

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Philibert Pierre Hénault, requérant(e)

- et -

Ministre des transports, intimé(e)

LÉGISLATION :

L'alinéa 6.71(1)b) de la Loi sur l'aéronautique, L.R.C. (1985), ch. A-2.

Décision à la suite d'une révision
Franco Pietracupa

Décision : le 30 octobre 2013

Référence : *Hénault c. Canada (Ministre des Transports)*, 2013 TATCF 31 (révision)

Affaire entendue à Montréal (Québec) le 18 juin 2013

[Traduction française officielle]

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Philibert Pierre Hénault, ne répond pas aux qualifications et aux conditions de délivrance du contrôle de la compétence du pilote.

I. HISTORIQUE

[1] Le 9 février 2012, le ministre des Transports (ministre) a délivré un avis de refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien (avis) au requérant, Philibert Pierre Hénault, conformément à l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2, (*Loi*), concernant un contrôle de la compétence du pilote (CCP) à bord d'un hélicoptère BH12 (Bell 212).

[2] Les motifs de la décision du ministre, énoncés à l'appendice A, sont les suivants :

Conditions de délivrance ou de modification non respectées (al. 6.71(1)b))

[...]

Cet avis a préséance sur l'avis de suspension de votre qualification de vol aux instruments (IFR) groupe 4 et votre vérification de compétence de pilote effectif le 6 décembre 2011.

En accordance avec l'item 22 sur le formulaire ci-joint 26-0279F intitulé « Rapport de test en vol et VCP (Hélicoptère), » le ministre refuse par la présente à émettre un CCP pour l'hélicoptère de type BH12.

II. LOIS ET RÈGLEMENTS

[3] L'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi* est rédigé comme suit :

6.71 (1) Le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien pour l'un des motifs suivants :

b) le demandeur ou l'aéronef, l'aérodrome, l'aéroport ou autre installation que vise la demande ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document;

[4] Le paragraphe 700.16(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, (*RAC*), est libellé comme suit :

Limites de temps de service de vol et périodes de repos

700.16 (1) Sous réserve des paragraphes (5) et (7), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera 14 heures consécutives en 24 heures consécutives. Lorsque le vol est effectué en vertu des sous-parties 4 ou 5, sauf s'il est effectué en hélicoptère, le temps de service de vol doit inclure une période de 15 minutes pour les tâches à accomplir après le vol.

[5] L'article 3.4 du *Manuel du pilote vérificateur agréé* de Transports Canada, TP 6533, 9^e édition, novembre 2007, précise ceci :

3.4 CARACTÉRISTIQUES D'ÉVALUATION

Une évaluation peut devenir inutile si certains critères ne sont pas respectés. Les cinq caractéristiques suivantes, lorsqu'elles sont évoquées judicieusement lors d'une vérification en vol, assureront une évaluation précise et efficace.

3.4.1 Fiabilité

La fiabilité garantit des résultats cohérents. Appliquée à une vérification en vol, cela signifie que deux rendements identiques devraient recevoir la même note.

Des facteurs humains peuvent avoir une incidence significative sur la fiabilité d'une vérification en vol.

Parmi ces facteurs, mentionnons :

1. **la fatigue** : manque de sommeil ou de repos avant l'évaluation en vol;
2. **les émotions** : problèmes professionnels ou personnels;
3. **la santé** : rhume, grippe, etc.;
4. **le moment de la journée** : très tôt le matin ou dernier voyage de la journée, vérification exécutée à la hâte;

5 les distractions : bruit, interruptions, etc.

Le PVA devrait être conscient de ces facteurs et tenter de réduire autant de variables que possible. Il peut accepter quelques-uns de ces facteurs comme étant la raison expliquant des mouvements brusques ou un manque de précision dans l'exécution du candidat. Le PVA devrait également savoir que ces mêmes facteurs peuvent avoir une incidence sur sa capacité à évaluer correctement le rendement d'un candidat.

[6] Voici l'échelle de notation à quatre niveaux de Transports Canada, telle que présentée dans le manuel intitulé *Vérification de compétence pilote et qualification de type d'aéronef (Guide de test en vol)*, TP 14727 :

ÉCHELLE DE NOTATION À QUATRE NIVEAUX

Quiconque utilise l'échelle de notation à quatre niveaux doit accorder la note qui correspond à l'élément le plus faible applicable au rendement du candidat. Les remarques étayant l'attribution des notes 1 ou 2 doivent être reliées à une question de sécurité, une norme de qualification (critères de rendement) ou encore à une technique ou à une procédure approuvée.

