

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Eagle Flight Centre , requérant(e)

- et -

Ministre des transports, intimé(e)

LÉGISLATION :

paragraphe 406.03(1) du Règlement de l'aviation canadien, DORS/96 433, en vertu de l'article 7.7 de la Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2

Décision à la suite d'une révision
J. Richard W. Hall

Décision : le 19 novembre 2013

Référence : 1074040 Ontario Inc. c. Canada (Ministre des Transports), 2013 TATCF 34 (révision)

[Traduction française officielle]

Affaire entendue à Toronto (Ontario), le 15 novembre 2012 et les 17 et 18 juin 2013

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : La ministre des Transports n'a pas démontré que la requérante, 1074040 Ontario Inc., a contrevenu au paragraphe 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Par conséquent, l'amende de 5 000 \$ est annulée.

I. HISTORIQUE

[1] La requérante, 1074040 Ontario Inc., qui fait affaire sous le nom de Eagle Flight Centre (Eagle Flight Centre), a reçu un avis d'amende pour contravention (avis) du ministre des Transports (ministre); cet avis est daté du 12 mai 2010 et la ministre y allègue que la requérante a enfreint les dispositions du paragraphe 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*,

DORS/96-433 (RAC). Par conséquent, Eagle Flight Centre s'est vu imposer une amende de 5 000 \$. L'annexe A de l'avis reçu par la requérante est rédigée comme suit :

[traduction]

Le ou vers le 18 mai 2009, à ou près de Sudbury, en Ontario, vous, 1074040 Ontario Inc., une entreprise faisant affaire sous le nom de Eagle Flight Centre, exploitiez un service d'entraînement en vol en utilisant à cette fin un avion ou un hélicoptère au Canada et vous ne vous conformiez pas à cette fin aux conditions et aux spécifications d'exploitation indiquées sur un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage qui ne vous autorisait donc pas à exploiter ce service. Plus précisément (et tel que prévu à l'alinéa 406.13a) du *Règlement de l'aviation canadien* [RAC]), vous n'employiez pas à ce moment-là de gestionnaire de la maintenance à temps plein et vous contreveniez donc aux dispositions du paragraphe 406.03(1) du RAC. Amende infligée : 5 000 \$

[2] La demande de révision de la requérante a été reçue par le Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) le 10 juin 2010.

[3] Les expressions « personne responsable de la maintenance (PRM) » et « gestionnaire de la maintenance » ont été utilisées tout comme si elles étaient interchangeables durant l'audience en révision, mais la présente décision rendue à la suite d'une révision porte seulement sur le poste de gestionnaire de la maintenance, tel qu'il est indiqué dans l'avis et au sous-alinéa 406.11(2)b)(iv) du RAC.

II. LOIS ET RÈGLEMENTS

[4] Les paragraphes 406.03(1) et 406.11(1), l'alinéa 406.11(2)a), le sous-alinéa 406.11(2)b)(iv) et l'article 406.13 du RAC sont libellés comme suit :

406.03(1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), il est interdit d'exploiter au Canada un service d'entraînement en vol qui utilise un avion ou un hélicoptère à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage autorisant l'exploitation de ce service et de se conformer aux conditions et aux spécifications d'exploitation indiquées sur ce certificat.

[...]

406.11(1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre ou modifie un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage si le demandeur qui lui en fait la demande en la forme et de la manière prévues dans les normes de délivrance des licences du personnel lui démontre qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

- a) maintenir une structure organisationnelle convenable;
- b) maintenir un contrôle d'exploitation;
- c) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance;
- d) satisfaire aux normes de délivrance des licences du personnel;
- e) mener l'exploitation d'une manière sécuritaire.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le demandeur doit :

- a) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation;
- b) disposer d'un personnel de gestion qui est employé à temps plein et exerce les fonctions liées aux postes suivants :

[...]

(iv) gestionnaire de la maintenance, si le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé;

[...]

406.13 Le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage comporte les conditions générales suivantes :

a) l'unité de formation au pilotage maintient la structure organisationnelle visée à l'alinéa 406.11(1)a);

III. PREUVE

A. Ministre

(1) Robert Treleaven

[5] Robert Treleaven est inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile à Transports Canada ainsi que technicien d'entretien d'aéronef (TEA) breveté et pilote titulaire d'une licence. Son rôle actuel à Transports Canada consiste entre autres à diriger un petit groupe d'inspecteurs de la navigabilité aérienne.

[6] Il a déclaré qu'il avait été mis au courant de la situation impliquant Eagle Flight Centre lorsque Chad Joseph Laframboise lui a téléphoné le 14 mai 2009 afin de lui mentionner que Roland Kurt Hemmer, le détenteur de certificat pour Eagle Flight Centre, lui avait demandé de l'aider à faire l'inspection de validation de programme qui était prévue pour le mois suivant. M. Laframboise a expliqué qu'il n'agissait plus comme gestionnaire de la maintenance de Eagle Flight Centre depuis la fin de 2008. M. Treleaven a demandé à M. Laframboise de lui indiquer cela par écrit et ce dernier lui a donc envoyé un courriel où figurait cette information le 14 mai 2009 (pièce M-1).

[7] Après avoir parlé à M. Laframboise, M. Treleaven a vérifié si un nouveau gestionnaire de la maintenance avait été nommé au sein de l'entreprise. Cependant, il n'a rien trouvé qui lui aurait indiqué que tel était le cas. M. Treleaven a précisé que l'entraînement en vol se poursuivait à l'époque au Eagle Flight Centre et que c'est la raison pour laquelle il a rempli l'avis de détection qui a incité le service Application des règlements de l'aéronautique de Transports Canada à examiner l'affaire plus à fond.

[8] Lors de son contre-interrogatoire, M. Treleaven a déclaré qu'il n'avait pas dit à M. Hemmer que M. Laframboise n'était plus gestionnaire de la maintenance avant de communiquer avec lui le 25 mai 2009, bien qu'il avait tenté de le joindre avant cette date.

[9] Lors d'un nouvel interrogatoire, M. Treleaven a reconnu qu'il était indiqué dans l'organigramme figurant dans le Manuel de contrôle de la maintenance (pièce M-3) que M. Laframboise était gestionnaire de la maintenance, et que ce document était en vigueur en mai 2009.

[10] Lorsqu'il a comparu de nouveau, on a montré à M. Treleaven la facture de M. Laframboise (pièce A-3) ainsi que l'entente relative à la poursuite de la relation d'affaires (pièce A-5). Il a déclaré qu'il ne reconnaissait pas ces documents.

(2) **William Randy Miller**

[11] William Randy Miller est inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile au service Application des règlements de l'aéronautique de Transports Canada. Il est titulaire d'un brevet de TEA ainsi que d'un brevet de pilote privé. Il a précisé qu'il avait envoyé une lettre à Eagle Flight Centre afin de l'informer que Transports Canada menait une enquête au sujet de l'entreprise relativement à une contravention alléguée des dispositions du paragraphe 406.03(1) du RAC(pièce M-16).

[12] M. Miller a indiqué que M. Hemmer avait soumis des exemplaires du carnet de route, des relevés de vols de l'entreprise et des pages de données du carnet de route pour la période appropriée lorsqu'on le lui avait demandé, y compris une liste des séances d'entraînement en vol données qui avaient eu lieu à Eagle Flight Centre le 18 mai 2009 (pièce M-18).

[13] M. Miller a ensuite lu, afin de la faire admettre en preuve, une lettre de réponse datée du 7 avril 2010 rédigée par M. Hemmer, dans laquelle il était mentionné que M. Laframboise était toujours gestionnaire de la maintenance à l'époque (pièce M-21). Une lettre signée par M. Laframboise était jointe à cette lettre. M. Miller a déclaré qu'après avoir reçu ces lettres, il a téléphoné à M. Hemmer le 15 avril 2010 pour discuter de l'enquête. Il a aussi affirmé que durant cette conversation, M. Hemmer avait mentionné que l'entreprise recourait à un gestionnaire de la maintenance à l'époque et qu'elle cherchait à remplacer M. Laframboise, qui occupait ce poste. M. Hemmer a aussi déclaré qu'il ne savait pas que M. Laframboise avait envoyé un courriel qui traitait du fait qu'il avait démissionné, et qu'il n'avait pas reçu de copie de ce courriel. Lors de cette discussion, M. Hemmer a dit que M. Laframboise avait affirmé qu'il continuerait à exercer ses fonctions de gestionnaire de la maintenance jusqu'à ce qu'un nouveau titulaire soit recruté.

