

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Jean Pascal Joseph Armand Lemaire, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.C., ch. A-2, art.7.7

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, par. 602.18(1)

**Zone bâtie, Quantité insuffisante de carburant à bord, Carburant à bord, Ballon(s),
Atterrissage dans une zone bâtie**

**Décision à la suite d'une révision
Allister W. Ogilvie**

Décision : le 15 avril 2002

TRADUCTION

Le ministre n'a pas prouvé chacun des éléments de la cause de M. Lemaire. L'allégation est rejetée.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mercredi 27 mars 2002 à 10 h, à la Cour fédérale du Canada, à Ottawa (Ontario).

HISTORIQUE

Un ballon effectuait un vol au-dessus de la ville d'Ottawa, le 27 juillet 2001, en provenance des plaines Lebreton et traversait la ville dans un angle approximatif nord-sud. Il n'est pas arrivé à la destination prévue mais il a plutôt fait un atterrissage préventif dans une cour d'école à l'intérieur des limites de la ville.

Le trajet de vol du ballon l'a amené à survoler un voisinage résidentiel. Comme il survolait une maison tout en descendant, sa présence a effrayé sérieusement les chiens de cette résidence. Le

propriétaire concerné s'est informé au sujet du vol et il a par la suite déposé une plainte auprès de Transports Canada.

Transports Canada a effectué une enquête à ce sujet, laquelle a donné lieu aux allégations suivantes contre le pilote du ballon :

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 aux dispositions suivantes :

602.18 (1) puisque vous avez utilisé un ballon C-GBDR au-dessus d'une zone bâtie de la Ville d'Ottawa, le 27 juillet 2001, sans transporter à bord une quantité suffisante de carburant pour permettre au ballon de s'éloigner de la zone bâtie.

LA PREUVE

L'inspecteur Flewelling a été désigné pour enquêter sur l'incident. Par son enquête, il a établi que le pilote était M. Lemaire. L'inspecteur a recueilli auprès de lui une déclaration après mise en garde dont il a pris note. M. Lemaire lui a par la suite fait parvenir une déclaration écrite. Sur réception d'un avis d'enquête, il a de nouveau écrit à Transports Canada pour faire valoir son désaccord avec l'évaluation que Transports Canada faisait de son vol.

Il a d'abord décrit une petite fuite du joint torique d'un des réservoirs. Il avait fermé ce réservoir et il avait décollé grâce à l'autre réservoir. Il a décrit son atterrissage dans la zone de Lynda Lane (pièce M-4). Lorsqu'il a écrit à Transports Canada la deuxième fois, il a déclaré que l'atterrissage était lié à un problème de carburant imprévu (pièce M-5). Lorsqu'il a reçu un avis d'enquête de Transports Canada, M. Lemaire a répondu de façon plus exhaustive. Il a réitéré qu'il y avait eu une petite fuite d'un joint torique pendant le processus de gonflage de sorte qu'il avait fermé la valve manuellement. Une valve non étanche peut causer une fuite de propane brut autour du raccord et de geler le joint torique. La fermeture de la valve peut entraîner le dégel du joint torique et empêcher qu'il ne se rescelle. Par ailleurs, lorsqu'il a tenté de sceller cette valve de nouveau, il a découvert que le joint torique n'était plus en place. Il a donc réévalué son plan de vol et il a décidé d'effectuer un atterrissage préventif (pièce M-6).

L'inspecteur a conclu que les déclarations étaient inconsistantes puisqu'elles n'étaient pas conformes l'une à l'autre. La première mentionnait une petite fuite de carburant, la deuxième, un problème de carburant imprévu et, la dernière, un joint torique manquant. Comme le pilote savait qu'il avait eu un problème concernant un réservoir au stade du gonflage, le problème n'était pas imprévu. Le seul fait qu'il ait été forcé d'atterrir là où il l'a fait démontre qu'il avait décollé sans suffisamment de carburant à bord pour s'éloigner de la zone bâtie.

Il a déclaré que la zone de la ville où il a effectué son atterrissage lui était personnellement familière et qu'il savait qu'elle était située dans une zone résidentielle. Une photographie d'une partie de la carte de la ville a été déposée sous la cote M-2 afin de montrer la zone d'atterrissage. En ce qui a trait à la zone d'atterrissage, le plaignant a de plus témoigné qu'elle était dans les limites de la ville, dans une zone principalement résidentielle.

