

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

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

- et -

**Richard Vigeant**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Loi sur l'aéronautique*, S.C., chap. A-2, art. 7.7, 8.5

*Règlement sur la sûreté des aérodromes*, SOR/87-452, par. 20(1)

**Employé, Infraction de responsabilité absolue, Diligence raisonnable, Contrôle des passagers, Infraction de responsabilité stricte, Postes de fouille**

---

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

---

**Décision : le 25 janvier 1999**

*Le ministre des Transports a démontré selon une prépondérance des probabilités que l'intimé Richard Vigeant a contrevenu au paragraphe 20(1) du Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodromes. Conséquemment, le Tribunal maintient la décision du ministre et confirme le montant de l'amende de cent cinquante dollars (150,00 \$). L'amende est payable à l'ordre du Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les quinze (15) jours suivant la signification de la présente décision.*

**Une audience en révision** relative à l'affaire en rubrique a été tenue le vendredi 6 novembre 1998 à 9 heures à la Cour fédérale du Canada, dans la ville de Montréal (Québec).

**OBJET DE L'AUDIENCE EN RÉVISION**

Le ministre des Transports demande au Tribunal de l'aviation civile de confirmer la contravention au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodromes* et d'imposer le paiement de l'amende de cent cinquante dollars (150,00 \$) à M. Richard Vigeant, tel qu'indiqué dans l'avis d'amende émis le 9 juin 1998. Cette amende était due le 9 juillet 1998.

## LES FAITS

Le 28 mai 1998, vers 14 h 10, l'intimé ainsi que deux collègues de travail se présente à l'aéroport de Mirabel afin de prendre le vol numéro 245 d'Air Transat en direction de Toronto. Ce jour-là, les postes de fouille de l'aéroport sont fermés. L'intimé et ses compagnons de voyage, employés de la compagnie Haycot, compagnie de service, filiale d'Air Transat, décident d'utiliser un de leur laissez-passer, en l'occurrence une clé magnétique, afin d'accéder à la barrière de l'avion, qui se trouve dans la zone réglementée, et prendre leur vol.

Les faits ne sont pas contestés.

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Les parties ont convenu d'entendre les causes de Richard Vigeant, Carole Arseneau et Claude Racicot en une seule et même audience compte tenu de la similitude des faits et des éléments de preuve tant au niveau documentaire que testimonial. En effet, ces trois personnes, alors qu'elles voyageaient ensemble, sont accusées d'avoir contrevenu au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodromes*. Toutefois, le Tribunal se doit de rédiger des jugements distincts puisque chaque dossier porte son numéro respectif et qu'une contravention a été émise pour chacune des personnes.

M. André Marinier, représentant du ministre des Transports, a présenté quatre (4) témoins.

M<sup>e</sup> Jean-François Lemay, représentant de l'intimé, a présenté un témoin soit, Carole Arseneau.

## HISTORIQUE ET PREUVE TESTIMONIALE

André Sauvé, inspecteur pour Transports Canada, témoigne à l'effet qu'il a vu l'intimé accompagné de deux personnes avant qu'il ne franchisse la porte à accès contrôlé et, par la suite, dans la zone réglementée sur l'aéroquai. M. Sauvé a intercepté les trois voyageurs et s'est adressé à eux sur la passerelle conduisant à l'avion. Les témoignages relatifs à la conversation entre M. Vigeant, ses compagnons de voyages et l'inspecteur Sauvé, sont contradictoires.

Selon André Sauvé, il aurait été question de postes de fouille, ce à quoi les trois voyageurs auraient répondu qu'ils étaient en devoir ce jour-là et qu'ils n'avaient pas à passer la fouille.

Quant au témoin Carole Arseneau, elle prétend qu'il n'a jamais été question de point de fouille et que M. Sauvé désirait plutôt savoir s'ils détenaient des billets d'avion, s'ils voyageaient par affaires et s'ils étaient membres d'équipage. L'intimé, qui n'est pas membre d'équipage, avait en effet un billet d'avion afin de se rendre à Toronto par affaires, mais en tant que passager.

Il fut mis en preuve que pour les vols en transit, des billets sont émis pour les employés de compagnies aériennes ainsi que les employés des filiales desdites compagnies qui voyagent par affaires. Aucun autre passager ne peut voyager sur ces vols, à l'exception des passagers déjà à bord avant l'escale transit.

Aussi, lorsqu'il n'y a pas de départ de vols réguliers prévu, les postes de fouille sont fermés. Or, il ressort des divers témoignages, que les points de fouille étaient fermés le 28 mai 1998, puisqu'il n'y avait pas de vols cette journée-là à Mirabel. Toutefois, un employé de la compagnie Kolossal, responsable de la sécurité à l'aéroport de Mirabel, était présent à l'aéroport et accessible toute la journée afin de pallier à cet état de fait.