[14] M. Miller a ensuite téléphoné à M. Laframboise pour discuter de la lettre signée par ce dernier, laquelle se trouvait dans le colis envoyé par M. Hemmer. Il a précisé que M. Laframboise lui avait dit qu'il avait mentionné à M. Hemmer à la fin de 2008 qu'il souhaitait démissionner de son poste de gestionnaire de la maintenance, et que M. Hemmer lui avait demandé s'il accepterait de l'aider à trouver un remplaçant. M. Laframboise a déclaré qu'il avait trouvé deux candidats et qu'il avait ensuite indiqué à M. Hemmer qu'il ne pouvait rien faire de plus. Il a ensuite dit à M. Miller que M. Hemmer lui avait apporté une lettre pour qu'il la signe et qu'il lui avait aussi demandé d'y rayer les renseignements inexacts qui y figuraient.

[15] M. Miller a ensuite demandé à M. Laframboise s'il avait agi comme gestionnaire de la maintenance de janvier à mai 2009, ce qu'a nié M. Laframboise. Ce dernier a dit que M. Hemmer a continué de communiquer avec lui durant cette période, mais qu'il ne savait pas ce qu'il advenait de l'aéronef de Eagle Flight Centre. M. Laframboise a confirmé qu'il avait démissionné de son poste de gestionnaire de la maintenance à la fin de 2008. M. Miller a ensuite demandé à M. Laframboise de rédiger une lettre au sujet des renseignements qu'il avait fournis durant leur conversation. M. Laframboise lui a ensuite envoyé un courriel pour confirmer le contenu de leur discussion (pièce M-24).

[16] M. Miller a déclaré qu'à la suite de sa conversation avec M. Laframboise et de son courriel subséquent, il avait jugé que M. Laframboise n'était pas le gestionnaire de la

maintenance pour Eagle Flight Centre durant la période en cause. Par conséquent, il a recommandé qu'une amende soit imposée à Eagle Flight Centre.

[17] Lorsqu'on lui a demandé lors de son contre-interrogatoire s'il avait vu une lettre de démission que M. Laframboise avait rédigée à l'intention de Eagle Flight Centre, M. Miller a répondu par la négative. M. Miller a aussi déclaré que M. Laframboise avait indiqué dans son courriel qu'il avait communiqué avec M. Hemmer à la fin de 2008 pour lui dire qu'il allait démissionner. Quoi qu'il en soit, M. Miller n'avait pas de copie de ce courriel. En réponse à la question de savoir si M. Hemmer semblait être sincère lorsqu'il donnait suite à ses demandes, M. Miller a déclaré qu'« il avait l'impression qu'il lui disait la vérité, mais qu'il n'en était pas certain ».

(3) Ricky Stephen Houle

[18] Ricky Stephen Houle est inspecteur de la sécurité de l'Aviation civile à Transports Canada. M. Houle se souvient qu'il avait photocopié de nombreux documents pour M. Hemmer, et que celui-ci était entré dans son bureau pour lui demander de faire ces photocopies pour le compte de M. Miller. M. Houle a déclaré qu'il était à l'aise de faire ces photocopies étant donné qu'il connaissait M. Miller depuis longtemps. Après les avoir faites, il les a mis dans une enveloppe dans une pièce sécuritaire. Il a déclaré que les originaux avaient été remis à M. Hemmer. Il a déclaré lors de son témoignage qu'il avait signé et daté la pièce M-19, soit l'extrait du carnet de route de l'aéronef C-GGXL.

(4) Chad Joseph Laframboise

[19] Chad Joseph Laframboise est un TEA breveté. Il travaille actuellement comme gestionnaire des opérations à Northern Uniform. Il a déclaré dans le cadre de son témoignage qu'il était le gestionnaire de la maintenance pour Eagle Flight Centre de juin 2008 à la fin de novembre 2008. Il a ajouté qu'il n'avait eu que « deux brèves rencontres » avec M. Hemmer après novembre 2008.

[20] M. Laframboise a déclaré que M. Hemmer avait communiqué avec lui pour l'aviser qu'une vérification serait effectuée par Transports Canada. Il a soutenu que M. Hemmer lui avait demandé de participer à cette vérification, et il a dit ce qui suit à ce sujet lors de l'audience : [traduction] « Je ne comprenais pas pourquoi il me demandait cela étant donné que... j'avais démissionné ». À cette époque-là, M. Laframboise a communiqué avec Transports Canada, car il estimait qu'« il se passait des choses en coulisses dont il n'était pas au courant et il voulait que Transports Canada connaisse sa position [...] »

[21] En ce qui concerne le fait qu'il avait démissionné de son poste à Eagle Flight Centre, M. Laframboise a déclaré qu'il avait envoyé une facture jointe à un courriel à M. Hemmer, dans lequel il avait indiqué qu'il n'occuperait plus ce poste et qu'il voulait se faire payer pour les services qu'il avait rendus. M. Laframboise a déclaré qu'il n'a plus de copie de ce courriel, car il a changé d'ordinateur chez lui et il ne peut plus récupérer le courriel en question. Il a affirmé que M. Hemmer n'a jamais répondu à ce courriel et que c'est la raison pour laquelle il avait cessé de travailler pour Eagle Flight Centre.

[22] M. Laframboise a déclaré qu'il avait eu une conversation téléphonique avec M. Hemmer au sujet de sa démission. M. Hemmer lui aurait demandé de continuer à travailler à Eagle Flight Centre et lui aurait répondu qu'il ne travaillerait plus pour lui, conformément à ce qu'il le lui avait écrit dans le courriel qu'il lui avait déjà envoyé.

[23] En ce qui concerne la lettre qu'il avait signée pour M. Hemmer (pièce M-21), M. Laframboise a indiqué que celui-ci l'avait approché pour lui dire qu'il avait besoin d'un document écrit [traduction] « pour clarifier son rôle et établir l'échéancier des événements ». M. Hemmer est allé trouver M. Laframboise à son nouveau travail pour lui demander de signer une lettre, mais ce dernier a dit qu'il n'avait pu la signer [traduction] « étant donné que cette lettre contenait clairement de l'information fautive ». En ce qui concerne cette lettre, il a déclaré ce qui suit : [traduction] « Je ne pense pas d'avoir écrit quoi que ce soit à la main sur la lettre ». Selon lui, il aurait plutôt dit à M. Hemmer qu'il ne signerait pas cette lettre si elle ne faisait pas mention de certaines choses. Selon M. Laframboise, M. Hemmer est parti et est revenu peu de temps après, et il lui a dit qu'il avait modifié la lettre selon ses désirs. M. Laframboise a affirmé qu'il avait lu la lettre rapidement et qu'il l'avait signée après avoir constaté que son contenu avait été modifié. Il a déclaré qu'il était occupé à ce moment-là et qu'il était [traduction] « un peu embarrassé de voir quelqu'un le pourchasser dans l'usine ».

