

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, requérant(e)

- et -

Centre école de parachutisme Para-Nord Inc., intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, art. 7.7, 8.4

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 602.03(a), 602.14(2)(a)(i), 602.27(a)

Zone bâtie, Responsabilité du fait d'autrui, Acrobatie aérienne, Consommation d'alcool avant un vol

Décision à la suite d'une révision
Pierre Beaudry

Décision : le 23 décembre 1999

Le ministre a démontré, selon la balance des probabilités, que l'intimé le Centre école de parachutisme Para-Nord Inc., en qualité de propriétaire enregistré de l'aéronef C-FIHZ, a contrevenu au sous-alinéa 602.14(2)a)(i) et aux alinéas 602.03a) et 602.27a) du Règlement de l'aviation canadien lors du vol du 27 juin 1999 effectué avec l'aéronef C-FIHZ. Je confirme la décision du ministre tant au niveau des contraventions que des amendes imposées. Le montant de l'amende totale de 7 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal de l'aviation civile dans les 15 jours suivant la signification de la présente décision.

Une audience en révision relative aux deux affaires en rubrique a été simultanément tenue le vendredi 10 décembre 1999 à 10 heures, au Palais de Justice de Rouyn-Noranda (Québec).

HISTORIQUE

Suivant les allégations du ministre, M. Joseph Louis Desrochers avait, le 27 juin 1999 vers 20 h 30 (heure locale), agi en qualité de commandant de bord de l'aéronef C-FIHZ et décollé de l'aéroport de La Sarre moins de huit heures après avoir consommé de l'alcool. Au cours de ce

même vol, M. Desrochers (« Desrochers ») aurait effectué un vol à une altitude inférieure à 1 000 pieds et des acrobaties aériennes au-dessus de la zone bâtie de La Sarre. Desrochers agissait à titre de commandant de bord. L'aéronef en cause, immatriculé C-FIHZ, est la propriété enregistrée du Centre école de parachutisme Para-Nord Inc. (« Para-Nord Inc. »).

Les faits et gestes décrits ci-dessus contrevenaient suivant le ministre au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) quant à ses dispositions relatives à l'altitude minimale et aux types de manœuvre admissible au-dessus des zones bâties et à l'ingestion d'alcool préalable à un vol. Ainsi, trois amendes étaient imposées par le ministre à l'endroit de Desrochers d'une part, et trois autres amendes pour les mêmes contraventions étaient imposées sur la base de l'article 8.4 de la *Loi sur l'aéronautique*, à Para-Nord Inc. à titre de propriétaire enregistré de l'aéronef.

Desrochers et Para-Nord Inc. se sont prévalus de leurs droits à une révision et l'audience s'est tenue le 10 décembre 1999 au Palais de Justice de Rouyn-Noranda en présence des parties. Aux fins de la présente décision, l'expression « intimé » employée seule, inclut indistinctement Desrochers et Para-Nord Inc.

LES QUESTIONS PRÉLIMINAIRES

En début d'audience, l'intimé Desrochers a indiqué se représenter lui-même de même que représenter Para-Nord Inc.

Le représentant du ministre a alors demandé si l'intimé était disposé à admettre certains faits de manière à simplifier la preuve. L'intimé ne s'est pas objecté à admettre certains faits relatifs au vol effectué au-dessus d'une zone bâtie à une altitude inférieure à 1 000 pieds. Le ministre a présenté un document présentant une admission de faits que l'intimé a signé devant moi en début d'audience. Ce document porte la cote M-2.

Préalablement, le ministre avait demandé à ce que les trois contraventions comportant double amende chacune, soient traitées en parallèle et simultanément de manière à alléger le processus. Le Tribunal a accepté ce point de vue puisque les contraventions sont les mêmes que l'intimé soit Desrochers ou Para-Nord Inc.