En contre-interrogatoire, M<sup>me</sup> Colette Ross, superviseur de la compagnie Kolossal, admet qu'à l'époque de l'infraction, il n'y avait aucune procédure écrite concernant la politique des points de fouille lorsque ceux-ci étaient fermés.

Aussi, à partir de septembre 1997, suite au transfert des vols de Mirabel à Dorval, impliquant une réduction significative des activités aériennes à Mirabel, les heures d'ouverture des points de fouille furent considérablement réduites et aucun système n'a été mis en place pour pallier à cette situation.

## LE DROIT

Le ministre prétend que M. Vigeant a contrevenu au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodromes* qui prévoit ce qui suit :

Il est interdit d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins d'avoir en sa possession un laissez-passer remis pour cette zone et de se conformer à toutes les conditions de remise ou d'approbation du laissez-passer.

Les conditions de remise sont spécifiées à l'alinéa 2.1h) du *Système de sécurité – conditions d'émission*, émis par Aéroports de Montréal (ADM), qui stipule ce qui suit :

Un détenteur de laissez-passer, passager sur un vol commercial, doit passer avant l'embarquement au poste de fouille des passagers. Il est interdit d'utiliser son laissez-passer pour s'y soustraire.

## ARGUMENTATION

En plaidoirie M<sup>c</sup> Lemay, représentant de l'intimé, présente une synthèse des diverses catégories d'infractions. Les catégories d'infractions sont très bien définies dans l'arrêt *Sault Ste-Marie*<sup>e</sup>, auquel nous réfère M Lemay. Il y a les infractions de *mens rea*, les infractions de responsabilité stricte et les infractions de responsabilité absolue.

Tout d'abord, dans les infractions de *mens rea*, l'élément intentionnel doit être clairement exprimé. Quant aux infractions de responsabilité absolue, le législateur indique clairement que la simple preuve de l'acte prohibé est suffisante pour en arriver à un verdict de culpabilité. Finalement, l'infraction de responsabilité stricte permet une défense de diligence raisonnable, c'est-à-dire une fois l'infraction prouvée par le requérant, le fardeau de preuve revient au contrevenant et celui-ci doit démontrer qu'il a pris toutes les dispositions qui s'imposaient pour éviter l'infraction.

L'intimé allègue que nous sommes en présence d'une infraction de responsabilité stricte. Toutefois, il souligne que le texte de l'alinéa 2.1h) du système de sécurité suggère l'intention à travers les mots « pour s'y soustraire ».

Selon M<sup>e</sup> Lemay, la question soulevée ici est la suivante : est-ce que l'intimé avait vraiment l'intention de se soustraire à la fouille? Il s'est procuré un billet d'avion et s'est présenté au poste de fouille. Le poste de fouille était fermé et aucun système transitoire alternatif n'était en place.

Les parties ont établi que les compagnies aériennes et ADM étaient responsables des politiques relatives à la sécurité. Dans son argumentation, l'intimé allègue qu'il a respecté toutes les politiques émises par ADM, puisqu'il n'y avait pas de point de fouille ouvert le jour de la contravention, que conséquemment il ne pouvait y avoir violation de la disposition réglementaire et que finalement il n'y avait pas d'intention donc pas d'infraction.

En terminant sa plaidoirie, le représentant de l'intimé démontre que lors d'une réunion du « Airlines Operators Committee » (pièce I-1) en date du 11 juin 1998, il y eut reconnaissance des lacunes du système de sécurité et que le 28 mai 1998 il n'y avait encore aucune politique d'établie concernant la sécurité durant cette période de flottement.

Dans son argumentation le ministre des Transports nous réfère à l'article 14 et à l'alinéa 16a) du *Règlement sur les mesures de sûreté des transporteurs aériens* qui suivent l'application de l'article 4.7 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Les articles 14 et 16 du *Règlement sur les mesures de sûreté des transporteurs aériens* se rapportent à la fouille. L'article 14 se lit ainsi :

14. Pour l'application de l'article 4.7 de la *Loi sur l'aéronautique* et du présent règlement, les fouilles sont effectuées par un agent de sûreté au cours du contrôle de personnes, d'effets personnels, de bagages et de fret.

L'article 16 dit ce qui suit :

16. Il est interdit aux transporteurs aériens de transporter :

a) les passagers, les effets personnels, les bagages ou le fret qui n'ont pas fait l'objet d'un contrôle conformément aux mesures de sûreté prises et mises en oeuvre par lui en application du paragraphe 4(2);

L'article 4 du *Règlement sur les mesures de sûreté des transporteurs aériens* énonce ce qui suit :

4.(1) Le ministre peut, par arrêté, prescrire les mesures de sûreté que doit prendre et mettre en oeuvre tout transporteur aérien.