[24] Pour ce qui est des différences entre les lettres que M. Hemmer lui a apportées pour qu'il les signe, M. Laframboise a dit qu'il était indiqué dans la première lettre qu'il avait travaillé jusqu'en mai. Il n'était pas d'accord avec cette déclaration. Il a déclaré ce qui suit : [traduction] « [...] j'ai proposé deux personnes qui auraient peut-être pu me remplacer et je n'ai rien fait d'autre entre novembre et mai », et il a demandé à M. Hemmer de voir à ce que cela soit précisé dans la lettre. M. Laframboise a déclaré que lorsque M. Hemmer est revenu avec la lettre, [traduction] « il m'a assuré qu'il avait fait la modification nécessaire » et il a donc signé la lettre en question. Quoi qu'il en soit, il a affirmé que lorsqu'il a lu la lettre après l'avoir signée, il a trouvé que son contenu était trompeur dans la mesure où on pouvait y lire qu'[traduction] « en novembre, M. Hemmer et moi-même nous étions entendus pour poursuivre nos activités jusqu'à ce que nous ayons trouvé un remplaçant compétent ». M. Laframboise a indiqué que cela n'était pas vrai et qu'il avait tout simplement accepté de fournir le nom de certaines personnes qui, selon lui, pourraient le remplacer de façon adéquate. En outre, il a mentionné qu'il n'avait pas dit que M. Hemmer et lui-même [traduction] « avaient cherché des candidats et en avaient interrogé plusieurs ». On lui aurait plutôt dit qu'on faisait passer des entrevues à des candidats, mais il n'a pas participé à ce processus. M. Laframboise a aussi nié qu'il avait dit à M. Hemmer à la fin de novembre 2008 qu'il voulait démissionner de son poste. Selon lui, il lui aurait plutôt envoyé un courriel dans lequel il mentionnait qu'il démissionnait.

[25] Pour ce qui est du contexte dans lequel la lettre a été signée, M. Laframboise a déclaré qu'il n'était pas à l'aise de voir M. Hemmer dans son milieu de travail et qu'il a donc signé la lettre pour mettre fin à la conversation qu'ils ont eue à ce moment-là. Il a ensuite lu cette lettre et s'est rendu compte qu'elle contenait des inexactitudes. M. Laframboise a indiqué qu'il a rédigé un courriel afin de l'envoyer à M. Miller et de lui expliquer le contexte dans lequel il avait signé la lettre et il lui a aussi décrit ce contexte lors de leur conversation téléphonique.

[26] Lorsqu'on l'a interrogé à propos de ses interactions avec Nicholas Hurdman, M. Laframboise a déclaré qu'il avait eu affaire à lui seulement à l'époque où il avait commencé à

travailler comme gestionnaire de la maintenance pour l'entreprise. Selon M. Laframboise, [traduction] « il m'a initié au fonctionnement du programme informatique qu'il avait lui-même conçu, si j'ai bien compris, pour gérer la maintenance, les vols et les horaires de maintenance ».

[27] En contre-interrogatoire, M. Laframboise a précisé que l'ordinateur qu'il utilisait chez lui avait arrêté de fonctionner et qu'il n'avait donc pu récupérer sa lettre de démission. Il a reconnu qu'il avait joint une facture à cette lettre et il a ajouté qu'il n'en avait pas conservé de copie. Il ne se souvenait pas non plus d'avoir fourni une copie de cette facture à Transports Canada, mais lorsqu'on lui a montré la pièce A-3, il a confirmé qu'il s'agissait de la facture à laquelle il avait fait allusion. Il a déclaré qu'il a démissionné de son poste en envoyant un courriel à qui de droit en novembre 2008, mais qu'il n'avait pas informé la ministre de sa démission à ce moment-là. Il a indiqué que le premier document écrit que la ministre avait reçu de sa part était, en principe, le courriel de suivi qu'il avait envoyé à M. Treleven à la suite de leur conversation téléphonique.

[28] Lorsqu'on lui a montré un exemplaire de l'ébauche de lettre lors de son contre-interrogatoire (pièce A-4), M. Laframboise a confirmé que l'écriture que l'on voyait au bas de la page était bien la sienne et qu'il avait entre autres écrit ce qui suit :

[traduction] J'ai informé M. Hemmer que je comptais démissionner à [l']automne. M. Hemmer et moi avons poursuivi nos activités sous forme de consultations jusqu'au recrutement d'un remplaçant compétent. Nous avons cherché des candidats et en avons interrogé plusieurs, et nous avons trouvé un remplaçant en mai 2009.

Lorsqu'on l'a interrogé, M. Laframboise a reconnu que les deux derniers paragraphes de la lettre qu'il avait signée correspondaient à ce qu'il avait écrit au bas de l'ébauche de lettre.

[29] M. Laframboise a aussi pu examiner une entente relative à la poursuite de la relation d'affaires datée du 21 juillet 2008 (pièce A-5). Il a déclaré que même s'il était au courant de certains détails qui figuraient dans ce document, le document lui-même ne lui était pas familier. Il a reconnu que ce document contenait l'entente relative à la poursuite de la relation d'affaires qu'il avait conclue avec Eagle Flight Centre le 21 juillet 2008, et il a confirmé que des services de consultation étaient entre autres prévus dans cette entente. Lorsqu'on l'a interrogé à ce propos, il a reconnu que la note qu'il avait rédigée à la main au bas de la lettre, selon laquelle ils [traduction] « poursuivaient leur relation d'affaires sous forme de consultations », correspondait à l'énoncé qui figurait dans l'entente relative à la poursuite de la relation d'affaires.

[30] Lors d'un nouvel interrogatoire, M. Laframboise a confirmé qu'il ne se souvenait pas exactement de ce qu'il avait écrit à la main dans l'ébauche de lettre étant donné que cela remontait à trois ans. Il a aussi confirmé qu'au moment où il avait signé la lettre, il était plus préoccupé par l'emploi qu'il occupait à ce moment-là que par les besoins de M. Hemmer. De plus, il a noté qu'on ne lui avait pas remis d'exemplaire de la lettre qu'il avait signée pour M. Hemmer, et qu'il ne se souvenait donc pas parfaitement des modifications qu'il avait demandées, étant donné qu'il n'avait pas vu cette lettre depuis longtemps. Il a aussi reconnu que le terme « consultation » pouvait être utilisé dans divers contextes et qu'il n'avait pas travaillé comme gestionnaire de la maintenance à Eagle Flight Centre depuis sa démission.

B. Requérante

(1) Roland Kurt Hemmer

[31] Roland Kurt Hemmer a entrepris un entraînement en vol en 1983 après avoir obtenu son premier brevet en 1981. Il a fondé Eagle Flight Centre en 1994, et il est le propriétaire, exploitant, président et seul employé de l'entreprise. M. Hemmer a déclaré que la maintenance de l'équipement de Eagle Flight Centre était effectuée par Lawrence Aero et que cette entreprise accomplissait ce travail depuis environ 16 ans.

[32] Lorsqu'on l'a interrogé à propos du système de suivi de la maintenance utilisé par Eagle Flight Centre, M. Hemmer a déclaré que ce système est programmé de manière à établir l'horaire de la prochaine inspection. Il a ajouté qu'à compter du moment où il est indiqué dans le système qu'un avion doit être entretenu, l'exploitant aérien en est avisé et un bon de commande est imprimé. Il a déclaré que le gestionnaire de la maintenance est tenu de s'assurer que toutes les directives relatives à la navigabilité aérienne sont mises en application et que l'aéronef est envoyé à la maintenance au moment prévu. À ses dires, Lawrence Aero utilise aussi un tel système de suivi, mais on avait découvert à l'occasion de vérifications antérieures que ce système n'était pas fiable. Lorsque de la maintenance doit être effectuée, M. Hemmer pilote l'aéronef jusqu'aux installations de Lawrence Aero. En résumé, il a affirmé que le gestionnaire de la maintenance à Eagle Flight Centre devait établir l'horaire de la maintenance, déterminer s'il y avait des directives nouvelles ou récurrentes relativement à la navigabilité aérienne et y faire suite, et s'assurer que tout soit prêt à temps pour les inspections.

[33] M. Hemmer a déclaré que deux inspections avaient été effectuées en 2008, et il a estimé que M. Laframboise avait dû travailler pendant 15 à 20 minutes aux fins de l'inspection qui avait été effectuée, soit celle prévue après 100 heures de vol. Il a indiqué qu'il avait parlé à M. Laframboise après cette inspection, et qu'aucun travail supplémentaire n'était requis. M. Hemmer a noté qu'ils avaient discuté du rôle de M. Laframboise à Eagle Flight Centre à l'époque, mais qu'ils n'avaient pas parlé de sa démission. Selon lui, ils en avaient plutôt discuté vers la fin de novembre ou au début de décembre 2008, lorsque M. Laframboise avait dit qu'[traduction] « il songeait à démissionner ». Quoi qu'il en soit, M. Hemmer s'est souvenu que M. Laframboise avait dit qu'il resterait en poste jusqu'à ce qu'on trouve un remplaçant. M. Laframboise a par la suite fourni à M. Hemmer le nom de deux candidats potentiels. Son successeur est entré en fonction en mai 2009.