4	Supérieur à la note standard	L'exécution est de meilleure qualité que celle exigée par la norme de qualification et la gestion de vol est excellente.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution est idéale compte tenu de la situation. • Le pilotage de l'aéronef est souple et précis (autrement dit, bien à l'intérieur des limites). • Les aptitudes et les connaissances techniques dépassent (autrement dit, respectent constamment) le niveau de compétence requis. • Le comportement prouve une conscience continue et très précise de la situation. • La gestion du vol est excellente • La sécurité du vol est assurée et les risques sont très bien atténués.
3	Note standard	L'exécution comprend quelques écarts mineurs par rapport à la norme de qualification mais reste dans les limites prescrites.	<ul style="list-style-type: none"> • L'exécution satisfait aux exigences de la norme de qualification malgré quelques écarts, car ceux-ci n'ont aucune influence négative sur l'ensemble de l'exécution. • Le pilotage de l'aéronef est sûr et reste dans les limites spécifiées. • Les aptitudes et les connaissances techniques respectent le niveau de compétence requis. • Le comportement prouve une conscience continue de la situation. • La gestion du vol est efficace. • La sécurité du vol est maintenue et les risques sont atténués de façon acceptable

2	Note standard de base	L'exécution inclut des écarts majeurs par rapport à la norme de qualification pouvant comprendre des écarts de courte durée hors des limites prescrites, mais ces écarts sont perçus et corrigés en temps opportun.	<ul style="list-style-type: none"> • Les aptitudes et des connaissances techniques des niveaux limités de compétence technique et/ou de profondeur des connaissances. • Le comportement du pilote ou de l'équipage révèle des retards de conscience de la situation, mais ces retards sont identifiés et corrigés. • La gestion du vol est efficace mais légèrement inférieure à la norme. Le cas échéant, certains points ne sont abordés qu'à la demande ou qu'en réponse des autres membres d'équipage. • La sécurité du vol n'est pas compromise, mais les risques ne sont pas très bien atténués.
1	Inférieur à la note standard	L'exécution inclut des écarts inacceptables par rapport à la norme de qualification pouvant comprendre des écarts hors des limites prescrites qui ne sont pas perçus ou corrigés en temps opportun.	<ul style="list-style-type: none"> • Les aptitudes et les connaissances techniques révèlent des niveaux inacceptables de compétence technique et/ou de profondeur des connaissances. • Le comportement du pilote ou de l'équipage révèle des retards de conscience de la situation qui ne sont pas identifiés ni corrigés. • La gestion du vol est inefficace, à moins que les points pertinents ne soient systématiquement abordés à la demande ou en réponse des autres membres d'équipage. • La sécurité du vol est compromise, et les risques sont atténués de façon inacceptable.

III. REQUÊTE PRÉLIMINAIRE

[7] Au début de l'audience en révision, M. Hénault a admis ne pas avoir réussi le CCP le 18 octobre 2011, et ne conteste pas la note que lui a donnée le pilote vérificateur agréé (PVA).

IV. PREUVE

A. Ministre

(1) Robert Joseph Bruce

[8] Robert Joseph Bruce est inspecteur de l'aviation civile pour Transports Canada. Il a déclaré que l'avis avait été envoyé à M. Hénault conformément à l'article 6.71 de la *Loi*, parce que les résultats de ce dernier durant le test en vol ne correspondaient pas aux conditions de délivrance du document. Les conditions qui n'ont pas été respectées sont précisées dans le rapport de test en vol (pièce M-1). M. Bruce a précisé que M. Hénault n'avait pas obtenu la note de passage, s'étant vu attribuer la note 1 (« inférieur à la note standard ») par le PVA au point 22 du rapport de test en vol. Le PVA avait indiqué au point 22 que le candidat gérait le vol inefficacement, malgré le fait que les autres membres d'équipage lui rappelaient les points pertinents, et que les risques étaient atténués de façon inacceptable.

(2) Douglas William Hollin

[9] Douglas William Hollin est à l'emploi de la Canadian Helicopters Corporation (CHC), et est PVA depuis deux ans. Il a déclaré avoir effectué le CCP de M. Hénault et de Robert Masson dans un simulateur d'hélicoptère, le 18 octobre 2011, au Flight Safety International Training Center de Dallas, Texas, États-Unis d'Amérique (E.U.A.). M. Hollin travaillait alors pour Hélicoptère Transport Services (Canada) Inc. (HTSC). Le test à bord du simulateur a eu lieu à 4 heures du matin. La séance d'information sur le déroulement du test avait eu lieu le jour précédent, soit le 17 octobre 2011. M. Hollin a confirmé que les deux pilotes étaient présents à cette séance d'information.

