

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

2431-9154 Québec Inc., appellant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, c. A-2, mod. par S.R., c. A-3, art. 7.7

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96 433, art. 406.03(1)

Certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage

Décision à la suite d'un appel
Howard M. Bruce, John D. Issenman, John Saba

Décision : le 15 janvier 2008

Référence : *2431-9154 Québec Inc. c. Canada (Ministre des Transports)*, 2008 TATCF 4 (appel)

Affaire entendue à Sept-Îles (Québec) le 27 novembre 2007

Arrêt : Pour tous les motifs énoncés ci-après, l'appel est rejeté et l'amende imposée est maintenue. Le montant total de l'amende, soit 5 000 \$, est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] L'appel fait suite à une décision rendue le 18 juin 2007, par la conseillère M^e Suzanne Racine, à la suite d'une audience en révision tenue le 23 avril 2007 à Rimouski (Québec).

[2] L'appelante exploite une école de pilotage et est autorisée à dispenser de la formation à sa base principale de Sept-Îles. Or, en février 2006, Transports Canada a été informé que l'appelante avait dispensé de la formation en vol à l'aéroport de Rimouski du 13 au 16 février 2006.

[3] Le 2 juin 2006, pour faire suite à l'enquête de Transports Canada, un avis d'amende pour contravention a été signifié à 2431-9154 Québec Inc. par le ministre des Transports en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2 (Loi). Cet avis alléguait que 2431-9154 Québec Inc. avait contrevenu à l'article 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433 (RAC), car elle avait exploité un service d'entraînement en vol à l'aéroport de Rimouski ou aux alentours de celui-ci.

[4] Après avoir pris connaissance de la preuve et entendu les arguments des parties, la contravention et l'amende suivantes ont été confirmées :

Vous avez contrevenu à l'article 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*.

1. Du 27 décembre 2005 au 22 février 2006, à ou dans les alentours de l'aéroport de Rimouski (Québec), vous avez exploité un service d'entraînement en vol qui utilisait l'avion immatriculé C-GUQM alors que vous n'étiez pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage qui autorisait l'exploitation d'un tel service, à savoir que vous n'étiez pas conforme aux conditions et aux spécifications d'exploitation de ce certificat puisque votre base principale est Sept-Îles et qu'aucune base secondaire n'y figure.

Amende : 5 000.00 \$

[5] Le 10 juillet 2007, l'appelante, par l'entremise de son avocat, invoquait le motif d'appel suivant : « L'amende imposée est grandement exagérée et tout à fait disproportionnée par rapport aux circonstances de l'infraction reprochée qui était somme toute mineure ».

[6] Le 4 septembre 2007, l'appelante, par l'entremise de son avocat, invoquait comme deuxième motif d'appel le fait que le Tribunal avait mal interprété le concept de familiarisation.

II. FAITS

[7] À la suite d'une dénonciation de la part de Jocelyn Primeur de Rimouski, selon laquelle l'appelante dispensait des cours de pilotage à partir de l'aéroport de Rimouski, Transports Canada a procédé à une enquête qui lui a permis de confirmer les faits suivants.

[8] Pendant la période du 27 décembre 2005 au 22 février 2006, l'avion immatriculé C-GUQM était au nom de l'appelante et le certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage n° 8304 que détenait l'appelante aux dates de l'infraction reconnaissait Sept-Îles comme étant sa base principale.

[9] La preuve des témoins Gilles St-Pierre et Vincent Vadnais et des extraits de leur carnet de vol (pièces M-4 et M-5) ont démontré que l'appelante leur a dispensé neuf vols de formation à Rimouski entre le 27 décembre 2005 et le 22 février 2006.

III. ARGUMENTS DE L'APPELANTE

[10] Pendant l'audience, l'appelante a apporté des précisions sur ses arguments en appel.

A. Erreur du Tribunal relativement à l'appréciation des témoignages et à la qualification du concept de familiarisation

[11] Comme premier motif d'appel, l'appelante affirme que la conseillère en révision a erré dans son évaluation des témoignages de MM. St-Pierre et Vadnais relativement aux activités menées lors des neuf vols de formation effectués à partir de Rimouski. Selon l'appelante, les seules personnes qui pouvaient témoigner sur ce qui s'est passé dans l'avion lors de ces vols sont les témoins qui s'y trouvaient.

[12] L'appelante soulève que la conseillère en révision a erré en déclarant que seul M. St-Pierre avait mentionné qu'il s'agissait de vols de familiarisation, alors que M. Vadnais avait aussi témoigné à cet égard. L'appelante a ajouté qu'aucun témoin n'est venu établir que MM. St-Pierre et Vadnais avaient pris les commandes de l'avion pendant ces vols. La position de l'appelante était que les neuf vols n'étaient que des vols de familiarisation afin d'initier MM. St-Pierre et Vadnais à l'aviation et de leur permettre de voir s'ils aimaient assez cette activité pour continuer la formation.