[34] M. Hemmer a noté que ce successeur s'occupait d'entrer des données pour l'entreprise. Il a précisé que M. Hurdman était le « responsable de l'informatique » au sein de l'entreprise et que c'était lui qui avait programmé le système de suivi de la maintenance de Eagle Flight Centre.

[35] M. Hemmer a déclaré qu'il n'avait pas vu la facture ni l'entente relative à la poursuite de la relation d'affaires (pièces A-3 et A-5) avant l'audience en révision.

[36] M. Hemmer a déclaré qu'il avait communiqué avec M. Laframboise au moment où un aéronef devait être soumis à l'inspection prévue après 50 heures de vol en avril 2009. Il lui avait alors demandé de venir pour examiner le système de suivi de la maintenance ainsi que les directives relatives à la navigabilité aérienne. M. Hemmer a déclaré que M. Laframboise

[traduction] « n'était pas intéressé à venir et à faire le travail. Il m'a tout simplement dit d'envoyer l'aéronef chez Lawrence Aero ». M. Hemmer a ensuite imprimé les documents de maintenance, les a signés et les a envoyés à Lawrence Aero.

[37] M. Hemmer a reparlé à M. Laframboise lorsqu'il a communiqué avec lui au sujet d'une vérification qui devait être effectuée par Transports Canada. Il a déclaré qu'il avait communiqué avec M. Laframboise au début de mai pour lui parler d'une réunion préalable à une vérification et pour lui demander s'il serait possible de fixer un moment pour la tenue de cette réunion. M. Hemmer a déclaré qu'ils se sont entendus sur une date et que M. Laframboise ne s'est pas présenté à la réunion. Selon M. Hemmer, M. Laframboise « n'a pas téléphoné, ni annulé, ni avisé qui que ce soit. Il n'est tout simplement pas venu ».

[38] M. Hemmer a déclaré qu'il avait appris qu'il n'avait plus de gestionnaire de la maintenance lorsqu'il a reçu une lettre et un courriel de Transports Canada qui visaient à reporter la vérification prévue en raison du fait que ce poste n'était pas doté à l'entreprise à ce moment-là. M. Hemmer a déclaré qu'il a alors tenté de communiquer avec Transports Canada et M. Laframboise, et qu'il n'a pu les joindre. Il est finalement parvenu à joindre M. Laframboise, [traduction] « mais la vérification avait déjà été annulée ». M. Hemmer a affirmé qu'il avait discuté avec M. Laframboise de la raison pour laquelle il n'employait pas de gestionnaire de la maintenance lorsque ce dernier lui avait dit qu'il s'acquitterait de cette tâche jusqu'à ce qu'on trouve un remplaçant. Il a précisé qu'il n'avait probablement reparlé à M. Laframboise que l'année suivante, en avril 2010.

[39] M. Hemmer a déclaré que M. Hurdman avait rédigé la lettre signée par M. Laframboise. Il a ajouté qu'il était allé voir M. Laframboise à son travail afin de lui permettre d'examiner la lettre et de la signer. M. Laframboise a déclaré qu'il n'était pas d'accord avec le contenu de cette lettre et que M. Hemmer lui avait donc offert de le modifier de la façon désirée. M. Laframboise a ensuite rédigé certaines modifications et M. Hemmer a rapporté la lettre à M. Hurdman pour qu'il puisse les y intégrer.

[40] Après que les corrections eurent été faites, M. Hemmer a rapporté la lettre à M. Laframboise alors qu'il était au travail. M. Hemmer a indiqué qu'il était allé trouver M. Laframboise dans son bureau et que cela n'avait pas semblé l'indisposer. M. Laframboise n'a pas apporté d'autres modifications à la lettre avant de la signer.

[41] M. Hemmer a déclaré qu'il avait interrompu ses activités lorsque Transports Canada lui avait indiqué qu'il n'avait pas de gestionnaire de la maintenance.

[42] M. Hemmer a noté qu'il avait demandé un exemplaire du courriel que M. Laframboise avait envoyé à Transports Canada dès qu'il avait appris que ce dernier avait communiqué avec cet organisme. Toutefois, il n'a jamais reçu de copie de ce courriel. Lorsqu'on lui a demandé si M. Laframboise lui avait dit qu'il allait démissionner, M. Hemmer a répondu par la négative.

[43] Lors de son contre-interrogatoire, M. Hemmer a été invité à préciser pourquoi il avait demandé à M. Laframboise de signer une lettre qui n'avait été rédigée ni par lui ni par M. Hemmer. Celui-ci a répondu que [traduction] « cela visait à déterminer ce qui se passait à ce moment-là et à établir quelles procédures M. Laframboise utilisait », étant donné qu'il était le

gestionnaire de la maintenance de l'entreprise. M. Hemmer a déclaré qu'il n'a pas eu l'impression d'exercer des pressions sur M. Laframboise pour qu'il signe la lettre. Selon lui, [traduction] « M. Laframboise était peut-être occupé, mais rien dans son comportement ne m'indiquait que je le dérangeais ».

[44] Lorsqu'on l'a interrogé au sujet de l'objet de la lettre, M. Hemmer a rejeté l'allégation selon laquelle il voulait tout simplement que M. Laframboise dise qu'il était le gestionnaire de la maintenance. Il a affirmé ce qui suit : [traduction] « Je ne l'ai pas poussé à dire qu'il était la PRM, car il l'était de fait ».

[45] M. Hemmer n'a pas pu expliquer pourquoi M. Laframboise avait supprimé le paragraphe de la lettre originale dans lequel il était mentionné qu'il travaillait comme gestionnaire de la maintenance à temps plein durant la période en question et qu'il n'avait pas démissionné en octobre, tel qu'allégué, s'il travaillait toujours de fait à Eagle Flight Centre.

[46] M. Hemmer a mentionné qu'un nouveau candidat avait montré de l'intérêt pour le poste de gestionnaire de la maintenance à la fin de mai ou au début de juin 2009. M. Hemmer venait alors tout juste de s'apercevoir que M. Laframboise ne travaillait plus à Eagle Flight Centre. Ce candidat n'a cependant pas réussi son entrevue avec Transports Canada.

(2) *Nicholas Hurdman*

[47] M. Hurdman est un professeur à la retraite qui a enseigné la programmation informatique durant la majeure partie de sa carrière. Il est titulaire d'une licence d'aviation et a aussi enseigné l'aviation dans les Forces armées canadiennes. Il a indiqué qu'il avait rencontré M. Hemmer à la fin des années 1980 alors qu'il était inscrit à des séances d'entraînement en vol. Il a précisé qu'une vérification avait mal tourné pour M. Hemmer à l'époque et que M. Hurdman lui avait fait des recommandations pour rectifier certaines choses. M. Hurdman a déclaré qu'il s'était mis à collaborer de plus près avec Eagle Flight Centre à l'époque et qu'en 2003, il disposait d'une base de données pour répondre aux besoins de l'entreprise.

