

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Aviation Portneuf, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'Air, C.R.C. 1978, c. 2, art. 804

**Décision à la suite d'une révision
Michel Larose**

Décision : le 4 décembre 1990

Entendue : Québec (Québec), le 21 novembre 1990

Je maintiens la décision du ministre des transports d'imposer une amende de

250 \$ à « Aviation Portneuf » laquelle amende fut imposée le 24 juillet 1990. Un chèque payable au Receveur général du Canada devra être envoyé dans les 30 jours suivant la réception de ma décision au :

Tribunal de l'aviation civile

344, rue Slater, Bureau 405

Ottawa, Ontario K1A 0N5

DOCUMENTS ET TÉMOIGNAGES

Durant la première partie de l'audience, monsieur Bourgouin, présentateur pour Transports Canada, a déposé auprès du conseiller les documents M-1 à M-4, soit deux (2) *Règlements de l'air* et deux (2) Ordonnances sur la navigation aérienne.

Sous la pièce M-1, l'article 804 du *Règlement de l'air* se lit ainsi « Nul ne pourra décoller d'un aérodrome ou y atterrir de nuit, si ledit aérodrome n'est pas éclairé et ce, conformément à l'article 311 ».

Sous la pièce M-2, l'article 311 se lit ainsi :

« Le ministre peut établir des ordonnances visant à :

- a) Prescrire les marques et les feux à utiliser de jour et de nuit à un aérodrome;
- b) Prescrire ou approuver les taxes à demander pour l'utilisation d'un aéroport ou de ses installations et services; et
- c) Prescrire toute condition qu'il jugera nécessaire relativement à l'exploitation d'un aérodrome. »

Sous la pièce M-3, une Ordonnance sur la navigation aérienne, série 3, numéro 2, intitulée « Ordonnance concernant le balisage lumineux minimal des aérodromes », l'article 2 se lit ainsi « Dans la présente ordonnance "feu" désigne une source ponctuelle de rayonnement lumineux » et l'article 3, alinéa 2 se lit ainsi :

« Les feux blancs fixes mentionnés à l'alinéa seront disposés de la façon suivante :

- a) La distance entre les rangées parallèles de feux ne sera ni supérieure à 200 pieds ni inférieure à 75 pieds;
- b) La distance entre les feux de chacune des rangées parallèles de feux ne sera pas supérieure à 200 pieds;
- c) Chacune des rangées parallèles de feux aura au moins 1400 pieds de longueur et comprendront au moins 8 feux; et
- d) Chaque feu de l'une des rangées parallèles de feux sera vis-à-vis d'un feu de l'autre rangée, la ligne imaginaire reliant deux feux opposés étant perpendiculaire à l'axe de l'aire de décollage et d'atterrissage. »

Puis sous la pièce M-4, une ordonnance sur la navigation aérienne où on décrit le terme « nuit »: « Relativement à tout lieu au Canada, la nuit désigne la période de temps durant laquelle le centre du disque solaire est à plus de 6 degrés au-dessous de l'horizon et, en tout lieu où le soleil se lève et se couche tous les jours, la nuit peut être considérée comme la période qui commence une demi-heure après le coucher du soleil et qui se termine une demi-heure avant le lever du soleil ». Je tiens aussi à préciser que la demi-heure suivant le coucher du soleil est appelée le crépuscule officiel.

Par la suite, un premier témoin fut appelé, soit monsieur Charles McDonald, gestionnaire - station d'information de vols à l'aéroport de Québec, et ce dernier déposa auprès du Tribunal

qu'en date du 12 septembre 1989 la nuit officielle était survenue à 23 h 4 (temps universel coordonné) et que le crépuscule, soit la demi-heure suivante, était survenue à 23 h 34 (temps universel coordonné). Pour calculer l'heure locale, il s'agissait de prendre le temps universel coordonné et de soustraire 4 heures pour obtenir l'heure avancée de l'est ce qui donnait 19 h 4 et 19 h 34. À l'appui de son témoignage, monsieur Mc Donald a déposé le document officiel sous la cote M-5.

Comme deuxième témoin, monsieur Alexandre Leclerc, plaignant, qui est conseiller en entreprises et qui est un résidant du lac Sept-Îles, affirma au Tribunal, en déposant sous la cote M-6 une carte de bathymétrie du lac Sept-Îles, que le 12 septembre 1989 il se trouvait dans la partie ouest du lac Sept-Îles à sa résidence vers 19 h 50 et à ce moment-là, il a entendu un avion provenant du nord. Il devint très inquiet étant donné que le bateau de sa fille ne se trouvait pas au quai. L'avion se dirigeait nord-sud en passant par la partie ouest. Son propre chalet se trouve à environ une dizaine de chalets au sud de la base de « Aviation Portneuf ».

Monsieur Leclerc se dirigea donc vers la base de « Aviation Portneuf » alors que l'avion se préparait à amerrir et cette base d'aviation est située tout à côté du chalet de monsieur Goyer. Monsieur Leclerc nota que l'avion avait ses lumières allumées et que le « Beaver Bleu » était venu accoster au quai de « Aviation Portneuf ». Puis monsieur Alexandre Leclerc signa une plainte en date du 8 novembre 1989. Ce document est identifié à mon dossier sous la cote M-7.

Le troisième témoin, soit monsieur Dave Irvin, agent de la GRC, alla saisir le livre de bord du « Beaver » immatriculé CFMXR à Trois-Rivières le 7 mai 1990. La photocopie de ce livre de bord fut dûment signée par monsieur Serge Leclerc, comme quoi cette photocopie représentait l'original. Cette photocopie du livre de bord a été identifiée sous la cote M-8 et cette saisie fut effectuée le 7 mai 1990. On retrouve comme dernière entrée dans ce livre de bord : 12 septembre 1989 point de départ et destination lac Sept-Îles, équipage G. Drolet, décollage 19 h 10, amerrissage 19 h 35, temps dans les airs 25 minutes, temps de vol 30 minutes, nombre de personnes à bord 2 et le tout était signé par monsieur Gilles Drolet, pilote.