[13] Selon l'appelante, la conseillère en révision a donc erré en concluant que ces vols n'étaient pas des vols de familiarisation.

B. Proportion de l'amende

[14] Comme deuxième motif d'appel, l'appelante soutient que la conseillère en révision a erré en confirmant une amende de 5 000 \$.

[15] Selon l'appelante, l'infraction reprochée est une infraction mineure qui n'a pas mis l'intérêt public en danger. Le fait d'obtenir un permis pour l'exploitation d'une base satellite est une simple formalité administrative qui n'a eu aucune conséquence sur la sécurité du public, surtout si l'on considère la grande expérience de Jacques Levesque en tant que pilote.

[16] L'appelante soumet qu'une amende de 500 \$ serait plus proportionnelle à l'infraction reprochée.

IV. ARGUMENTS DU MINISTRE DES TRANSPORTS

A. Erreur du Tribunal relativement à l'appréciation des témoignages et à la qualification du concept de familiarisation

[17] Le ministre soumet que la conseillère en révision a bien interprété le concept de familiarisation de façon stricte comme étant un simple vol d'initiation. Les vols de familiarisation doivent être précisément inscrits dans le carnet de vol de l'élève-pilote, alors que les vols de formation sont inscrits différemment.

[18] En ce qui concerne les témoignages des élèves-pilotes, MM. St-Pierre et Vadnais, le ministre considère plutôt que ceux-ci sont profanes dans le domaine et que le témoignage de Patrick Curot sur la qualification des activités de familiarisation devrait avoir plus de poids. De plus, les inscriptions que les élèves-pilotes ont eux-mêmes notées à leur carnet de vol sont la preuve la plus directe.

B. Proportion de l'amende

[19] Le ministre argumente que la sanction imposée était justifiée par les circonstances des infractions reprochées et qu'elle est nettement inférieure au montant maximal prévu par la Loi, qui est de 25 000 \$ pour chaque infraction.

[20] Selon le ministre, l'infraction n'est pas mineure, surtout que l'appelante possède une expérience de 22 ans dans le domaine et qu'elle avait obtenu, dans le passé, l'autorisation d'exploiter une base satellite. Elle connaissait donc le processus à suivre.

[21] De plus, l'appelante a continué de dispenser des cours à partir de Rimouski après que Transports Canada lui a demandé de cesser cette activité. Il s'agit là d'un facteur aggravant.

V. DISCUSSION

[22] En ce qui concerne les faits et la preuve dans le présent dossier, il est important de prendre note de la jurisprudence et des principes guidant le Tribunal. En matière de conclusion de fait, l'affaire *Moore c. Canada (Ministre des Transports)*, [1991], décision à la suite d'un appel, C-0138-33 (TAC), [1991] D.T.A.C. n° 5 (QL), à la p. 6, confirme le principe voulant qu'un tribunal d'appel ne devrait pas aller à l'encontre des conclusions de fait rendues par l'agent d'audition, à moins qu'elles soient manifestement déraisonnables. Dans cette décision, le comité d'appel cite et applique le critère suivant :

Je suis convaincu qu'une conclusion de fait rendue par l'agent d'audition ne devrait être renversée que pour l'un des deux motifs suivants. D'abord, en raison de l'absence totale de preuve pour appuyer la conclusion, ce qui soulève un point de droit (*R. c. Corbett*, 25 C.R.N.S. 296). Et en second lieu, dans le cas où, nonobstant l'existence de certains éléments de preuve pour appuyer la conclusion, celle-ci est néanmoins déraisonnable et ne peut être appuyée par la preuve. À part ces rares cas, un Tribunal d'appel qui entend une cause ne doit pas aller à l'encontre de la conclusion des faits rendue par l'agent d'audition.

Cette distinction peut être subtile, mais elle est d'une importance capitale, autant pour la préservation de l'intégrité du processus d'appel que pour la protection des droits fondamentaux de la personne.

[23] Quant à la crédibilité des témoins, l'affaire *Canada (Ministre des Transports) c. Phillips*, [1987], décision faisant suite à un appel, C-0014-33 (TAC), [1987] D.T.A.C. n° 14 (QL), à la p. 6, confirme le principe voulant que le conseiller qui préside soit la personne la mieux placée pour évaluer la preuve présentée :

L'agent d'audience est le mieux placé pour choisir la preuve présentée; c'est-à-dire laquelle preuve qu'il est disposé à accepter lorsqu'il y a contradiction avec d'autres preuves. À moins que les constatations de l'agent d'audience soient manifestement déraisonnables et ne puissent être étayées des témoignages sous serment, le Tribunal d'appel devrait hésiter à les remplacer par sa propre décision. C'est dire qu'il convient de laisser au juge des faits de la première instance le soin de juger de la crédibilité des témoins...