M. Lemaire comptait environ 300 heures de vol en ballon, le jour de l'incident. Dans son témoignage, il a réitéré sa déclaration concernant le joint torique. Il a déclaré qu'il avait déjà expérimenté le problème d'une valve non étanche lors du gonflage et qu'il l'avait résolu en fermant la valve pour permettre à la valve de dégeler. Il n'y avait aucun problème relié au vol jusqu'à ce qu'il découvre que le joint torique n'était plus en place; il a dès lors réévalué la situation et a décidé d'atterrir dans le secteur de Lynda Lane.

M. Kevin Pilgrim a été reconnu comme expert en exploitation de montgolfières. Il avait de plus déjà expérimenté le gel d'un joint torique alors que le ballon avait basculé pendant le gonflage. Selon lui, la solution consistait à fermer le réservoir, à utiliser le réservoir secondaire pour gonfler le ballon. Il n'a pas considéré le réservoir comme inutilisable mais seulement temporairement hors d'usage. La vérification d'un joint torique n'est pas prescrite avant un vol.

L'inspecteur Flewelling est un pilote fort expérimenté qui compte de nombreuses heures à son crédit mais qui a candidement admis pendant le contre-interrogatoire qu'il n'avait aucune expérience avec les ballons et les installations non étanches; il ne s'est pas non plus informé de la masse au décollage ou du volume du ballon, de la température, des vents existants et prévus au jour et à l'heure du vol. Il ne savait pas quelle distance il y avait de la zone d'atterrissage à la limite de la zone bâtie. En ce qui a trait au carburant à bord, M. Lemaire lui avait dit qu'il avait deux réservoirs. Il considérait qu'étant donné que le pilote avait seulement accès à un réservoir, uniquement 50 % du carburant était disponible, ce qui n'était visiblement pas suffisant pour l'atterrissage préventif qui a été effectué.

PLAIDOIRIES

Le ministre affirme qu'il est prouvé que M. Lemaire était commandant de bord du ballon BDR le 27 juillet lorsqu'il a été dirigé au-dessus d'une zone bâtie sans suffisamment de carburant pour s'éloigner de cette zone bâtie. L'atterrissage avant d'arriver à sa destination de même que la propre déclaration de M. Lemaire démontrent qu'il n'y avait pas suffisamment de carburant.

Le problème du joint torique était connu avant le décollage et le pilote n'a pas vérifié l'accessibilité en vol du réservoir secondaire avant de décoller. L'atterrissage dans une zone bâtie a donc eu des conséquences négatives sur une résidence en particulier.

Pratiquer l'aviation constitue un privilège et le privilège doit s'exercer dans les limites des règlements. L'amende doit être maintenue dans les circonstances.

Le représentant de M. Lemaire a plaidé que l'infraction dont le titulaire du document est accusé est en réalité reliée à la planification du vol et non à son exploitation. Il souligne que l'inspecteur n'a pas enquêté sur certains aspects du vol comme le carburant à bord, les vents ou la température. Le pilote a donné des informations à l'inspecteur à partir desquelles l'inspecteur a formulé des hypothèses même s'il n'avait aucune expérience en ce qui a trait aux ballons.

Dans son estimation, Transports Canada avait confondu la question du carburant et celle de la fuite de carburant, la question du carburant étant reliée à l'absence de joint torique. Le

témoignage d'expert avait établi que la fuite de carburant au moment du gonflage était habituelle mais que l'absence d'un joint torique était exceptionnelle.

LA LOI

Dans cette cause, on allègue que M. Lemaire a contrevenu au paragraphe 602.18(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) qui prévoit :

602.18 (1) Il est interdit d'utiliser un ballon au-dessus d'une zone bâtie sans transporter à bord une quantité suffisante de carburant pour permettre au ballon de s'éloigner de cette zone, compte tenu de la masse au décollage du ballon, de la température ambiante, des vents existants et prévus et des variations possibles de ces facteurs.

DISCUSSION

Il incombe au ministre de prouver selon la prépondérance des probabilités chaque élément de l'infraction. Pour une infraction en vertu du paragraphe 602.18(1) du RAC, le ministre doit établir : l'identité de la personne, que la personne utilisait le ballon à la date et à l'endroit spécifiés, au-dessus d'une zone bâtie, sans transporter à bord le carburant suffisant pour lui permettre de s'éloigner de la zone bâtie, compte tenu des facteurs énumérés dans cet article et des variations de ceux-ci.

La preuve des premiers aspects est facilitée par les admissions de M. Lemaire.

Le témoignage de l'inspecteur Flewelling et du plaignant, M. I. MacKay, confirment que ce lieu est une banlieue résidentielle dans les limites de la ville d'Ottawa. À savoir si une zone particulière est une « zone bâtie » ou non a fait l'objet de nombreuses causes. Comme il n'y a aucune définition de « zone bâtie », les causes reposent sur leurs faits particuliers. Dans cette instance, je suis convaincu que les témoignages et la carte établissent clairement que le site d'atterrissage était dans une « zone bâtie », ce qui fait droit à un autre élément de l'infraction.