[10] M. Hollin a expliqué que les deux pilotes étaient arrivés à Dallas cinq ou sept jours avant le test en vol pour suivre un programme de formation approuvé par Transports Canada, en vue de se préparer au test en vol. Selon lui, il était environ 2 h 30 du matin, le 18 octobre 2011, quand l'équipage s'est réuni dans sa chambre d'hôtel pour un exposé prévol. Il a demandé aux membres de l'équipage s'ils avaient des questions concernant le test en vol et s'ils étaient prêts. M. Hénault lui a dit qu'il était fatigué mais a dit être capable de faire le test à bord du simulateur. M. Hollin a confirmé avoir demandé aux deux candidats s'ils étaient prêts mentalement et physiquement à effectuer ce test, et a répété que tous deux avaient répondu par l'affirmative. Après la fin de cet exposé, aucune autre question sur leur capacité à subir le test a été posée.

[11] M. Hollin a affirmé que les normes établies au point 22 du rapport de test en vol n'avaient pas été respectées par M. Hénault, notamment pour les tâches du pilote qui n'est pas aux commandes (PNF). Il a précisé que, si M. Hénault avait obtenu 1 sur ce point, c'était parce que sa gestion du système de commande de l'appareil n'était pas conforme aux exigences. Il a ajouté que M. Hénault semblait se concentrer uniquement sur les problèmes à résoudre et qu'il accusait un retard de conscience de la situation de l'hélicoptère au moment de l'approche. Il était distrait et s'est montré incapable d'aider M. Masson à se préparer correctement et à voler selon les consignes au moment de l'approche. En outre, il n'a pas remarqué des écarts de vitesse et d'altitude qui auraient dû être observés par un PNF, et n'en a donc pas avisé le pilote aux

commandes (PF). M. Masson a demandé une liste de vérification pour l'approche, mais M. Hénault ne lui en a lu aucune.

[12] Selon M. Hollin, la préparation n'était pas meilleure à la deuxième approche. Les deux pilotes ont perdu conscience de la situation de l'hélicoptère, et on a mis fin au test en vol, puisqu'aucun des deux pilotes n'avait satisfait à la norme de qualification. M. Hollin a affirmé que, durant les deux approches, M. Hénault avait eu des pertes de conscience de la situation et des épisodes de fixation ou de confusion et un manque de compréhension des systèmes de l'appareil et du fonctionnement de la radio. Il a expliqué que le rendement de M. Hénault avait contribué en partie au fait que M. Masson n'avait pas non plus réussi le test – que son manque de compétence comme PNF et son incapacité à appuyer son copilote avaient contribué à l'approche ratée de M. Masson. Dans ces circonstances, M. Hollin a conclu qu'il n'avait pas d'autre choix que de ne pas donner la note de passage à M. Hénault au point 22 du rapport de test en vol.

[13] M. Hollin a indiqué que, selon le *Guide de test en vol* approuvé par Transports Canada, comme M. Masson avait déjà reçu la note 2 (note standard de base) sur un autre point du test, il ne pouvait pas poursuivre le test en vol et devait le subir de nouveau. Par la suite, M. Masson a été autorisé à subir un nouveau test, et cette fois il a réussi. M. Hénault n'a pas subi un nouveau test bien qu'il n'avait eu aucune note 2 sur les points examinés.

[14] En contre-interrogatoire, M. Hénault a demandé à M. Hollin pourquoi il n'avait pas pu subir un nouveau test, comme M. Masson. M. Hollin a expliqué que l'une des conditions pour le maintien de l'emploi de M. Hénault, au sein de son entreprise, était qu'il devait réussir le test en vol. Comme le test à bord du simulateur n'avait pas été réussi, l'entreprise a choisi de ne pas autoriser M. Hénault à poursuivre la formation et à subir un autre test.

[15] En réinterrogatoire, M. Hollin a confirmé que, le matin du 18 octobre 2011, deux équipages avaient eu un exposé prétest, l'un à la suite de l'autre, et que MM. Masson et Hénault avaient pu se rendre au simulateur à la fin du deuxième exposé. Il sait que le premier exposé a eu lieu à 2 h 30 du matin, et que le deuxième a suivi.

(3) **Robert Masson**

[16] Robert Masson est un pilote d'hélicoptère ayant plus de 44 ans d'expérience. Il a été jumelé avec M. Hénault pour la formation, en octobre 2011. Il se souvient d'avoir eu une séance d'information concernant le test à bord du simulateur le 17 octobre 2011, soit le jour précédent le test en vol. Il a témoigné que M. Hénault et lui avaient travaillé ensemble jusqu'à environ 23 h 30 pour préparer le profil de vol qui leur avait été remis par M. Hollin. Il a dit qu'ils étaient tous deux fatigués, M. Hénault et lui, une fois que tous les préparatifs au sol ont été terminés.