[48] M. Hurdman se souvient qu'il était présent lors de la réunion préalable à la vérification et que M. Laframboise ne s'y était pas présenté. Il se souvient aussi que peu de temps après, Eagle Flight Centre avait reçu une lettre de Transports Canada qui l'avisait que l'entreprise contrevenait au Règlement, car aucun gestionnaire de la maintenance n'y travaillait. Il a déclaré que selon lui, Eagle Flight Centre a reçu cette lettre en mars 2010. M. Hurdman a indiqué qu'après la réception de cette lettre, il a dit ce qui suit à M. Hemmer : [traduction] « Débarrassez-vous de votre certificat d'exploitation sur-le-champ. Rappelez-le, renoncez à l'utiliser pour l'instant et essayez de comprendre ce qui s'est passé. »

[49] En ce qui concerne la pièce A-4, M. Hurdman a déclaré qu'il avait suggéré à M. Hemmer d'obtenir un document écrit de la part de M. Laframboise. M. Hurdman a indiqué qu'il avait rédigé la lettre pour M. Hemmer, qui l'avait ensuite apportée à M. Laframboise. Il a déclaré que M. Hemmer lui avait dit que M. Laframboise contestait une partie du contenu de cette lettre et que M. Hurdman avait donc fait les modifications demandées par M. Laframboise. Il a aussi précisé qu'il n'avait pas copié mot à mot les modifications rédigées par M. Laframboise et qu'il les avait plutôt reformulées. Il a affirmé ce qui suit : [traduction] « en rétrospective, j'aurais

peut-être dû retranscrire textuellement les mots de M. Laframboise plutôt que de remanier certains passages. Je pense toutefois que cela reflète plutôt bien ce que M. Laframboise voulait dire. »

[50] Lors de son contre-interrogatoire, on a demandé à M. Hurdman de décrire quel était son rôle à Eagle Flight Centre. Il a répondu ce qui suit : « Je n'avais pas vraiment de poste ou de titre. Je faisais certaines choses... je m'occupais de la programmation informatique et je donnais un coup de main pour l'entrée de données. » Il a ajouté que M. Hemmer et lui-même étaient [traduction] « certainement des amis et qu'il l'aidait pour certaines choses, mais qu'il ne le faisait pas de manière officielle ».

IV. ARGUMENTS

A. Ministre

(1) *Fondement de l'allégation*

[51] La ministre soutient qu'elle a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante exploitait un service d'entraînement en vol alors qu'aucun gestionnaire de la maintenance ne travaillait pour elle à temps plein. Selon la ministre, cela constitue une infraction de responsabilité stricte et qu'elle n'était donc pas tenue de démontrer que la requérante nourrissait quelque intention que ce soit.

[52] La ministre affirme que les relevés de vols quotidiens de Eagle Flight Centre datés du 18 mai 2009 et un extrait du carnet de route permettent d'établir que des séances d'entraînement en vol ont eu lieu à Eagle Flight Centre ce jour-là. En outre, elle souligne que M. Hemmer l'a aussi reconnu.

[53] La ministre affirme qu'en vertu du sous-alinéa 406.11(2)b)(iv) du RAC, Eagle Flight Centre est tenue d'employer un gestionnaire de la maintenance à temps plein, car cette entreprise est une unité de formation au pilotage (UFP).

[54] M. Laframboise a déclaré sous serment qu'il n'était pas le gestionnaire de la maintenance de Eagle Flight Centre le ou vers le 18 mai 2009. Il a plutôt indiqué qu'il avait démissionné de ce poste à la fin de 2008, soit environ six mois plus tôt. M. Laframboise a aussi déclaré, toujours dans le cadre de son témoignage, qu'il avait indiqué à M. Hemmer qu'il démissionnait, et ce, tant par écrit qu'au téléphone.

[55] La ministre affirme que les souvenirs de M. Laframboise en ce qui concerne l'affaire en cause sont corroborés par divers documents ou événements, notamment :

1. La conversation téléphonique qu'il a eue avec l'inspecteur Treleaven, lors de laquelle il l'a informé de sa démission;
2. Le témoignage de M. Treleaven;
3. Le courriel envoyé par M. Laframboise à M. Treleaven dans le but de confirmer le contenu de leur conversation téléphonique;

4. La conversation téléphonique que M. Laframboise a eue avec M. Miller, lors de laquelle il a confirmé sa démission;
5. Le témoignage de M. Miller;
6. Les notes prises par M. Miller au sujet de la conversation téléphonique;
7. Le courriel que M. Laframboise a envoyé à M. Miller pour confirmer le contenu de leur conversation téléphonique et aussi pour confirmer qu'il n'était pas le gestionnaire de la maintenance de Eagle Flight Centre.

[56] La ministre soutient que même si la lettre signée par M. Laframboise [traduction] « contient a priori de petites contradictions » au regard de ses autres déclarations, il ne faut pas lui accorder beaucoup d'importance étant donné que M. Laframboise a expliqué sous serment comment il fallait interpréter cette lettre et dans quelles conditions il l'avait signée, et qu'il avait aussi précisé qu'il ne travaillait pas comme gestionnaire de la maintenance à l'époque. La ministre affirme que ce témoignage a plus de poids que la lettre, qui n'avait pas été signée sous serment.

[57] De plus, même si la signature sur la lettre est bien celle de M. Laframboise, cette lettre lui a été présentée pour qu'il la signe alors qu'il était au travail et on ne lui a pas donné l'occasion d'en examiner le contenu. En outre, tant M. Hemmer que M. Hurdman ont témoigné que M. Laframboise remettait fortement en question le contenu de cette lettre. La ministre soutient qu'il est évident que M. Laframboise avait rayé le dernier paragraphe dans lequel il déclarait qu'il travaillait à temps plein comme gestionnaire de la maintenance à Eagle Flight Centre durant la période en question. Elle avance que cela confirmait le fait que M. Laframboise récusait le contenu de ce paragraphe et démontrait aussi qu'il ne travaillait pas à temps plein comme gestionnaire de la maintenance à Eagle Flight Centre.

[58] La ministre soutient que l'affirmation de la requérante selon laquelle M. Laframboise a continué de travailler à Eagle Flight Centre en tant que gestionnaire de la maintenance n'était pas crédible étant donné que de nombreuses preuves l'infirmait, y compris le fait que M. Laframboise avait déclaré qu'il n'avait pris part à aucune opération de maintenance à Eagle Flight Centre pendant six mois à compter de novembre 2008. Ajoutons à cela la lettre datée du 17 juillet 2008 que M. Laframboise a envoyée à Transports Canada et dans laquelle il indiquait qu'il avait l'intention de se rendre plusieurs fois à Eagle Flight Centre durant la semaine (pièce M-2); quoi qu'il en soit, il n'y est allé aucune fois pendant environ six mois.

[59] De plus, M. Hurdman a dit lors de son témoignage qu'il accomplissait plusieurs des fonctions du gestionnaire de la maintenance, y compris en participant aux vérifications. Selon la ministre, [traduction] « si une PRM était en fonction, tel que l'a dit M. Hemmer, il faut se demander pourquoi son ami, qui n'avait même pas de poste officiel à Eagle Flight, aurait même accompli des tâches réservées à cette PRM ».

[60] De plus, la ministre souligne que M. Hemmer n'avait versé aucune preuve au dossier qui lui aurait permis de démontrer qu'il avait communiqué avec M. Laframboise tout de suite après avoir entendu la [traduction] « nouvelle apparemment étonnante » que ce dernier n'était plus gestionnaire de la maintenance. La ministre soutient qu'une personne raisonnable aurait téléphoné à la personne concernée et aurait consigné de l'information tout de suite après avoir

appris de sa bouche qu'elle démissionnait de son poste de gestionnaire de la maintenance, le tout afin de comprendre pourquoi cette information ne s'était pas rendue à elle. Quoiqu'il en soit, la ministre affirme que rien de cela ne s'est passé étant donné que M. Hemmer savait depuis longtemps que M. Laframboise avait démissionné.

[61] En outre, la ministre soutient que M. Laframboise n'aurait tiré rien de bon du fait d'avoir avisé Transports Canada qu'il avait démissionné de son poste de gestionnaire de la maintenance si cela n'avait pas été vrai. M. Hemmer, en revanche, savait qu'il s'exposait à une vérification de conformité s'il ne parvenait pas à convaincre Transports Canada que M. Laframboise avait menti au sujet de sa démission.

[62] La ministre soutient que M. Hemmer a communiqué deux fois avec M. Laframboise afin de lui demander de dire à Transports Canada qu'il était le gestionnaire de la maintenance de Eagle Flight Centre. Il lui a d'abord parlé en mai 2009, peu de temps après avoir reçu la lettre de Transports Canada où il était mentionné que Eagle Flight Centre allait faire l'objet d'une inspection de validation de programme, puis il lui a reparlé en avril 2010 lorsqu'il lui a fait signer la lettre rédigée par M. Hurdman. La ministre indique que la visite d'avril 2010, lorsque M. Hemmer a été voir M. Laframboise, est survenue peu de temps après que M. Hemmer eut appris que Transports Canada allait enquêter au sujet de Eagle Flight Centre relativement à une violation alléguée du RAC. La ministre affirme que le moment où cette visite est survenue corrobore dans une certaine mesure sa théorie voulant que M. Hemmer ait communiqué avec M. Laframboise seulement lorsqu'il s'est mis à craindre que Transports Canada découvre qu'aucun gestionnaire de la maintenance n'était en poste à Eagle Flight Centre.

