il reconnaît cependant qu'il aurait dû le faire mais que cela relevait également du copilote. Cette difficulté de se souvenir provient, selon lui, du fait qu'il était très occupé par les passagers et les instructions à donner au personnel.

Pourtant il déclare que le vol était calme dans la dernière demi-heure; il me semble qu'il aurait pu pendant cette période s'assurer auprès du répartiteur ou encore auprès de son copilote du sort de sa demande. Il aurait été intéressant d'entendre d'autres membres de cet équipage venir corroborer les dires du pilote ou encore nous donner les explications manquantes. À partir du moment où il sait qu'il devra définitivement atterrir à l'intérieur des heures du couvre-feu, il aurait dû redoubler de prudence et s'assurer que la réglementation en vigueur était respectée.

Je suis loin d'être convaincu, du moins à la lumière de la preuve entendue, que la situation était aussi alarmante qu'on veut bien nous laisser entendre. En effet aucune demande spéciale n'a été formulée au personnel au sol concernant des soins particuliers qu'il fallait donner à certains passagers après l'atterrissage. Le témoignage du pilote n'est corroboré par aucune circonstance qui pourrait justifier l'état de désarroi dans lequel aurait pu se trouver l'équipage ou son commandant et surtout justifier un atterrissage non autorisé.

Il en serait tout autrement s'il y avait eu une distance considérable entre Dorval et Mirabel; dans ce cas on pourrait comprendre l'urgence de se poser le plus tôt possible et on pourrait accorder une certaine crédibilité à l'ensemble des faits mis de l'avant par le témoin principal et ce même si la plupart d'entre eux ne sont pas corroborés.

Je ne mets pas en doute les efforts de l'intimée et sa collaboration pour solutionner les problèmes de bruit dans la région de Montréal; le témoin entendu à cet effet est crédible mais contrairement à M^e Fabien, je ne crois pas que cela puisse étayer suffisamment une défense de diligence raisonnable. Il ne faut pas oublier que le témoin principal est au courant de la réglementation et de la procédure; je comprendrais la nécessité de démontrer les efforts et le positivisme de l'intimée concernant le bruit si nous étions dans le cas d'un pilote qui nie tous les efforts de son employeur et ne reconnaît pas avoir été informé des procédures existantes.

C'est pour cette raison que l'objection formulée par M. Tamborriello a été maintenue car la preuve en question est venue après le témoignage du pilote. Ce qui nous intéresse ici c'est la diligence raisonnable du pilote et de l'ensemble du personnel de l'intimée en ce soir de décembre 2000. Il s'agit d'analyser ce comportement et de voir si des circonstances particulières peuvent le justifier.

Reprenons entre autres certains principes qui ont déjà été formulés dans l'arrêt *Sault Ste-Marie* et qui sont repris dans plusieurs décisions du Tribunal. Entre autres, l'Honorable Dickson cité dans la décision *Nöel*^[10] se prononce ainsi :

Ceci comporte l'examen de ce qu'une personne raisonnable aurait fait dans les circonstances. La défense sera recevable ... si l'accusé a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'événement en question.

Et il ajoute plus loin :

- La diligence raisonnable doit être appréciée en fonction du milieu dans lequel elle doit s'exercer et tenir compte des organismes et des us et coutumes des susdits organismes qui sont chargés de l'application de la réglementation en vigueur.
- La diligence raisonnable dont il s'agit est celle qui doit être manifestée par l'homme raisonnablement prudent qui exerce habituellement le métier où cette diligence doit se manifester.

Je crois ici que l'on doit regarder la diligence raisonnable du pilote dans son environnement soit le milieu de l'aviation et plus loin on ajoute dans une autre cause :

- On permet toutefois à la défense de présenter une preuve qu'on appelle la preuve de diligence raisonnable ou de bonne foi, c'est-à-dire que l'accusé a tout fait ce qu'un bon père de famille aurait fait dans les circonstances et n'avait pas l'intention de commettre l'infraction.