[17] M. Masson a expliqué avoir rencontré M. Hénault le matin du 18 octobre 2011, à 2 h 30, et que les deux pilotes ont convenu de faire le test en vol, même s'il ne pouvait se rappeler les mots exacts qu'ils s'étaient échangés à ce moment-là. Il a aussi témoigné que ce matin-là, le PVA, M. Hollin, avait demandé à l'équipage s'ils étaient prêts pour le test. Le ministre a demandé à M. Masson s'il se souvenait de la réponse de M. Hénault à cette question, mais il ne s'en souvenait pas. Quant à l'état physique de M. Hénault durant le test en vol, M. Masson a affirmé qu'il semblait fatigué et lent à réagir quand on lui demandait des listes de vérification.

[18] En contre-interrogatoire, on a demandé à M. Masson d'expliquer l'horaire qui avait été imposé aux pilotes durant les cinq jours de formation. M. Masson a confirmé que les journées étaient longues, occupées par les cours théoriques durant la journée et par des séances de récapitulation en soirée. Il a aussi précisé que les cours théoriques étaient souvent de nature administrative. On lui a demandé s'il se souvenait du moment où M. Hénault et lui avaient rencontré M. Hollin, les 17 et 18 octobre 2011. Il a confirmé que ces rencontres avaient eu lieu, mais ne savait plus à quel moment exactement.

[19] M. Masson a témoigné que M. Hénault suivait un cours de formation pour l'appareil Bell 212, et que le seul outil de formation offert aux pilotes pour apprendre les systèmes de l'appareil était une affiche présentant un dessin de l'aménagement du poste de pilotage. Il a aussi expliqué que les heures qui leur étaient réservées à bord du simulateur étaient changeantes, mais il ne se souvenait pas si M. Hénault s'était plaint des périodes de repos qui lui étaient accordées.

[20] On a demandé à M. Masson s'il se souvenait d'une rencontre qui avait eu lieu après une séance à bord du simulateur, le 16 octobre 2011, entre lui, M. Hollin et l'instructeur, et à laquelle M. Hénault n'avait pas été invité. M. Masson ne se souvenait pas de cette rencontre postsimulation. En contre-interrogeant le témoin, M. Hénault a dit que la date du test, qui avait été fixée au 17 octobre 2011, avait été reportée au jour suivant pour permettre à l'équipage de passer quatre heures additionnelles de formation à bord du simulateur le 17 octobre 2011. M. Hénault a affirmé que cela leur avait été accordé parce que l'instructeur n'avait pas recommandé l'équipage aux fins du test en vol, vu que le niveau de compétence voulu n'étant pas encore atteint. M. Masson a dit qu'il ne se rappelait pas les dates.

[21] En réinterrogatoire, on a demandé à M. Masson quelles étaient les obligations d'un pilote qui devait effectuer un vol ou un test en vol, s'il était fatigué et stressé. Il a répondu que le pilote avait l'obligation de refuser de voler parce que les exigences du RAC sont claires concernant le repos de l'équipage et les conditions de pilotage. Concernant les tests en vol, M. Masson a dit qu'il ne savait pas avec certitude quelles étaient les dispositions du règlement, s'il y en avait. Il a répété avoir dit à M. Hollin qu'il était disposé à subir le test en vol le 18 octobre 2011.

B. Requéérant

(1) *Philibert Pierre Hénault*

[22] Philibert Pierre Hénault est un pilote d'hélicoptère ayant 35 ans d'expérience au sein de l'industrie. Il a aussi de l'expérience de pilotage d'aéronefs à voilure fixe ainsi que de l'expérience de travail pour Transports Canada en tant qu'inspecteur de l'aviation civile. Il a déclaré que la séance d'information sur le test en vol avait eu lieu dans la chambre de M. Hollin le 17 octobre 2011 à 19 heures et qu'elle s'était terminée à 20 h 45. Il a expliqué que, le 18 octobre 2011, il s'est levé à 1 h 30 pour être prêt à rencontrer MM. Masson et Hollin à 2 h 45 dans le stationnement de l'hôtel. Il a dit que M. Hollin était en retard et qu'ils ont tous quitté l'hôtel ensemble à 3 h 15 pour se rendre au centre de formation, afin d'être prêts pour le test en vol qui devait avoir lieu à 4 heures.

