

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

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

- et -

**Réjean Lupien**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, S.C., chap. A-2, art. 7.7

*Règlement de l'aviation canadien*, SOR/96-433, sous-al. 602.14(2)a(i)

**Vol à basse altitude, Défait de comparution**

---

**Décision à la suite d'une révision**  
**Pierre Rivest**

---

**Décision : le 11 janvier 1999**

*Je maintiens la décision du ministre quant à l'infraction reprochée à l'intimé ainsi que l'amende de 500,00 \$ qui devra être payée au Receveur général 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 le mercredi 6 janvier 1999 à 10 h, au Palais de justice de Val D'Or (Québec). Les témoins ont prêté serment.

**HISTORIQUE**

L'intimé, M. Réjean Lupien, a été accusé d'avoir piloté un aéronef au-dessus d'un rassemblement de personnes lors d'une fête en plein air, à une altitude inférieure à 1 000 pieds au dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 2 000 pieds mesurée horizontalement, contrevenant ainsi au sous-alinéa 602.14(2)a(i) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

L'événement se serait produit le 27 juin 1998. L'aéronef a été identifié comme étant C-GAHU.

**LA LOI**

Le sous-alinéa 602.14(2)a(i) stipule :

(2) Sauf s'il s'agit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef ou lorsque la personne y est autorisée en application de l'article 602.15, il est interdit d'utiliser un aéronef :

a) au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, à moins que l'aéronef ne soit utilisé à une altitude qui permettrait, en cas d'urgence exigeant un atterrissage immédiat, d'effectuer un atterrissage sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface, et, dans tous les cas, à une altitude d'au moins :

(i) dans le cas d'un avion, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 2 000 pieds ou moins de l'avion, mesurée horizontalement

Les parties ont été convoquées pour 10 h. À 10 h 30, l'intimé n'avait pas encore donné de ses nouvelles.

Un accusé-réception quant à l'audience, daté du 10 décembre 1998, prouve que la convocation fut reçue à l'adresse de l'intimé.

J'ai donc décidé de procéder, la loi obligeant le ministre à établir sa preuve. Le paragraphe 7.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique* stipule :

(2) En cas de défaut de comparution, le conseiller examine tous les renseignements qui lui sont fournis par le ministre sur la contravention.

## LES FAITS

Deux témoins ont été appelés pour le requérant : le premier, un officier de police, **Yanick Dussault** de la Sûreté du Québec (SQ) a été un témoin visuel de l'incident; le deuxième, l'officier de police de la GRC, **Serge Pépin**, a mené l'enquête dans cette affaire suite au rapport de la SQ. Au cours de son enquête, il a interrogé l'intimé, Réjean Lupien.

À l'aide des documents déposés en preuve (pièces M-1 et M-3), le témoin Dussault a décrit l'endroit où le vol de l'aéronef C-GAHU s'est produit, la façon dont il a évalué la hauteur et la distance des manoeuvres exécutées (300ç, directement au-dessus de la foule) ainsi que les démarches qui ont suivies (contact verbal avec les autorités de la SQ, rapport écrit (pièce M-2), daté du 28 juin 1998 et déclaration à la GRC (pièce M-4), datée du 3 juillet 1998.

Pour sa part, le témoignage du policier Pépin de la GRC reflète l'essentiel de son rapport (pièce M-5), daté du 6 juillet 1998.

Il faut surtout retenir deux paragraphes de ce rapport : le paragraphe 4, page 2 dans lequel le type d'aéronef impliqué est établi, soit un Cessna 206 équipé de flotteurs; jusque là, il n'était pas évident qu'il s'agissait d'un **avion** (en opposition à un hélicoptère) d'autant plus que le témoin

Dussault a parlé de moteurs au pluriel (M-4, paragr. 2, 5<sup>e</sup> ligne) alors qu'il s'agit d'un monomoteur. Cette contradiction ne change en rien, cependant, la description des manoeuvres observées ni l'immatriculation de l'appareil.

Dans le 6<sup>e</sup> paragraphe, page 2 (pièce M-5), l'identification du pilote est confirmée ainsi que le vol en question; il s'agit bien de l'intimé. Le document M-6, certificat médical, corrobore le nom ainsi que la date de naissance de l'intimé.

Par contre, toujours dans le 6<sup>e</sup> paragraphe, on apprend que l'intimé aurait exécuté les manoeuvres en question dans le but d'inspecter le plan d'eau, face à la foule, en vue d'amerrir.

## **ANALYSE ET CONCLUSION**

Les témoignages ainsi que les documents déposés en preuve se résument comme suit :

- La date, l'heure, le type et la catégorie de l'appareil ainsi que son identification ne font pas de doute.
- Le fait qu'il s'agit d'une zone bâtie (M-1 et M-3) et d'un rassemblement de personnes (entre 900 et 1 000 selon le témoin Dussault) au sens de l'article 602.14 du RAC, est indéniable.
- Le témoignage quant à l'altitude et la distance de l'avion est acceptable.
- L'identification du pilote, soit l'intimé, est admise.
- Resterait le fait qu'au cours de l'enquête de la GRC, l'intimé a prétendu qu'il avait agit ainsi dans le but d'amerrir, ce que permettrait le paragraphe (2) de l'article 602.14 du RAC.<sup>[1]</sup>

Or, selon le témoignage de l'enquêteur de la GRC, le témoin Pépin, l'intimé, après avoir été interrogé, n'a pas voulu faire de déclaration écrite au sujet de toute cette affaire. Comme il ne s'est pas présenté à l'audience, je ne peux donc pas tenir compte de ses intentions.

J'en conclus que le ministre, selon la prépondérance des probabilités, a prouvé que l'intimé, le 27 juin 1998, a contrevenu au sous-alinéa 602.14(2)a(i) du RAC.

## **DÉCISION**

**Je maintiens la décision du ministre quant à l'infraction reprochée à l'intimé ainsi que l'amende de 500,00 \$.**

Pierre Rivest  
Conseiller  
Tribunal de l'aviation civile

---

<sup>[1]</sup> Note : À remarquer que le paragr. (2) de l'article 602.14 du RAC prévoit des exemptions aux altitudes et aux distances lors de « décollage, (pour) l'approche ou l'atterrissage » mais ne mentionne pas l'**amerrissage**. La définition d'atterrissage au paragraphe 101(1) du RAC pourrait, à la limite, couvrir les deux expressions mais il serait plus approprié, en français, d'utiliser les deux termes.