Dans le présent cas, au-delà de la connaissance du pilote de l'intimée, j'estime qu'il a négligé de s'informer du traitement qui a été donné à la demande qu'il a formulée ou non, ou du moins qu'il s'attendait à ce que son employeur le fasse. J'estime qu'un homme raisonnable, une fois la turbulence, (autant réelle qu'au sens figuré), passée, se serait informé auprès de son employeur, alors qu'il en a encore amplement le temps, des dernières coordonnées de son atterrissage et du sort de son exemption.

Qu'un pilote de son expérience, alors que tout est redevenu calme dans les dernières trente ou quarante minutes, n'ait pas trouvé l'occasion de s'informer et ait tout simplement présumé que l'exemption avait été accordée, ne rencontre pas les critères de diligence raisonnable.

Je crois plutôt à la lumière des témoignages et de la preuve analysée et présentée devant moi, qu'il a surtout trouvé plus facile de se poser à Dorval, que cela causait moins d'inconvénients. Je ne crois pas que Mirabel ait présenté un risque, même s'il y avait atterri moins souvent qu'à Dorval, compte tenu de la classe de cet aéroport au point de vue instrumentation, de la longueur des pistes, enfin de la facilité d'y atterrir. Les urgences n'ont pas vraiment été étayées, aucune ambulance n'a été demandée et le seul témoignage du commandant de bord à cet effet démontre un certain désir que ses passagers n'aient pas de problèmes. Cet élément à lui seul ne peut suffire à déroger à une réglementation existante.

Dans la cause à laquelle il est référé plus tôt (page 17), entendue devant ce Tribunal, il a été précisé qu'une exemption non accordée ne pouvait justifier une désobéissance aux obligations légales contenues dans les règlements aériens, comme d'ailleurs l'a souligné le représentant du ministre; le fait d'atterrir en dépit d'un refus représente une infraction sérieuse si la justification d'urgence n'est pas établie clairement et si la procédure n'a pas été suivie ou n'a pas été respectée.

Comme le soulignait le conseiller, bien qu'elle semble restrictive, la norme imposée par la politique du ministère au niveau des restrictions acoustiques doit être suivie et pour en déroger il faut faire une preuve suffisante à cet effet.

Également, je ne crois pas qu'il y ait lieu d'analyser la cohérence de la réglementation, car elle n'est pas attaquée et les textes ne sont pas soumis à ma juridiction pour évaluation.

Il avait été convenu à la fin de l'audition que les parties seraient convoquées ou avisées afin qu'elles fassent parvenir les remarques qu'elles avaient à formuler sur le montant de l'amende à imposer, puisqu'en cas de maintien de la décision du ministre, le conseiller a autorité pour la modifier.

Nous avons reçu les représentations du ministre des transports par la voie de M. Tamboriello.

En ce qui concerne le représentant de l'intimée, il a jugé bon de ne faire aucune représentation pour des raisons qui ont trait à des prétentions d'une nature civile et commerciale dont le soussigné a une connaissance vague mais qui ne relèvent pas de lui.

Après avoir considéré les circonstances du vol, les représentations du ministre en ce qui concerne certains antécédents impliquant l'intimé, considérant également qu'il s'agit à mon avis d'un refus

évident de se soumettre à la directive, sans permission accordée par l'autorité en place, je ne vois aucune raison de modifier la décision du ministre.

DÉCISION

PAR CES MOTIFS, je déclare qu'Air Canada a contrevenu à l'article 602.105 du *règlement de l'aviation canadien* et je confirme l'amende de 25 000 \$ pour le vol 630.

Le 16 mai 2006

Michel Boulianne
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada

^[1] *R. c. Sault Ste-Marie*, [1978] 2 R.C.S. 1299.

^[2] *R. c. Wigglesworth*, [1987] 2 R.C.S. 541.

^[3] *Wigglesworth* à la p. 553.

^[4] *Richard Noël c. Ministre des Transports*, dossier n^o Q-0435-33 (TAC) décision à la suite d'un appel.

^[5] *Sault Ste-Marie*, à la p. 1303.

^[6] *Sault Ste-Marie*, à la p. 1325.

^[7] *R. c. Ellis-Don Ltd.* (1990) 61 C.C.C. (3d) 423.

^[8] *Richard Noël*, à la p. 5.

^o Dossier n Q-2205-41 (TAC).

^[10] *Supra* note 4.