[23] M. Hénault a déclaré que, le matin du 18 octobre 2011, M. Hollin ne lui avait pas demandé s'il se sentait prêt, physiquement, à réaliser le test en vol, que la seule fois où la

question de la fatigue avait été soulevée a été quand il en a parlé à M. Hollin après son échec. M. Hollin avait alors demandé pourquoi cette question n'avait pas été soulevée avant le test.

[24] M. Hénault a témoigné qu'il n'en avait pas parlé non seulement parce qu'il aurait fait mauvaise impression auprès de l'entreprise s'il l'avait fait, mais aussi parce que l'horaire d'utilisation du simulateur n'aurait pas permis d'autres heures d'entraînement puisqu'il était entièrement réservé. Il a affirmé qu'il croyait qu'un pilote qui refuserait de faire le test en vol serait sommairement congédié.

[25] M. Hénault a dit que sa formation consistait en un cours initial sur le Bell 212. Son partenaire avait quant à lui beaucoup plus d'expérience sur ce type d'hélicoptère et suivait un cours de mise à jour. Selon lui, bien qu'ils aient été jumelés pour la formation, l'écart entre eux quant au degré de formation et de compréhension du Bell 212 était important.

[26] Le requérant a présenté un *manuel d'opérations* de HTSC (pièce R-2) comme preuve que l'entreprise n'avait pas suivi son propre *manuel d'opérations*. Il a dit que, malgré son expérience de pilotage du hélicoptère Bell 214 ST, on l'avait inscrit à un programme de formation périodique sur les règles de vol aux instruments (IFR) pour le Bell 212. Selon lui, cela va à l'encontre du *manuel d'opérations*, qui établit que la formation doit être faite à bord du type d'appareil que le pilote est appelé à piloter. Il a admis qu'il n'avait pas réussi le test en vol à bord du Bell 212, mais qu'il aurait dû avoir une formation sur le Bell 214 ST et subir le test à bord de cet appareil.

[27] M. Hénault a donc affirmé que l'entreprise avait commis une erreur en lui faisant suivre un cours de formation périodique sur le Bell 212, parce que la différence entre le Bell 214 ST et le Bell 212 est considérable, et que le cours était de trop courte durée. Il a dit que la pratique de l'industrie pour un cours initial de qualification de type était d'une durée minimale de deux semaines, et non de cinq jours, et qu'il serait difficile de compléter le programme de formation prévu dans le *manuel d'opérations* de l'entreprise pour un cours de formation périodique d'IFR en seulement cinq jours.

[28] M. Hénault a présenté l'horaire du programme de formation de six jours d'HTSC (pièce R-3). Il a affirmé que, si l'on compte le temps de formation au sol et à bord du simulateur ainsi que l'étude qu'il restait à faire par soi-même, il était impossible de se réserver les périodes de repos et de sommeil nécessaires pour bien réussir. M. Hénault a donc affirmé que ce programme de formation, mis au point par M. Hollin, était inacceptable. En outre, il a dit que, en tant que PVA, M. Hollin avait la responsabilité de s'assurer que les candidats avaient eu suffisamment de repos avant de subir leur test en vol. Il a expliqué que, rendu au jour six, il avait tous les symptômes de fatigue extrême et qu'il n'était pas, physiquement et mentalement, apte à subir le test en vol.

[29] En contre-interrogatoire, M. Hénault a dit avoir été dans la chambre d'hôtel de M. Hollin, avec M. Masson, le 17 octobre 2011, à 19 heures pour une séance d'information avant le test en vol qui a duré jusqu'à environ 20 h 45. Il a répété que, à aucun moment durant cette rencontre, M. Hollin n'avait demandé à M. Masson ou à lui s'ils se sentaient en forme pour faire le test en vol. Il a nié qu'un exposé prévol avait eu lieu à 2 h 30 le 18 octobre 2011.

[30] M. Hénault a confirmé qu'il avait déjà piloté l'hélicoptère Bell 214 ST en IFR, et que les procédures d'IFR ne sont absolument pas différentes de celles du Bell 212.

[31] On a demandé à M. Hénault qui avait la responsabilité de déterminer si quelqu'un était capable d'effectuer un vol ou une simulation dans le cadre des opérations commerciales. Il a répondu que l'exploitant devait concevoir un horaire respectant les périodes de repos prévues et que, si l'horaire dérogeait à ce principe, le pilote avait la responsabilité de refuser d'effectuer le vol. On lui a demandé ce qu'il ferait s'il était stressé, malade et fatigué. M. Hénault a répondu qu'il refuserait mais que, dans le cas du test en vol, s'il avait choisi de ne pas procéder à la séance de simulateur, il aurait été automatiquement congédié par son employeur.