Par la suite, Transports Canada déposa sous la cote M-9 le certificat d'immatriculation de l'aéronef, soit un « Beaver DHC-2 » immatriculé CFMXR.

Tout le texte précité est en fait la preuve faite par Transports Canada concernant un amerrissage fait de nuit le 12 septembre 1989 par un aéronef, soit un « Beaver DHC-2 » immatriculé CFMXR sur le lac Sept-Îles.

En contre-interrogatoire, monsieur Serge Leclerc, intimé, fit admettre à monsieur Dave Irving que le document M-8, soit le livre de bord, n'avait pas été altéré de quelque façon que se soit. Puis, monsieur Leclerc demanda à monsieur Mc Donald quelles étaient les conditions météorologiques le 12 septembre 1989 et plus particulièrement le rapport des vents. Et monsieur Mc Donald de lui répondre qu'entre 23 h 4 et 23 h 34 le 12 septembre 1989 (temps universel coordonné) que les vents étaient calmes dans la journée, direction ouest-nord-ouest avec des vents maximum de force 7.

Puis, monsieur Leclerc changea les points cardinaux sur le document M-6, qui est une carte de bathymétrie du lac Sept-Îles en portant le nord à gauche d'où il était inscrit et en faisant dévier les trois (3) autres points cardinaux. Il mentionna au conseiller du Tribunal que l'amerrissage s'était fait autrement, c'est-à-dire, dans une autre direction que celle mentionnée par monsieur Alexandre Leclerc.

En deuxième partie d'audience, monsieur Serge Leclerc affirma au conseiller du Tribunal qu'il était présent le 12 septembre 1989 à la base de « Aviation Portneuf » car il était à ce moment-là le répartiteur et que selon lui, il était bien 19 h 35. Puis, monsieur Leclerc ajouta que monsieur Gilles Drolet le pilote ne pouvait plus être rejoint et que l'autre personne qui se trouvait à bord de l'aéronef le 12 septembre 1989 était une dame, soit madame Murielle Dion, qui était sa belle-sœur et que cette dernière ne pouvait venir à l'audience du 21 novembre 1990. Monsieur Leclerc déplorait que l'on puisse lui imposer une amende sur une simple déclaration et il mentionna au conseiller qu'il y avait une dispute qui perdurait entre les riverains et « Aviation Portneuf » car depuis au moins 10 ans, les riverains se battaient contre « Aviation Portneuf » pour faire cesser les opérations sur le lac Sept-Îles.

En contre-interrogatoire, monsieur Bourgouin de Transports Canada mentionna au conseiller qu'aucune plainte n'avait été faite contre « Aviation Portneuf » avec malice et qu'à sa connaissance c'était la première qui se rendait devant le Tribunal de l'aviation civile.

En argumentation finale, monsieur Serge Leclerc mentionna que l'heure inscrite sur le livre de bord était bien pour le 12 septembre 1989, 19 h 10 à 19 h 35, que l'amerrissage s'était effectué dans une toute autre direction que celle mentionnée par monsieur Alexandre Leclerc le plaignant et qu'il ne voulait pas avoir une amende suite à la mésentente qui existait entre « Aviation Portneuf » et les riverains du lac Sept-Îles.

Quant à monsieur Bourgouin de Transports Canada, ce dernier mentionna que la plainte n'avait pas été faite par malice car le citoyen monsieur Alexandre Leclerc s'inquiétait énormément de la présence de sa fille sur le lac alors qu'il faisait nuit et que la sécurité devrait toujours être respectée, plus particulièrement pour les compagnies commerciales.

CONCLUSION

L'amende imposée le 24 juillet 1990 par Transports Canada à « Aviation Portneuf » au montant de 250 \$ en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*. Le ministre des transports a décidé de vous imposer une amende parce que vous avez contrevenu à l'article 804 du *Règlement de l'air* alors que le 12 septembre 1989 l'aéronef « Beaver DHC-2 » immatriculé CFMXR et piloté par monsieur Gilles Drolet a amerri sur le lac Sept-Îles durant la période de nuit officielle, sans que ledit lac soit éclairé, conformément à l'ordonnance sur la navigation aérienne, série 3, numéro 2 (en référence à l'article 311 du *Règlement de l'air*) est pleinement justifiée.

Premièrement, le document M-5 mentionne que le coucher du soleil le 12 septembre 1989 a eu lieu à 23 h 4 et que le crépuscule officiel, soit la nuit une demi-heure plus tard à 23 h 34 pour des heures avancées de l'est de 19 h 4 et 19 h 34. Dans cette même veine, le livre de bord, soit le document M-8 mentionne que le décollage a eu lieu à 19 h 10 au lieu de 19 h 4 (coucher du

soleil) et l'amerrissage à 19 h 35 alors que le crépuscule officiel avait déjà eu lieu à 19 h 34 (nuit).

Deuxièmement, en cours d'audience, le pilote ainsi que la passagère ne sont pas venus témoigner pour contredire les heures mentionnées par Transports Canada et selon moi, cette situation demeure déterminante dans l'appréciation de la preuve présentée par l'intimé.

Finalement, en tant que conseiller du Tribunal de l'aviation civile, je ne peux que souscrire à la thèse que la plus grande sécurité doit toujours prévaloir lors des déplacements d'aéronefs et tout particulièrement sur des lacs où un hydravion amerrit alors que des plaisanciers peuvent s'y trouver et que le crépuscule est déjà arrivé.