[24] Nous sommes d'avis que les conclusions de fait de la conseillère en révision étaient en tous points raisonnables, puisqu'elles étaient appuyées par des témoignages que la conseillère a jugés crédibles et d'une preuve documentaire claire. Les constatations de la conseillère n'étant pas manifestement déraisonnables, il n'y a pas lieu de réviser sa décision quant aux faits dans le présent dossier.

[25] Nous devons donc examiner les motifs d'appel soulevés par l'appelante, afin de déterminer si les conclusions auxquelles est arrivée la conseillère en révision sont déraisonnables. En effet, dans la décision *Long c. Canada (Ministre des Transports)*, [2004], décision à la suite d'un appel, O-2824-02 (TATC), [2004] D.T.A.T.C. n° 20 (QL), le Tribunal énonce ce qui suit concernant le critère de révision et des procédures d'appel du Tribunal :

45 Comme la *Loi sur l'aéronautique* et sa législation subordonnée traitent généralement de sécurité aéronautique, nous ne pensons pas qu'une décision susceptible d'avoir des conséquences sur la sécurité puisse être manifestement déraisonnable, c.-à-d. manifestement irrationnelle avant d'être considérée déficiente.

46 Nous considérons que le critère de révision relatif à la décision de première instance et dans le cadre des procédures d'appel au Tribunal d'appel des transports du Canada consiste à déterminer si les conclusions sont "déraisonnables".

A. Erreur du Tribunal relativement à l'appréciation des témoignages et à la qualification du concept de familiarisation

[26] Selon l'appelante, la conseillère en révision a erré en concluant que les vols n'étaient pas tous des vols de familiarisation.

[27] Le Tribunal réitère que les conclusions de fait de la conseillère en révision étaient en tous points raisonnables, puisqu'elles étaient appuyées par des témoignages que la conseillère a jugés crédibles et d'une preuve documentaire claire. En effet, dans les carnets de vol des élèves-pilotes, le terme « familiarisation » n'est indiqué que pour le premiers vol (pièces M-4 et M-5). Les inscriptions subséquentes de MM. St-Pierre et Vadnais indiquent les plans de leçon qui ont été abordés à l'occasion de chaque vol. S'ils avaient considéré ces vols comme étant de simples vols de familiarisation, ils auraient noté une inscription en ce sens.

[28] Il faut aussi prendre en considération l'article 28 de la Loi, qui énonce ce qui suit :

28. Dans toute action ou procédure engagée en vertu de la présente loi, les inscriptions portées aux registres dont celle-ci exige la tenue font foi, sauf preuve contraire, de leur contenu contre l'auteur des inscriptions ou le responsable de la tenue des registres ou, s'il s'agit de produits aéronautiques, d'un aérodrome ou autre installation aéronautique, contre leur propriétaire, utilisateur ou exploitant.

[29] Quant à l'argument de l'appelante, selon lequel la conseillère en révision aurait dû donner plus de poids aux témoignages de MM. St-Pierre et Vadnais, le Tribunal croit plutôt qu'il était raisonnable qu'elle accorde plus de crédibilité aux inscriptions qu'ils ont notées dans leur carnet de vol.

[30] Cette preuve documentaire fournie par les élèves-pilotes et le témoignage de M. Curot rendent tout à fait raisonnable la conclusion de la conseillère en révision que les vols reprochés n'étaient pas des vols de familiarisation.

[31] Nous rejetons ce premier motif d'appel.

B. Proportion de l'amende

[32] Selon l'appelante, la conseillère en révision a erré en ne tenant pas compte de l'ensemble des circonstances et en imposant des mesures indûment sévères et injustifiées par les éléments propres à ce dossier.

[33] D'entrée de jeu, il faut tenir compte que la sécurité du public est la première préoccupation de la réglementation aérienne et que les amendes imposées sont des mesures dissuasives. Elles ont pour but d'empêcher le récidivisme de la part des fautifs et également de protéger le grand public.

[34] Étant donné que la protection du public figure parmi les pierres angulaires de la réglementation aérienne, nous sommes d'avis que c'est à bon droit que la conseillère en révision a jugé bon de maintenir la sanction imposée.

[35] Parmi les facteurs qui rendent la sanction imposée très raisonnable, mentionnons que l'appelante a une longue expérience dans le domaine de la formation en vol et connaît la procédure et les règlements relatifs aux cours de pilotage et aux bases satellites. En outre, Transports Canada lui avait demandé de cesser de dispenser des cours à partir de Rimouski.

[36] Finalement, même si la Loi permettait au ministre d'imposer une amende distincte pour chacun des vols effectués en contravention au RAC, il a choisi de le faire pour un seul chef.

[37] Nous rejetons ce motif d'appel.

VI. DÉCISION

[38] Pour tous les motifs susmentionnés, nous rejetons l'appel et maintenons l'amende imposée de 5 000 \$.

Le 15 janvier 2008

Motifs de la décision à la suite de l'appel :

M^e Howard Bruce, conseiller

Y souscrivent :

M. John D. Issenman, conseiller

D^r John Saba, conseiller