C. Réponse du ministre

(1) Douglas William Hollin

[32] On a demandé à M. Hollin d'essayer de se rappeler s'il avait nommément demandé à M. Hénault s'il était en forme pour le test en vol. M. Hollin a confirmé qu'il avait posé la question aux deux pilotes le matin du 18 octobre 2011. Il a précisé que les périodes de service des équipages prévues à l'article 700.16 du *RAC* s'appliquaient uniquement aux heures de vol, et non aux exercices à bord de simulateurs ou à la formation au sol. Quant à savoir qui devrait être chargé d'entreprendre un vol quand le pilote ne se sent pas bien, il a dit que seul le pilote pouvait prendre la décision. Il a ensuite déclaré que, si un pilote décidait de ne pas faire ou de ne pas poursuivre un test en vol pour des raisons de fatigue, l'exercice était reporté, et la personne ne faisait l'objet d'aucune mesure disciplinaire. Concernant la durée de la formation, M. Hollin a affirmé que la plupart des programmes de formation au sol étaient maintenant donnés en ligne et qu'ils étaient suivis par le candidat avant son arrivée au centre de formation, et que le programme de formation donné par l'entreprise était approuvé par Transports Canada.

[33] En contre-interrogatoire, on a demandé à M. Hollin pourquoi le programme de formation avait été donné pour un hélicoptère Bell 212 alors que M. Hénault pilotait un Bell 214 ST à l'époque. Il a répondu que M. Hénault devait être réassigné à un poste de pilote de Bell 212 pour l'été. Le plan initial avait été de former M. Hénault sur le Bell 212 puis de l'envoyer à Iqaluit, où il aurait terminé sa formation pour le vol IFR à bord du Bell 214 ST, ce qui ne s'est pas produit parce qu'il n'avait pas réussi le test en vol. Quand on lui a demandé pourquoi, en tant que PVA, il n'avait pas offert de deuxième chance à M. Hénault dans le cadre de son CCP, M. Hollin s'est contenté de dire que cette question relevait de la commission des relations de travail.

[34] Quand on l'a interrogé au sujet de l'horaire de la formation, M. Hollin a répondu qu'il respectait absolument les normes et que toute période que le pilote passait à étudier par lui-même ou des séances d'information effectuées par les pilotes individuels, ne relevait pas de sa responsabilité. Selon lui, la partie administration du programme était nécessaire et devait être suivie au centre, à Dallas. Le volet portant sur l'apprentissage du système était, pour la plus grande partie, une formation assistée par ordinateur. Selon M. Hollin, aucun autre pilote ne s'est plaint de l'horaire ou de la fatigue excessive cette semaine-là.

(2) **Robert Joseph Bruce**

[35] On a demandé à M. Bruce de préciser ou de confirmer si la durée d'un programme de formation devait être de deux semaines, comme le disait le requérant. M. Bruce a expliqué que Transports Canada déterminait les sujets de cours obligatoires ainsi que le nombre d'heures de cours nécessaires dans chaque cas, mais ne précisait pas de durée obligatoire en nombre de jours. Pour ce qui est des limites de temps en devoir pour les équipages, M. Bruce a dit qu'elles s'appliquaient aux vols commerciaux. On a demandé à M. Bruce qui avait normalement la responsabilité de déterminer si un pilote est apte à effectuer un vol ou à subir un test en vol. Il a répondu que c'est le pilote qui a le dernier mot sur ce point.

[36] Au cours du contre-interrogatoire mené par le requérant, M. Bruce a répété que les limites d'heures en devoir, en vertu de la partie 7 du RAC, s'appliquent uniquement aux vols commerciaux, et non aux programmes de formation en simulateur.

(3) **Robert Masson**

[37] M. Masson était incapable de se rappeler si M. Hollin avait demandé à l'équipage, au cours de l'exposé prévol du 18 octobre 2011, s'ils se sentaient aptes à subir le test en simulateur. M. Masson a affirmé qu'il assumait seul la responsabilité de déterminer s'il était lui-même apte à subir un test en vol.

V. ARGUMENTS

A. Ministre

[38] Le représentant du Ministre fait valoir qu'il a prouvé que, selon la prépondérance des probabilités, le requérant ne répondait pas aux qualifications et aux conditions de délivrance du CCP, conformément à l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi*.