Le ministre a également demandé à modifier sa liste de témoins pour y inclure le témoin Lambert indiquant du même coup que la déclaration de M. Lambert avait été préalablement transmise à l'intimé. L'intimé ne s'est pas objecté et le Tribunal a accepté la demande du ministre considérant qu'il n'y avait dans les circonstances aucune indication à l'effet que l'intimé pourrait être pris par surprise faute de préparation.

LA PREUVE

L'administration de la preuve dans le présent dossier a été largement facilitée d'une part, par le fait que les contraventions alléguées ont fait l'objet d'une enquête de la GRC, et d'autre part, par l'attitude de coopération de l'intimé quant à l'admission de plusieurs des faits pertinents.

Par le biais de son premier témoin, le caporal de la GRC Claude East, le ministre a déposé en preuve la déclaration assermentée de l'intimé, admise sous la cote M-1.

Les faits admis par l'intimé suivant la pièce M-2 sont les suivants :

- La réalisation du vol du 27 juin 1999, vers 20 h 30 heure locale en partance de l'aéroport de La Sarre;
- l'intimé Desrochers y agit en qualité de commandant de bord de l'aéronef C-FIHZ;
- le survol de la zone bâtie de La Sarre s'est effectué à une altitude inférieure à 1 000 pieds;
- l'aéronef C-FIHZ est immatriculé au nom de Para-Nord Inc. qui en fait le propriétaire enregistré.

Tant par rapport à sa déclaration produite en M-1 que son témoignage à l'audience, l'intimé nie :

(1) avoir effectué de l'acrobatie aérienne; de même nie-t-il

(2) avoir pris de l'alcool au-delà de quelques gorgées de bière de marque « Tornade » avant le souper dont une bouteille a été admise en preuve sous la cote M-3. L'échantillon indique que la « Tornade » comporte un taux d'alcool de 6,1 %.

J'aborderai donc ces deux questions.

L'alcool

La preuve ne permet pas de conclure au niveau possible d'alcoolémie de l'intimé Desrochers lors de ce vol du 27 juin vers 20 h 30. Les témoins du ministre sont demeurés très évasifs quant à la quantité d'alcool effectivement ingurgitée par l'intimé dans les huit heures préalables au vol. Ceci n'a rien de surprenant. Les témoins étaient manifestement mal à l'aise lors de leurs témoignages respectifs étant des connaissances de l'intimé. D'autre part, la preuve indique que plusieurs membres de ce club de parachutisme se réunissaient ce soir-là pour souper alors même que la bière « Tornade » était en promotion au bistro « La Maîtresse » de La Sarre. L'intimé Desrochers a été présent à cette rencontre pendant quelques trois heures, soit entre 17 h et 20 h, le soir du 27 juin.

Je conclus que rien n'indique de façon probante que l'intimé Desrochers ait consommé une quantité importante d'alcool, ou ait été « sous l'effet de l'alcool » le soir du 27 juin. Je conclus également à partir de l'ensemble de la preuve, du témoignage de l'intimé Desrochers de même que de sa déclaration en M-1, que l'intimé avait effectivement consommé de l'alcool dans les huit heures préalables à son vol.

L'acrobatie aérienne

La déclaration en M-1 de l'intimé indique des virages au-dessus de la ville à 45 degrés. Dans son témoignage, l'intimé a plutôt mentionné 30 degrés. Le témoin du ministre M. Jean-Guy Trudel a indiqué avoir vu un virage « serré » à près des 90 degrés et à une centaine de pieds du clocher de l'église, suivi d'une montée à la verticale (ce que l'on appelle une chandelle en langage

acrobatique). Un autre témoin du ministre, le témoin Lambert, a indiqué la réalisation de virages prononcés estimés à plus de 60 degrés, puisqu'il voyait le dos des deux ailes, suivis plus tard de la montée en chandelle. Les deux témoins ont une connaissance de l'aviation, le premier étant pilote privé depuis 1983, le deuxième ayant 100 heures de vol comme élève-pilote. Je demeure tout de même circonspect puisqu'il n'est pas facile de juger l'exactitude d'une inclinaison à partir du sol. La preuve indique cependant que le témoin Trudel était très près des événements.