(2) Le transporteur aérien doit prendre et mettre en oeuvre les mesures de sûreté prescrites par le ministre en vertu du paragraphe (1).

Selon le représentant du ministre, tous les aspects du transport aérien sont reliés entre eux et il faut en assurer la sécurité en insistant sur une application rigide, stricte et inhérente aux lois et règlements relatifs aux mesures de sûreté. Selon M. Marinier toutes les infrastructures étaient en place et la sécurité doit passer avant toute chose dans le domaine du transport aérien.

## MOTIFS DE LA DÉCISION

Il a été décidé à plusieurs reprises que les infractions contre le bien-être public qui menacent la santé ou la sécurité et la plupart des infractions commises au terme de la *Loi sur l'aéronautique* et toute législation connexe sont infailliblement considérées comme des infractions de responsabilité stricte. Il n'y a pas d'infraction de responsabilité absolue au terme de la *Loi sur l'aéronautique* et de la législation subordonnée.

Compte tenu des nombreux éléments de droit soulevés et habilement présentés par M<sup>e</sup> Lemay dans la présente cause, le Tribunal estime nécessaire de reprendre la définition de l'infraction de responsabilité stricte selon le Juge Dickson dans l'arrêt *Sault Ste-Marie*<sup>[2]</sup> et de l'appliquer sans ambiguïté et de la façon la plus équitable qu'il soit à la présente cause.

M. le Juge Dickson définit ainsi l'infraction de responsabilité stricte :

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.

(je souligne).

Quant à l'argument de l'intimé à l'effet que le ministre des Transports doit prouver l'intention suite au vocable « pour s'y soustraire » de l'alinéa 2.1h) du système de sécurité, le Tribunal ne peut adhérer à une telle interprétation compte tenu de l'esprit de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements connexes.

La règle générale veut qu'il ne soit pas nécessaire de prouver l'intention dans les infractions de responsabilité stricte. Je ne crois pas que les cas d'exceptions soulevés par M<sup>e</sup> Lemay ne s'appliquent à la présente cause. Il est possible que l'exigence de l'intention coupable soit applicable dans certaines infractions contre le bien-être public lorsque, par exemple, la preuve entraîne une peine d'emprisonnement ou une grosse amende. Ce n'est pas le cas ici. Le Tribunal écarte donc cet argument. L'intimé connaissait ou devait connaître la situation au moment de l'infraction ainsi que les mesures à prendre, compte tenu de ses occupations professionnelles. Sa négligence et/ou son insouciance ont conduit à l'infraction.

Le représentant de l'intimé prétend également que toutes les politiques émises par ADM ont été respectées. Or, le libellé de l'alinéa 2.1h) du *Système de sécurité – conditions d'émission* est clair. M. Vigeant, qui occupe une activité reliée à l'aéronautique, dont la priorité est la sécurité, n'a offert aucune défense recevable face à ses actions et/ou omissions. Il ne pouvait pas se rendre dans la zone réglementée à titre de passager (et ce, même s'il voyageait par affaires) en utilisant une clé magnétique.

Ainsi, tel qu'il fût décidé dans l'affaire *R. c. Légaré Auto Ltée*, J.E. 82-191 (C.A.) :

Lorsqu'il s'agit de l'exercice d'une activité particulière, par opposition aux occupations communes et ordinaires de la vie, la diligence requise est celle dont ferait preuve une personne raisonnable s'adonnant à la même activité.

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

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.

Les mesures nécessaires qui s'imposaient dans le cas présent étaient simplement d'entrer en contact avec un employé de la compagnie de sécurité. Or, l'intimé n'a produit aucune preuve à cet effet et le fait de s'être présenté au poste de fouille, billet en main, est loin de remplir les conditions nécessaires du renversement du fardeau de preuve puisqu'il s'agit de procédures normales.

En conséquence, compte tenu du fait que l'infraction reprochée est une infraction de responsabilité stricte, que le ministre des Transports a prouvé l'accomplissement de l'infraction, que l'intimé n'a pas pris toutes les précautions nécessaires et raisonnables afin d'éviter la contravention, le Tribunal confirme la décision du ministre des Transports d'imposer une amende de cent cinquante dollars (150,00 \$) à Richard Vigeant.

## DÉCISION

**Le ministre des Transports a démontré selon une prépondérance des probabilités que l'intimé Richard Vigeant a contrevenu au paragraphe 20(1) du *Règlement sur les mesures de sûreté aux aérodromes*. Conséquemment, le Tribunal maintient la décision du ministre et confirme le montant de l'amende de cent cinquante dollars (150,00 \$).**

M<sup>e</sup> Carole Anne Soucy  
Conseillère  
Tribunal de l'aviation civile

---

<sup>[1]</sup> [1978] 2 R.C.S. 1299.

<sup>[2]</sup> Id., p.1326.