[39] Le ministre fait valoir que c'était à M. Hénault de refuser de subir le test en vol s'il était fatigué et stressé le 18 octobre 2011. M. Hollin a affirmé avoir demandé aux deux candidats s'ils étaient prêts à subir le CCP ce matin-là. Or, personne n'a soulevé d'objections pour des raisons de fatigue à ce moment-là. Il a aussi affirmé qu'il n'y aurait eu aucune conséquences imposées par l'employeur contre M. Hénault si celui-ci avait refusé le test à bord du simulateur. Concernant l'article 700.16 du RAC invoqué par le requérant, il est clair que ces dispositions s'appliquent aux vols commerciaux et qu'elles ne doivent pas être interprétées comme étant du temps de service pour le travail au sol et à bord de simulateurs.

[40] Finalement, le ministre soutient que le programme de formation d'HTSC est approuvé par Transports Canada et qu'il satisfait aux exigences en matière de contenu.

B. Le requérant

[41] Le requérant fait valoir que HTSC n'a pas respecté son propre *manuel d'opérations*, puisqu'il aurait dû suivre le cours de formation au Bell 214 ST et non au Bell 212. Il fait aussi valoir que le PVA n'a pas abordé la question de la fatigue extrême comme il l'aurait dû. Il

considère que l'entreprise et le pilote en chef ont tous deux la responsabilité de s'assurer que les candidats suivent un programme de formation adéquat et bien planifié pour leur assurer une performance optimale durant les tests en vol, et qu'il n'en fut pas ainsi en l'espèce.

C. Réponse du ministre

[42] Le ministre répond que, si le programme de formation était inadéquat et que le requérant était fatigué, le 18 octobre 2011, il lui suffisait de refuser de subir le test en vol jusqu'à ce qu'il se sente prêt à le subir.

VI. ANALYSE

A. Dispositions législatives pertinentes

[43] Rappelons que l'alinéa 6.71(1)*b*) de la *Loi* prévoit ceci :

6.71 (1) Le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien pour l'un des motifs suivants :

[...]

b) le demandeur ou l'aéronef, l'aérodrome, l'aéroport ou autre installation que vise la demande ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document;

[44] Le requérant admet que, le 18 octobre 2011, il ne respectait pas les normes et conditions de délivrance du CCP en raison du point 22 du rapport de test en vol. Il ne conteste pas son échec au CCP et reconnaît qu'il méritait la note 1 au point 22. Il est donc clair que le résultat du test en vol n'est pas remis en question. Cela dit, il importe que le Tribunal tienne compte des arguments de M. Hénault et détermine si le programme de formation, tel qu'il a été donné, était approuvé par Transports Canada.

B. Programme de formation

[45] Je comprends l'argument du requérant selon lequel le contenu du cours et l'horaire sont difficiles. Cependant, il faut bien comprendre que le cours et le programme de formation suivis par M. Hénault sont approuvés par Transports Canada. Les pratiques de l'industrie varient quant à la durée, au contenu et aux méthodes de prestation de certains éléments du cours. On a dit au Tribunal qu'une partie du cours était une formation assistée par ordinateur, ce qui permet de réduire le nombre de jours à passer au centre de formation. Il n'a pas été dit clairement dans quelle proportion le cours avait été suivi sur ordinateur, mais il est évident que cela réduit le temps à passer en classe.

[46] Il importe aussi de traiter de la question des lignes directrices d'HTSC concernant la formation, qui précisent qu'un pilote doit suivre sa formation sur l'hélicoptère qu'il pilote habituellement (pièce R-3). Selon les témoignages, il semble que l'entreprise avait décidé d'assurer la formation de M. Hénault sur le Bell 212, puis de lui faire suivre plus tard un cours de mise à jour des procédures IFR pour un Bell 214 ST. Cela semble conforme aux dispositions du *manuel d'opérations* (pièce R-2) et correspond au témoignage de M. Hollin. Je remarque en outre que le requérant a déclaré avoir dû suivre un programme de formation IFR pour un

Bell 212 alors qu'il avait de l'expérience de pilotage du Bell 214 ST et que les procédures IFR de ces deux appareils ne diffèrent absolument pas. Un exploitant peut choisir d'offrir un programme de formation plus étendu, mais il n'y a ni preuve ni témoignage que l'exploitant aurait fait quelque chose d'interdit. En fait, on ne comprend pas pourquoi M. Hénault n'a pas soulevé la question auprès d'un instructeur ou d'un représentant de l'entreprise au début du programme de formation.

[47] Par conséquent, compte tenu de la preuve et des témoignages présentés, je conclus que le programme de formation a été donné conformément aux critères approuvés par Transports Canada.