[63] La ministre soutient que M. Laframboise a témoigné qu'il avait démissionné de son poste de gestionnaire de la maintenance et qu'il avait donc cessé de s'acquitter des obligations liées à ce poste.

[64] Elle affirme aussi que le témoignage de M. Hurdman n'a aucune valeur en ce qui concerne l'infraction commise et que ce témoignage contredit parfois celui de M. Hemmer. Les deux ont déclaré, par exemple, qu'ils avaient entré des données pour l'entreprise. La ministre soutient que M. Hurdman avait déclaré que l'entreprise avait été informée de la démission de M. Laframboise en mars, alors que M. Hemmer a dit qu'il l'avait seulement appris en mai. Elle avance aussi que le témoignage de M. Hurdman corrobore la théorie voulant que M. Laframboise ne travaillait plus à Eagle Flight Centre, dans la mesure où ce témoignage confirme que M. Hurdman accomplissait plusieurs des tâches réservées au gestionnaire de la maintenance.

[65] Pour ce qui est de l'évaluation de la crédibilité, la ministre cite des décisions dans lesquelles il est mentionné que la déposition d'un témoin désintéressé devrait avoir préséance sur celle d'une personne qui pourrait avoir un intérêt dans l'issue d'une procédure. En fait, la ministre estime que même si un fait important en contredit en autre, un organisme de révision doit évaluer les motivations des témoins, les relations qu'elles ont avec les parties ainsi que leur attitude et leurs gestes pendant leur témoignage, le ton de leur déposition et la vraisemblance des faits déclarés sous serment, avant de trancher la question de savoir quelle version devrait être considérée comme véridique. C'est pourquoi la ministre affirme qu'il faudrait tenir compte davantage de la déposition de M. Laframboise, puisqu'il est un témoin désintéressé, alors que M. Hemmer a un intérêt dans l'issue de l'audience en révision. De plus, en ce qui a trait à la

vraisemblance des faits déclarés sous serment par les témoins, la ministre estime qu'il ne faut pas croire M. Laframboise lorsqu'il dit qu'il a agi comme gestionnaire de la maintenance à Eagle Flight Centre étant donné qu'il n'y a pas mis les pieds durant six mois.

(2) *Sanction*

[66] En ce qui concerne la sanction, la ministre affirme que l'amende de 5 000 \$ qui a été imposée est juste et qu'elle devrait être maintenue. La ministre précise que la décision *Wyer c. Canada (Ministre des Transports)*, 1988, dossier n° O-0075-33 (TAC) (appel), énumère les principes qui devraient être pris en considération lorsqu'on détermine une sanction, notamment la dénonciation, la dissuasion et la réhabilitation. La ministre affirme qu'une amende de 5 000 \$ permet de sanctionner la partie mise en cause mais ne constitue pas une punition trop sévère. Elle soutient aussi que ce montant est conforme à la politique interne de Transports Canada. En effet, selon elle, l'amende de 5 000 \$ respecte le principe de la dénonciation sans imposer de pénalité excessive, tout en réalisant le principe de la dissuasion. Enfin, elle estime qu'une pénalité de 5 000 \$ permettrait à Eagle Flight Centre de redevenir une entreprise en règle plutôt que de la contraindre à se mettre en faillite à cause d'une amende excessive.

[67] La ministre affirme qu'il y a des facteurs aggravants en l'espèce, dont la malhonnêteté de M. Hemmer lorsqu'il a soutenu qu'on ne l'avait pas informé de la démission de M. Laframboise et le fait que des vols planifiés ont eu lieu alors que l'entreprise n'avait pas de gestionnaire de la maintenance. De plus, elle note qu'il y a eu plusieurs violations du RAC dans la présente affaire, mais qu'une seule accusation avait été portée contre la requérante. M. Hemmer est du reste un instructeur de vol expérimenté et il exploite son entreprise depuis 20 ans. La ministre estime donc que [traduction] « l'on devrait tenir compte de l'expérience de M. Hemmer et de sa connaissance des procédures et règlements aux fins de l'évaluation du caractère proportionnel de l'amende ».

[68] En réponse à la déclaration finale de la requérante, la ministre affirme que le RAC prévoit qu'une entreprise doit engager un gestionnaire de la maintenance à temps plein et qu'aucune exception ne s'applique aux entreprises qui ne disposent que d'un seul aéronef. Les exigences pertinentes sont clairement énoncées dans le RAC et Eagle Flight Centre ne s'y est pas conformée.

B. Requérante

[69] Le représentant de la requérante soutient que même si M. Laframboise prétend qu'il a démissionné de son poste de gestionnaire de la maintenance, personne — ni lui, ni Transports Canada, ni M. Hemmer — n'a de copie du courriel en question, alors que Transports Canada avait pourtant dit à M. Laframboise qu'il devait l'aviser de tout changement relatif à son statut de gestionnaire de la maintenance.

[70] Le représentant de la requérante affirme que M. Laframboise avait déclaré qu'il n'avait accompli aucun travail pour Eagle Flight Centre après novembre 2008, et qu'il en avait informé Transports Canada par courriel; quoi qu'il en soit, il n'a pas envoyé cette information à Eagle Flight Centre.

[71] Le représentant de la requérante fait valoir qu'au moment où Transports Canada a indiqué à Eagle Flight Centre que l'entreprise n'avait pas de gestionnaire de la maintenance, M. Hemmer a volontairement rendu son permis d'exploitation et que, ce faisant, il avait pour l'essentiel mis fin à ses activités.

[72] Le représentant de la requérante affirme que le témoignage des témoins de la ministre soulevait des questions. Par exemple, M. Treleaven a déclaré que ses tâches comprenaient la vérification du système d'assurance de la qualité de diverses entreprises d'aviation alors qu'il a admis qu'il ne savait pas quel système était utilisé par Eagle Flight Centre. La requérante soutient que cela est important, car si M. Treleaven avait su quel système utilisait Eagle Flight Centre, cela aurait prouvé qu'il connaissait les attributions du gestionnaire de la maintenance de cette entreprise.

[73] De même, M. Houle a témoigné que son travail consistait à vérifier le système d'assurance de la qualité de diverses entreprises d'aviation, mais il a admis qu'il ne connaissait pas le système utilisé par Eagle Flight Centre.

[74] De plus, le représentant de la requérante soutient que le renvoi d'un gestionnaire de la maintenance est un processus qui comporte deux étapes. Premièrement, l'un des cinq scénarios décrits dans la lettre de la ministre (pièce M-2) doit s'être matérialisé et, deuxièmement, la ministre doit mettre fin à l'emploi du gestionnaire de la maintenance. En l'espèce, aucun document ne confirme que la ministre a destitué M. Laframboise de son poste de gestionnaire de la maintenance. Le représentant de la requérante fait valoir que M. Treleaven n'a pas renvoyé M. Laframboise alors qu'il travaillait comme gestionnaire de la maintenance et qu'il n'avait pas communiqué non plus avec Eagle Flight Centre pour lui dire que l'entreprise n'avait plus de gestionnaire de la maintenance.

[75] M. Hurdman a expliqué comment les systèmes de Eagle Flight Centre avaient été conçus. Un programme informatique automatisait et vérifiait la plupart des tâches du gestionnaire de la maintenance, qui n'avait donc plus qu'à superviser le tout, ce qui demandait peu de temps et de travail étant donné que l'aéronef ne volait que durant environ 50 heures tous les six mois.