Le ministre a déposé deux autres déclarations écrites qui ont été introduites en preuve par le biais de l'enquêteur le caporal East, le ministre ayant opté de ne pas appeler les signataires comme témoins. Ces déclarations ont été admises sous les cotes M-7 et M-8. La force probante de ces déclarations est faible mais le Tribunal prend note que la déclaration écrite du prêtre St-Pierre (pièce M-8) est pour le moins troublante compte tenu du fait que l'église de La Sarre était au centre des événements.

La preuve n'indique pas qu'il y ait eu un spectacle acrobatique comme tel ou une série de manœuvres acrobatiques de longue durée mais je conclus qu'il y a eu manœuvres acrobatiques au sens du paragraphe 101.01(1) du RAC.

LE DROIT APPLICABLE

Je vais aborder chacun des points de droit évoqués lors de l'audience.

Le fardeau de la preuve

L'intimé a tenté de soulever le doute relativement à la réalisation des manœuvres acrobatiques indiquant qu'il pouvait y avoir « erreur sur la personne ». Pour ce faire, il a souligné quelques contradictions quant à l'heure des faits reprochés. Il a également évoqué le fait que la queue d'un Cessna 175 pouvait ressembler à la queue d'un C180 ou d'un C185 de sorte que les gestes reprochés auraient pu être réalisés par un autre aéronef.

Devant cette tentative de l'intimé, le ministre a évoqué la règle de la balance des probabilités, complétant son énoncé en disant que le doute raisonnable ne pouvait suffire à exonérer l'intimé, et que ce dernier se devait en défense d'amener suffisamment de preuves circonstanciées pour ramener la prépondérance de la preuve.

Le ministre a tout à fait raison. Nous ne sommes pas en droit criminel où la règle de la preuve hors de tout doute raisonnable s'applique. La prépondérance de la preuve ou balance des probabilités est le fardeau de preuve auquel le ministre devait s'acquitter, sans plus.

L'alcool

L'intimé a maintes fois évoqué le fait qu'il n'avait pris que quelques gorgées de bière. De son côté, le ministre n'a pas insisté sur la question de la quantité probable d'ingestion alléguant que la tolérance prescrite par le RAC était « zéro ». Le ministre a raison.

Les alinéas 602.03a) et b) se lisent comme suit :

602.03 Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage d'un aéronef dans les circonstances suivantes :

- a) dans les huit heures qui suivent l'ingestion d'une boisson alcoolisée;
- b) lorsqu'elle est sous l'effet de l'alcool;

La preuve de l'effet de l'alcool découlant d'un certain niveau d'alcoolémie requis en vertu de l'alinéa 602.03b) n'a pas à être démontré en vertu de la règle des « huit heures » prévue à l'alinéa a) du même article. L'ingestion est le critère normatif réglementaire de sorte qu'une simple ingestion constitue une contravention au RAC.

L'acrobatie aérienne

De manière semblable à la contravention relative à l'alcool, l'intimé a indiqué qu'il n'y avait pas eu de virages prononcés ou une montée à la limite du décrochage.

Le ministre a plaidé la définition d'acrobatie aérienne contenue au paragraphe 101.01(1) du RAC que je cite :

« acrobatie aérienne » Manœuvre au cours de laquelle un changement de l'assiette d'un aéronef donne lieu à un angle d'inclination latérale de plus de 60 degrés, à une assiette inhabituelle ou à une accélération inhabituelle non compatibles avec le vol normal.

La réglementation quant à elle se lit comme suit :

602.27 Il est interdit d'utiliser un aéronef pour effectuer une acrobatie aérienne :

a) au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air;

(...)

d) à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL, sauf si l'aéronef est utilisé aux termes d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées délivré en application des articles 603.02 ou 603.67.

Au plan qualitatif, il importe de réaliser l'envergure de cette définition et de bien comprendre l'importance accordée par la notion de « non compatibles avec le vol normal » tant aux plans de l'assiette que de l'accélération. Au plan quantitatif, la norme contenue en 602.27 est inscrite au singulier de sorte que la tolérance est « zéro » en matière d'acrobatie aérienne au-dessus d'une zone bâtie de la même manière qu'elle ne l'est au plan de l'alcool.