C. Fatigue

[48] Il est évident que les heures à bord du simulateur variaient grandement pendant la formation du requérant, mais c'est une pratique qui fait partie d'un programme de formation, quand la formation à bord des simulateurs prévoit des changements dans les heures de sommeil des pilotes, nécessitant adaptabilité par les pilotes. Le témoignage de M. Hénault est crédible, et je n'ai aucun doute que la fatigue a été un facteur d'échec ce jour-là.

[49] Le témoignage de M. Bruce nous a permis de clarifier que l'article 700.16 du RAC s'applique aux vols commerciaux, et non aux programmes de formation au sol et à bord de simulateurs. Il n'y a pas de doute qu'un programme de formation doit respecter les limites humaines pour le temps en devoir et les facteurs de fatigue. Toutefois, comme le Tribunal n'a eu ni preuve ni témoignage concernant les fonctions des pilotes durant la journée, soit au sol soit à bord du simulateur, sa décision repose sur le fait que le programme de formation était approuvé par Transports Canada. Une fois à Dallas, cependant, il relevait de l'instructeur de respecter le programme, et le PVA devait vérifier et confirmer d'une façon quelconque que l'équipage était apte à subir le test en vol. Cela dit, mis à part le fait que les cours au sol étaient essentiellement des notions d'administration et non de pratique, aucune objection n'a été soulevée concernant le contenu du programme et le respect des normes de Transports Canada. En fait, le requérant a fait valoir qu'HTSC ne respectait pas son propre *manuel d'opérations* et qu'on lui avait fait suivre le mauvais programme de formation.

[50] Pour ce qui est à savoir si le PVA a vérifié si les pilotes étaient en forme pour subir le test en vol, les témoignages du requérant et du ministre se contredisent concernant la manière dont le PVA a vérifié si l'équipage était physiquement et mentalement prêt à subir le test. Le Tribunal a entendu deux témoins, MM. Hollin et Masson, dire que M. Hollin avait soulevé le questionnement à savoir si l'équipage était prêt à prendre le test, tandis que M. Hénault a dit que la question n'avait été soulevée qu'après l'échec du test en vol. Étant donné les témoignages, il semble probable que la question a été soulevée par le PVA au cours de l'exposé ayant précédé le CCP. MM. Hollin et Masson ont tous deux affirmé que le questionnement sur l'état de préparation de l'équipage à prendre le test en vol s'est produite au cours de l'exposé ayant précédé le CCP.

D. Responsabilité

[51] Je n'ai aucun problème à accepter le principe selon lequel la responsabilité de fatigue doit être partagée à la fois par l'exploitant et le pilote. Selon les témoignages et la preuve, il semble que le cours approuvé par Transports Canada a été donné comme le prévoit le *manual d'opérations*. Comme je l'ai déjà dit, selon des témoignages, la question de la fatigue a été soulevée par le PVA au cours de l'exposé ayant précédé le CCP.

[52] J'estime aussi que, au bout du compte, le pilote qui subit un test en vol ou effectue un vol a le dernier mot quant à sa capacité de faire le travail de façon sécuritaire et efficace ce jour-là. La fatigue varie d'un individu à l'autre. Les habitudes de sommeil, la capacité de gérer le stress et la santé générale des pilotes ne sont pas la responsabilité du PVA. M. Hénault a dit que la fatigue s'accumulait pendant toute la durée de la formation. Il en a parlé plusieurs fois avec son copilote quand ils étudiaient ensemble. Il semble toutefois qu'il n'en ait pas parlé à l'entreprise, à l'instructeur de l'entreprise qui se trouvait à Dallas ou au PVA – à qui il en a parlé après le test seulement. À mon avis, M. Hénault a eu plusieurs possibilités de discuter du programme qu'il aurait dû suivre, des longues heures de formation et des périodes de repos qu'il aurait dû avoir et du fait que, finalement, il n'était pas prêt à subir le test en vol le 18 octobre 2011. Rien dans la preuve présentée n'indique que des mesures disciplinaires auraient été prises par l'entreprise si le requérant avait refusé de subir le CCP, mis à part les dires du requérant. Un pilote ne peut pas déléguer ses responsabilités concernant son propre bien-être physique et mental. Malheureusement, le requérant a choisi de ne pas discuter de la question, et il doit accepter les conséquences de son rendement durant le test en vol.

VII. DÉCISION

[53] Le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Philibert Pierre Hénault, ne répond pas aux qualifications et aux conditions de délivrance du document d'aviation à la suite du contrôle de la compétence du pilote.

Le 30 octobre 2013

(Original signé)

Franco Pietracupa

Conseiller