

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

2431-9154 Québec Inc., requérant(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'une révision
Suzanne Racine**

Décision : le 18 juin 2007

Référence : 2431-9154 *Québec Inc. c. Canada (ministre des Transports)*, 2007 TATCF 15 (révision)

Affaire entendue à Rimouski (Québec) le 23 avril 2007

Arrêt : La décision du ministre d'imposer une amende de 5 000 \$ à la requérante 2431-9154 Québec Inc. pour avoir contrevenu à l'article 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433, est maintenue. Le montant total de 5 000 \$ est payable au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal dans les 35 jours de la signification de la présente décision.

I. OBJET DE L'AUDIENCE EN RÉVISION

[1] Le 2 juin 2006, le ministre des Transports, en vertu de l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, c. A-2, mod. par S.R., c. A-3, a signifié un avis d'amende pour contravention à 2431-9154 Québec Inc., faisant affaire sous la raison sociale de Sept-Îles Aviation Enr., pour avoir contrevenu à l'article 406.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). L'annexe A de l'avis d'amende pour contravention indique que le ministre reproche à la

requérante d'avoir exploité un service d'entraînement en vol en utilisant l'avion immatriculé C-GUQM pendant une période s'échelonnant du 27 décembre 2005 au 22 février 2006, à ou dans les environs de l'aéroport de Rimouski, alors qu'elle n'était pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage (UFP) l'autorisant à donner un tel service à cet endroit. Les conditions et les spécifications d'exploitation de ce certificat prévoient que la base principale de la requérante est Sept-Îles; ni Rimouski ni aucune autre base secondaire ne figure au certificat. Le ministre a imposé une amende de 5 000 \$.

II. LOI

[2] L'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique* s'énonce comme suit :

7.7 (1) Le ministre, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné, peut décider de déterminer le montant de l'amende à payer, auquel cas il lui expédie, par signification à personne ou par courrier recommandé ou certifié à sa dernière adresse connue, un avis l'informant de la décision.

(2) L'avis est établi en la forme que le gouverneur en conseil peut fixer par règlement. Y sont notamment indiqués :

a) le texte en cause;

b) sous réserve des règlements pris en vertu de l'alinéa 7.6(1)b), le montant qu'il détermine, conformément aux critères qu'il peut établir à cette fin, et qui doit être payé à titre d'amende pour la contravention lorsque la personne ne désire pas comparaître devant un conseiller pour présenter ses observations sur les faits reprochés;

c) la date limite, qui suit de trente jours celle de signification ou d'expédition de l'avis, et le lieu du versement de l'amende visée à l'alinéa b) ou du dépôt d'une éventuelle requête en révision.

[3] L'article 406.03(1) du RAC se lit 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.

III. FAITS

A. Preuve de l'intimé

[4] Le représentant du ministre a fait témoigner Guy Hamel. Ce dernier est inspecteur de la sécurité de l'aviation civile à la Section de l'application de la loi en aviation à Transports Canada depuis plus de cinq ans. Le témoin, un pilote de ligne qui cumule plus de 25 ans d'expérience en matière d'aviation, a été chargé d'enquêter sur les circonstances ayant conduit à l'avis d'amende pour contravention du 2 juin 2006.

[5] Au cours du témoignage de M. Hamel, le représentant du ministre a déposé un avis de détection signé par Patrick Curot de Transports Canada le 17 février 2006 (pièce M-1). Cet avis précise qu'un employé de la compagnie aérienne Aéropro, Jocelyn Primeur, lui a mentionné que Christophe Vallantin, un instructeur de vol à l'emploi de la requérante, a dispensé de la formation en vol à l'aéroport de Rimouski à deux élèves-pilotes de la région, les 13, 14, 15 et 16 février 2006. L'avis indique plus précisément que la base d'exploitation de l'UFP de la requérante est Sept-Îles et que cette dernière n'aurait fait aucune demande pour l'ouverture d'une base satellite à Rimouski.