[76] M. Hurdman a témoigné qu'il s'attendait à ce que M. Laframboise assiste à la réunion préalable à la vérification, qui était un événement important pour Eagle Flight Centre. M. Hemmer a déclaré la même chose dans le cadre de son témoignage. Il a ajouté qu'il avait rencontré M. Laframboise à l'automne et que ce dernier lui avait dit qu'il voulait démissionner, mais qu'il avait accepté de demeurer en poste jusqu'à ce qu'un remplaçant soit embauché. À cette fin, M. Laframboise avait fourni à M. Hemmer le nom de deux candidats potentiels.

[77] Le représentant de la requérante soutient que M. Hemmer n'a jamais reçu le courriel que M. Laframboise avait envoyé à Transports Canada pour l'informer de sa démission. Quant à M. Laframboise, il a déclaré qu'il avait envoyé un courriel en novembre 2008 pour informer qui de droit de sa démission, mais que ce courriel n'avait jamais été transmis à Transports Canada.

[78] M. Hemmer a communiqué avec M. Laframboise pour l'inspection prévue après 50 heures de vol qui devait être effectuée et celui-ci lui a dit de faire le nécessaire pour que

cette inspection soit effectuée. Entre-temps, M. Hemmer et M. Hurdman s'attendaient à ce que M. Laframboise assiste à la réunion préalable à la vérification, mais il ne s'y est pas présenté.

[79] En fait, plutôt que de venir assister à cette réunion, M. Laframboise a envoyé un courriel à Transports Canada afin de lui indiquer qu'il n'avait récemment accompli aucun travail pour l'entreprise. Quoi qu'il en soit, il a négligé de transmettre ce courriel à Eagle Flight Centre. Le représentant de la requérante affirme que Eagle Flight Centre s'attendait à ce que M. Laframboise s'acquitte de ses fonctions de gestionnaire de la maintenance.

[80] Le représentant de la requérante a déclaré qu'un an après l'événement, M. Hemmer a rencontré M. Laframboise et lui a présenté une lettre pour qu'il l'examine. M. Laframboise a noté des choses au bas de cette lettre afin de préciser les modifications qu'il voulait faire apporter à son contenu. Ces modifications ont été incorporées dans une deuxième lettre que M. Laframboise a signée.

[81] De plus, alors que la ministre laisse entendre que M. Hemmer n'avait pas dit toute la vérité, la requérante soutient qu'il [traduction] « était évident... que [M.] Laframboise n'était pas sincère et qu'il se comportait de manière à brouiller les pistes ». Quoi qu'il en soit, M. Hemmer a renoncé à son permis d'exploitation dès qu'il a appris que l'entreprise n'employait pas de gestionnaire de la maintenance. Le représentant de la requérante soutient que cela démontre que M. Hemmer et Eagle Flight Centre prennent la sécurité très au sérieux.

V. ANALYSE

A. Fardeau de la preuve

[82] Compte tenu de la preuve qui m'a été présentée et de l'assentiment de la requérante, je suis convaincu que des vols ont eu lieu à Eagle Flight Centre le 18 mai 2009. Par conséquent, la question qu'il reste à trancher est celle de savoir si Eagle Flight Centre comptait sur les services d'un gestionnaire de la maintenance à cette date-là, ou si l'entreprise poursuivait plutôt ses activités sans se conformer au RAC, comme l'allègue la ministre.

[83] Il incombe à la ministre de démontrer que la requérante n'employait pas de gestionnaire de la maintenance à la date en cause. Elle a fourni des preuves que M. Laframboise n'était pas le gestionnaire de la maintenance à cette date-là, dont le témoignage de M. Laframboise ainsi que des échanges par courriel et des discussions entre M. Laframboise et des inspecteurs de Transports Canada.

[84] Je note que la cause de la ministre s'appuie sur le témoignage de M. Laframboise et les preuves qu'il a fournies. En effet, tous les éléments de preuve m'ayant été présentée en ce qui concerne le fait qu'aucun gestionnaire de la maintenance n'était en poste ont été fournis directement par M. Laframboise ou découlent des communications entre ce dernier et Transports Canada. Par conséquent, la crédibilité du témoignage de M. Laframboise sera déterminante quant à la question de savoir si la ministre a établi le bien-fondé de sa cause.

B. Crédibilité des témoins et conclusions découlant de la preuve

[85] Il y a plusieurs déclarations incohérentes dans le témoignage de M. Laframboise, ce qui m'amène à accorder peu de poids à ce témoignage. Il a entre autres déclaré qu'il n'avait rien écrit sur la lettre que lui avait apportée M. Hemmer, puis il a reconnu que la pièce A-4 contient ses propres notes manuscrites. Évidemment, cette erreur pourrait être imputée au temps qui s'est écoulé depuis, tel que l'a mentionné la ministre.

[86] Quoi qu'il en soit, il convient aussi de noter que M. Laframboise a soutenu lors de son témoignage qu'il avait rapidement lu la lettre modifiée avant de la signer, et qu'il a par la suite déclaré qu'il l'avait lue après l'avoir signée lorsqu'on l'a questionné à ce sujet. En fait, M. Laframboise a ensuite témoigné qu'il avait signé la lettre que lui avait apportée M. Hemmer sans la lire et qu'il avait remarqué par la suite que les modifications qu'il avait demandées n'y figuraient pas, ce qui l'a amené à faire des déclarations incohérentes qui contredisent son témoignage subséquent. Cela dit, l'ébauche de la lettre révèle clairement que ces modifications s'y retrouvent, ce qui prouve que M. Laframboise l'avait approuvée. Par conséquent, les tentatives faites par M. Laframboise pour se dissocier de cette lettre sont suspectes, puisqu'il est évident qu'il a eu son mot à dire dans la formulation de son contenu.

[87] J'estime que les disparités entre les explications fournies par M. Laframboise quant aux conditions dans lesquelles il avait signé la lettre, et le fait qu'il l'a signée et qu'il a ensuite fait un témoignage incohérent à ce sujet, remettent en cause la crédibilité de son témoignage.

[88] En fait, je constate que la déposition de M. Laframboise était elle aussi incohérente pour ce qui est de sa participation au processus de recrutement d'un nouveau gestionnaire de la maintenance. D'une part, il prétend que cette participation était très limitée et il a déclaré ce qui suit à ce sujet : [traduction] « [...] j'ai proposé deux personnes qui auraient peut-être pu me remplacer et je n'ai rien fait d'autre entre novembre et mai. » Il a ensuite affirmé ce qui suit lors de son témoignage : [traduction] « [...] vous avez communiqué avec moi durant cette période-là et nous avons parlé de deux candidats qui pourraient peut-être me remplacer. Je ne sais même pas ce qui s'est passé, donc faites ces modifications. » Quoi qu'il en soit, il a écrit ce qui suit dans son courriel du 4 mai 2010 destiné à Randy Miller : [traduction] « J'ai fait un suivi auprès de deux candidats potentiels et l'un d'eux semblait intéressé » (pièce M-24). Il a aussi déclaré dans ce courriel que « l'expression "poursuivre des activités" renvoyait au temps qu'il avait passé à travailler comme consultant et recruteur de janvier à avril 2009 ». De plus, M. Laframboise a écrit ce qui suit dans l'ébauche de lettre : [traduction] « J'ai informé M. Hemmer que je comptais démissionner à [l']automne. M. Hemmer et moi avons poursuivi nos activités sous forme de consultations jusqu'à ce qu'au moment où un remplaçant compétent a été recruté. Nous avons cherché des candidats et en avons interrogé plusieurs, et nous avons trouvé un remplaçant en mai 2009 [l'italique est de nous] ». Il est évident que ces déclarations sont contradictoires en ce qui concerne la participation de M. Laframboise aux démarches qui ont été réalisées pour trouver un remplaçant.

[89] La ministre soutient qu'il y avait aussi des incohérences dans le témoignage des témoins de la requérante; par exemple, tant M. Hemmer que M. Hurdman ont dit qu'ils avaient entré des données pour Eagle Flight Centre. J'estime toutefois qu'il est possible que ces deux témoins aient

participé à ce processus et même si une personne s'occupe de l'entrée des données, cela n'empêche pas qu'une autre personne l'aide dans cette tâche.