LA QUESTION EN LITIGE

La question en litige est celle de savoir si le ballon transportait suffisamment de carburant à bord afin de lui permettre de voler au-dessus de la zone bâtie, compte tenu de la masse au décollage, de la température ambiante, des vents existants et prévus et des variations possibles de ces facteurs.

Sur ce point, il y a un manque de preuve. La preuve du ministre qui découle des déclarations de M. Lemaire avance qu'il y avait deux réservoirs de carburant à bord. Un réservoir est devenu inutilisable en raison d'un problème de joint torique. Le ballon a fait un atterrissage préventif avant de s'éloigner de la zone bâtie; pour ces motifs, il ne transportait sans doute pas le carburant suffisant à bord pour s'éloigner de la zone bâtie. Il semble que le ministre s'appuie sur un événement en considérant qu'il se passe de commentaires.

Le contre-interrogatoire a établi que l'inspecteur n'a pas tenté de démontrer les variables qui font partie du paragraphe 602.18(1) du RAC et qu'il ne connaissait pas la distance entre le site de l'atterrissage et les limites de la zone bâtie.

Le témoignage du pilote indique qu'il avait fermé un réservoir dont la valve fuyait, craignant que la valve torique ne gèle et puisse effectivement être scellée de nouveau et il a continué à gonfler le ballon à l'aide de l'autre réservoir. Quelque temps après, même si aucune preuve ne relate précisément quand, il a découvert que le joint torique n'était pas en place et qu'il ne pouvait donc pas utiliser le réservoir. Il a réévalué son vol et il a décidé d'effectuer un atterrissage préventif.

Le témoignage d'expert confirmait qu'il avait expérimenté des problèmes de valve et qu'il avait aussi fermé le réservoir défectueux. Par ailleurs, il n'a pas vu le réservoir comme inutilisable mais seulement temporairement hors service.

Il me semble que pour en venir à une conclusion sur cette question en litige, il faut savoir la quantité de carburant qui aurait été nécessaire, compte tenu des variables énumérées et comparer ces chiffres au carburant à bord. Aucun de ces chiffres n'est en preuve.

L'existence des deux réservoirs a été prouvée mais demeure nébuleuse. La quantité effective de carburant ou la capacité de carburant dans un réservoir ne sont pas prouvées. Les deux réservoirs étaient-ils pleins? Quel parcours un pilote de ballon pouvait-il prévoir effectuer avec cette quantité de carburant, compte tenu des variables, ce jour-là? La distance parcourue par le ballon avec une quantité donnée de carburant peut seulement être établie en appliquant les facteurs et les variations de facteurs qui constituent le paragraphe 602.18(1).

Qu'un atterrissage préventif ait été effectué n'est pas en soi suffisant pour établir qu'il n'y avait pas suffisamment de carburant à bord. À titre de pilote relativement inexpérimenté (300 heures), il a peut-être atterri en raison d'une prudence excessive mais avec le carburant suffisant. La quantité de carburant n'est tout simplement pas connue. Il faut établir la quantité de carburant à bord et la comparer à la quantité nécessaire, compte tenu des facteurs, afin d'atteindre la limite de la zone bâtie. Cette dernière distance n'est pas en preuve non plus.

J'accepte que M. Lemaire ait pensé qu'il avait deux réservoirs utilisables lorsqu'il a commencé son vol. Lorsqu'il a découvert qu'un joint torique manquait, il ne pouvait plus se servir d'un réservoir. Bien qu'il ait effectué un atterrissage préventif, le fait d'atterrir n'établit pas qu'il n'y avait pas de suffisamment de carburant à bord pour s'éloigner de la zone bâtie. Ce fait doit être établi en preuve. Le ministre n'a pas présenté de preuve sur les quantités requises, la quantité à bord au décollage et la quantité qui restait à l'atterrissage. En l'absence de ce type de preuve, je suis incapable de conclure que M. Lemaire a contrevenu au paragraphe 602.18(1).

Il y a eu une présentation de preuve concernant l'exploitation d'un ballon, de même que sur les procédures et les limites exposées dans le manuel de vol, à savoir le nombre de réservoirs prescrits et les brûleurs utilisables au décollage. Étant donné que ces procédures et limites ne faisaient pas partie de l'allégation, ils n'ont aucune rapport avec cette décision.

DÉCISION

Le ministre n'a pas prouvé chacun des éléments de l'infraction de la cause contre M. Lemaire. L'allégation est rejetée.

Allister Ogilvie
Vice-président
Tribunal de l'aviation civile