D'autre part, alors que le ministre a retenu l'alinéa 602.27a) comme base à la contravention pour acrobatie aérienne au-dessus d'une zone bâtie, j'aimerais souligner que l'altitude en soit est un

facteur pertinent tel que prescrit en 602.27*d*) et qui se rajoute au contexte normatif. En l'espèce, nous sommes en présence d'une acrobatie aérienne ayant eu cours près de l'église à quelques centaines de pieds seulement au-dessus du centre-ville de La Sarre.

Compte tenu des déclarations et admissions, il n'y a pas lieu de discuter de la norme relative à l'altitude minimale au-dessus des zones bâties. Mais aux fins du répertoire, j'indique que la contravention s'appuie sur le sous-alinéa 602.14(2)*a*(i) du RAC que je cite comme suit :

602.14 (...)

(2) Sauf s'il s'agit d'effectuer le décollage, l'approche ou l'atterrissage d'un aéronef ou lorsque la personne y est autorisée en application de l'article 602.15, il est interdit d'utiliser un aéronef :

a) au-dessus d'une zone bâtie ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, a moins que l'aéronef ne soit utilisé à une altitude qui permettrait, en cas d'urgence exigeant un atterrissage immédiat, d'effectuer un atterrissage sans constituer un danger pour les personnes ou les biens à la surface, et , dans tous les cas, à une altitude d'au moins :

(i) dans le cas d'un avion, 1 000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance de 2 000 pieds ou moins de l'avion, mesurée horizontalement,

CONCLUSIONS

La prépondérance de la preuve est à l'effet que l'intimé a contrevenu, et ce en l'absence d'une défense admissible et suffisante, aux articles suivants du RAC à savoir :

- l'alinéa 602.03*a*) relatif à la consommation d'alcool;
- le sous-alinéa 602.14(2)*a*(i) relatif à un vol effectué au-dessus d'une zone bâtie à une altitude inférieure à 1 000 pieds;
- l'alinéa 602.27*a*) relatif à une acrobatie aérienne au-dessus d'une zone bâtie.

LA SANCTION

Dans son plaidoyer, le ministre a exposé les nombreux critères derrière l'attribution du niveau d'amende. Parmi ceux-ci, le ministre a souligné le fait que nous étions ici en présence d'un acte volontaire comportant en fait une large part de témérité. En matière de responsabilité stricte (ce qui est le cas pour la plupart des obligations au RAC), une défense de diligence raisonnable (prendre les mesures nécessaires pour éviter les contraventions), de nécessité ou de force majeure sont en principe recevables et suffisantes. Or, dans ce cas-ci suivant le ministre, aucune défense n'est possible puisque les faits et gestes étaient prémédités. En vérité, l'intention coupable au sens de la *common law* a été démontrée, voire admise en partie, bien que non requise au niveau des éléments de base requis et donc du fardeau de preuve.

Le ministre a également mentionné l'importance de l'exemplarité en général mais aussi eu égard particulièrement à la qualité de propriétaire d'un centre de parachutisme de l'intimé Desrochers. Le ministre a indiqué avoir considéré le dossier de l'intimé et noté sa coopération au plan de l'administration de la preuve, mais a évoqué ses préoccupations quant au risque de récidive.

Mais c'est sur la combinaison de facteurs générateurs de risque que le ministre a le plus insisté. En l'espèce, nous avons, suivant le ministre, un vol effectué au-dessus d'une ville à une altitude inférieure à 1 000 pieds, conjugué à des manœuvres acrobatiques, conjuguées elles-mêmes à une ingestion préalable d'alcool, soit trois facteurs de risque qui s'associent entre eux pour créer un risque global tout aussi inadmissible qu'inutile.