[90] Cependant, aux fins de la présente audience en révision, il est encore plus intéressant de souligner que la ministre a soutenu que M. Hurdman avait déclaré que l'entreprise avait été informée de la démission de M. Laframboise en mars, alors que M. Hemmer avait dit qu'il l'avait seulement appris en mai. Bien qu'il puisse être utile de relever cette incohérence, j'estime que son contexte est important. En fait, M. Hurdman a tenté de préciser une date ([traduction] « je pense que c'était en mars »), mais il a aussi décrit le même contexte que M. Hemmer avait mentionné lorsqu'il avait expliqué dans quelles conditions on avait établi qu'il n'employait pas de gestionnaire de la maintenance, ce qui englobe la lettre que Eagle Flight Centre a reçue de Transports Canada en mai 2009.

[91] Évidemment, le témoignage de M. Hemmer est celui qui est le plus important au regard du point de vue défendu par la ministre. Cela dit, compte tenu du comportement de M. Hemmer et du peu de vraisemblance de sa déposition, je ne suis pas porté à conclure que celle-ci a beaucoup de poids. Cependant, en dernière analyse, je tends quand même à privilégier la déposition des témoins de la requérante à celle de M. Laframboise, compte tenu des nombreuses incohérences que contenait le témoignage de ce dernier.

[92] Bien que la ministre laisse entendre que le témoignage de M. Laframboise devrait avoir plus de poids étant donné que ledit M. Laframboise est un témoin désintéressé dans la présente affaire, je note que les accusations portées découlaient d'une plainte qu'il avait déposée à Transports Canada et que l'ensemble de la preuve soumise par la ministre à l'appui de sa cause provient de ce même témoin. En effet, l'ensemble de la cause de la ministre se fonde sur le témoignage incohérent de M. Laframboise. Par conséquent, j'estime que ce témoignage doit être pris en considération en tant que témoignage provenant d'un ancien employé mécontent ayant démissionné de son poste dans un contexte difficile. M. Laframboise a effectivement indiqué par écrit à Transports Canada qu'il avait quitté son poste en raison d'une « rupture dans la communication » (pièce M-1) et il a aussi affirmé qu'on ne lui avait pas payé les services qu'il avait rendus. Vue de cette façon, la déposition de M. Laframboise n'est ni désintéressée ni impartiale.

[93] Je ne considère pas que le témoignage de M. Laframboise suffit en soi pour démontrer qu'il y a eu infraction selon la prépondérance des probabilités. En l'espèce, malheureusement, le témoignage problématique de M. Laframboise et la preuve constituée dans sa foulée forment le fondement de la cause de la ministre, et ils ne suffisent pas à me convaincre qu'il y a eu, selon la prépondérance des probabilités, une infraction. Par conséquent, je statue que les accusations portées contre la requérante devraient être rejetées.

C. Preuve de l'infraction

[94] Quoi qu'il en soit, la ministre a déclaré qu'à toutes fins pratiques, le représentant de Eagle Flight Centre savait qu'aucun gestionnaire de la maintenance n'était en poste étant donné que M. Laframboise était inactif depuis au moins six mois. Je note à cet égard que Transports Canada savait dès le départ que l'apport de M. Laframboise en tant que gestionnaire de la maintenance serait limité durant certaines périodes, car il l'avait indiqué dans le plan de travail qu'il avait

soumis et Transports Canada avait approuvé ce plan avant de le nommer au poste de gestionnaire de la maintenance. En outre, tant l'entente relative à la poursuite de la relation d'affaires que la lettre signée par M. Laframboise démontrent que ces consultations étaient prévues dans l'entente qu'il avait conclue avec l'entreprise.

[95] De plus, lors de la conversation que M. Laframboise a eue avec M. Miller le 4 mai 2010 (pièce M-23), ce dernier a affirmé que M. Laframboise avait déclaré que [traduction] « M. Hemmer avait continué à l'appeler durant cette période-là, mais il ne savait pas ce qui était advenu de l'aéronef de Eagle Flight Centre ». Cette déclaration corrobore le témoignage de M. Hemmer selon lequel il avait tenté de communiquer avec M. Laframboise afin de lui demander de s'acquitter des obligations qui reviennent à un gestionnaire de la maintenance, y compris la participation à la réunion préalable à la vérification, et cela a été aussi été confirmé par M. Hemmer et M. Hurdman.

[96] J'estime que la ministre n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante n'employait pas de gestionnaire de la maintenance à l'époque de l'infraction alléguée. La ministre n'a, en effet, pas démontré que M. Laframboise avait cessé d'occuper ce poste à quelque moment que ce soit. Il semblerait plutôt, si je me fie à la preuve qui m'a été présentée, que M. Laframboise aurait arrêté, pour l'essentiel, de donner suite à des engagements qu'il avait pris envers Eagle Flight Centre ainsi qu'aux demandes d'aide de l'entreprise. Cela, en soi, ne prouve pas de façon concluante que la requérante n'employait pas de gestionnaire de la maintenance à la date en cause. En fait, les gens de Transports Canada savaient que M. Laframboise ne travaillerait qu'à temps partiel et ils ont quand même consenti à lui attribuer ce poste.

[97] De plus, la ministre note que M. Laframboise a envoyé une lettre à Transports Canada le 17 juillet 2008 et qu'il mentionnait dans cette lettre qu'il avait l'intention de se rendre plusieurs fois à Eagle Flight Centre durant la semaine. Or, il n'y est pas allé une seule fois pendant six mois. Même si la ministre soutient que cela démontre que M. Laframboise ne travaillait plus comme gestionnaire de la maintenance à l'époque, je note que cela pourrait aussi corroborer la théorie voulant que M. Laframboise soit devenu un employé peu fiable, plutôt que de prouver qu'il avait tout simplement démissionné de son poste. La preuve présentée et les faiblesses du témoignage de M. Laframboise donnent à penser que ce dernier ne remplissait plus son rôle de gestionnaire de la maintenance de façon adéquate et non qu'il a démissionné de ce poste.

D. Annulation de l'approbation

[98] La requérante a soutenu que le renvoi d'un gestionnaire de la maintenance est un processus qui comporte deux étapes et qu'il faut tenir compte à cette fin de l'existence éventuelle d'un scénario faisant partie d'un ensemble de cinq scénarios, après quoi il incombe à la ministre de renvoyer le gestionnaire de la maintenance. De fait, dans la lettre envoyée par la ministre à M. Laframboise, il est indiqué que ladite ministre peut annuler la nomination d'un candidat à un poste de gestionnaire de la maintenance si l'un de ces cinq scénarios se matérialise. Toutefois, en l'espèce, la ministre a simplement tenu compte de l'existence alléguée de l'un de ces cinq facteurs pour arriver à la conclusion que la requérante n'employait plus de gestionnaire de la maintenance.

[99] La ministre n'a pas démontré que M. Laframboise avait démissionné de son poste de gestionnaire de la maintenance avant la date en cause. Comme nous l'avons vu, on savait que M. Laframboise travaillait de façon limitée au sein de l'entreprise et que cela avait été approuvé par Transports Canada, comme en fait foi la lettre d'approbation qu'on lui avait envoyée (pièce M-2). De plus, si M. Laframboise avait effectivement cessé de s'acquitter de ses obligations, l'approbation aurait sûrement été annulée par la suite et cela aurait dû inciter Transports Canada à en aviser tant le gestionnaire de la maintenance que l'entreprise pour laquelle sa candidature avait été approuvée. Par conséquent, la ministre semble avoir sauté une étape cruciale du processus, puisqu'elle n'a pas officiellement annulé l'approbation accordée à M. Laframboise pour le poste de gestionnaire de la maintenance, et qu'elle n'a pas non plus avisé toutes les parties concernées de cette annulation.

[100] Je conclus que la ministre n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante a enfreint les dispositions du *RAC* de la manière alléguée. Par conséquent, je statue que l'accusation portée contre la requérante devrait être rejetée.

VI. DÉCISION

[101] La ministre des Transports n'a pas démontré que la requérante, 1074040 Ontario Inc., a contrevenu au paragraphe 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Par conséquent, l'amende de 5 000 \$ est annulée.

Le 19 novembre 2013

(Original signé)

J. Richard W. Hall

Président