Le ministre a tout à fait raison. Retournant à sa base d'exploitation de Saint-Bruno-de-Guigues le soir du 27 juin, l'intimé a effectué « une passe » (pour utiliser sa propre expression) au-dessus de la ville près du bistro et a voulu en toutes probabilités, épater ses copains par quelques manœuvres prononcées se terminant par une chandelle. Il mettait ainsi en danger sa propre vie et celles des habitants de la ville de même que son actif volant, l'aéronef C-FIHZ. Cette « passe » de l'intimé était un acte volontaire et prémédité équivalent à de l'insouciance. La combinaison des facteurs évoquée par le ministre n'est pas un argument de peccadille. Les statistiques de l'aviation démontrent que les incidents et accidents sont rarement le fait d'un facteur autonome.

Au titre des amendes, le ministre a évoqué les différentes échelles comportant des plafonds variant entre 5 000 \$ et 25 000 \$ pour les personnes morales et de 1 000 \$ à 5 000 \$ pour les personnes physiques. Le Tribunal note donc que les amendes imposées équivalent plus ou moins à 20 % du plafond, sauf pour le vol effectué au-dessus d'une zone bâtie à une altitude inférieure à 1 000 pieds à l'encontre de la personne physique, l'intimé Desrochers, qui est à 50 %.

Le ministre a conclu ses observations en plaçant que les amendes avaient été imposées suivant les grilles du ministère applicables en la matière et que celles-ci étaient de justes valeurs eu égard aux circonstances. Mais le ministre n'a pu expliquer pourquoi l'amende imposée en vertu de l'acrobatie aérienne était inférieure à l'amende relative au vol effectué au-dessus d'une zone bâtie à une altitude inférieure à 1 000 pieds.

En défense relative à la sanction, l'intimé s'est borné à dire qu'il souhaitait que le Tribunal ne soit pas un instrument de la faillite des aéroclubs. Cette remarque oblige à réitérer la lettre et l'esprit de l'article 8.4 de la *Loi sur l'aéronautique* qui permet au ministre d'imposer des amendes distinctes et conjointes aux individus navigants, propriétaires et utilisateurs d'aéronefs.

Les paragraphes 8.4(1) et (3) de la *Loi sur l'aéronautique* se lisent comme suit :

8.4 (1) Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, le propriétaire enregistré peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement du propriétaire.

(...)

(3) Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, le commandant de bord de celui-ci peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que l'infraction n'ait été commise sans le consentement du commandant.

Le législateur veut justement éviter que les propriétaires enregistrés et utilisateurs soient des irresponsables au plan du respect des normes.

L'impact financier d'une amende est certes un facteur à prendre en considération dans l'attribution d'une sanction, à la hausse comme à la baisse. Si j'avais un doute, j'irais à la hausse mais je me range du côté du ministre étant convaincu que dans son for intérieur, l'intimé aura déjà humblement réalisé la gravité des événements sans peut-être l'admettre ouvertement. Il est souhaité que l'intimé puisse poursuivre le développement de son centre école de parachutisme avec succès et en toute sécurité.

DÉCISION

Le ministre a démontré, selon la balance des probabilités, que l'intimé Louis Joseph Desrochers, en qualité de commandant de bord, a contrevenu au sous-alinéa 602.14(2)a)(i) et aux alinéas 602.03a) et 602.27a) du *Règlement de l'aviation canadien* lors de son vol du 27 juin 1999 effectué avec l'aéronef C-FIHZ.

Le ministre a démontré, selon la balance des probabilités, que l'intimé le Centre école de parachutisme Para-Nord Inc., en qualité de propriétaire enregistré de l'aéronef C-FIHZ, a contrevenu au sous-alinéa 602.14(2)a)(i) et aux alinéas 602.03a) et 602.27a) du *Règlement de l'aviation canadien* lors du vol du 27 juin 1999 effectué avec l'aéronef C-FIHZ.

Je confirme les décisions du ministre tant au niveau des contraventions que des amendes imposées.

Pierre Beaudry
Conseiller
Tribunal de l'aviation civile