[6] Le représentant du ministre a ensuite déposé, dans le cadre du témoignage de M. Hamel, le certificat d'exploitation d'UFP de la requérante (pièce M-2). Ce certificat indique que la requérante est autorisée à dispenser de la formation uniquement à sa base principale de Sept-Îles (CYZV) puisqu'il ne prévoit pas à la rubrique « Spécifications d'exploitation » qu'elle puisse dispenser de la formation à un autre endroit. Le représentant du ministre a aussi déposé le certificat d'immatriculation du BE19 C-GUQM, propriété de la requérante (pièce M-3). M. Hamel a obtenu, par l'entremise du gérant de l'aéroport de Rimouski, le nom des deux élèves-pilotes qui ont reçu de M. Vallantin des cours de formation en vol à partir de cet endroit, soit Gilles St-Pierre et Vincent Vadnais. Selon le gérant de l'aéroport, la requérante savait qu'elle n'avait pas le droit de donner à ces deux élèves-pilotes des cours de formation en vol à Rimouski.

[7] Gilles St-Pierre a témoigné en second. Le témoin est chiropraticien et réside à Rimouski. Désireux d'apprendre à piloter et faute d'école de pilotage à Rimouski, M. St-Pierre a contacté Jacques Levesque chez la requérante et lui a demandé de lui dispenser sa formation en vol à l'aéroport de Rimouski. M. Levesque lui aurait dit que la requérante avait un aéronef dans un hangar à l'aéroport de Rimouski et qu'il pouvait accéder à sa demande.

[8] Dans le cadre du témoignage de M. St-Pierre, le représentant du ministre a déposé un extrait du carnet de vol conforme à l'original présenté à la conseillère au cours de l'audience (pièce M-4). Cet extrait couvre la période de vol du 27 janvier au 22 février 2006. Le témoin a déclaré que tous les vols effectués pendant cette période ont été réalisés avec le BE19 immatriculé C-GUQM de la requérante et que presque tous les vols, exception faite d'un vol effectué avec M. Levesque vers Halifax le 20 février 2006, ont été faits en compagnie de M. Vallantin. Le vol du 27 janvier 2006 en était un de familiarisation : « Je voulais voir si j'aimais ça », de souligner M. St-Pierre. Le témoin a ensuite informé la conseillère qu'il a dû, après le 22 février 2006, poursuivre sa formation de pilotage à la base de la requérante à Sept-Îles, Transports Canada ayant interdit à celle-ci de dispenser de la formation à partir de l'aéroport de Rimouski. Cette interdiction s'est traduite pour M. St-Pierre par des frais quatre fois plus élevés que ceux anticipés.

[9] En contre-interrogatoire, M. St-Pierre a précisé qu'il avait demandé à M. Levesque de suivre sa formation près de chez lui, car il préférait apprendre à voler au-dessus des étendues planes de Rimouski contrairement au relief montagneux et accidenté de la région de Sept-Îles. M. St-Pierre a réitéré qu'il n'y avait pas d'école de pilotage dans la région.

[10] Le représentant du ministre a fait comparaître Vincent Vadnais. Ce dernier est propriétaire d'une quincaillerie Rona à Amqui, également lieu de sa résidence. Le témoin, qui voulait suivre des cours de pilotage, s'est adressé à la requérante et a eu recours aux services de M. Vallantin. M. Vadnais a indiqué que les vols inscrits à l'extrait de son carnet de vol couvrant la période s'échelonnant du 12 novembre 2005 au 22 février 2006 (pièce M-5) ont tous été effectués en compagnie de M. Vallantin sur l'aéronef de la requérante immatriculé C-GUQM à ou dans les environs de l'aéroport de Rimouski.

[11] Patrick Curot, inspecteur des normes de formation en vol à Transports Canada, a ensuite témoigné. Il a souligné qu'il n'est pas interdit à une compagnie de dispenser de la formation en vol à l'extérieur du lieu de sa base principale à condition toutefois que son certificat d'exploitation d'UFP indique le lieu où s'effectue, à titre temporaire, le service d'entraînement en vol. Dans le cadre de son témoignage, le représentant du ministre a déposé le certificat d'exploitation d'UFP de la compagnie Hélicraft 2000 Inc. à titre d'exemple pour illustrer les dires de M. Curot. En effet, les spécifications d'exploitation de ce certificat prévoient que Hélicraft peut exploiter temporairement une UFP à une base additionnelle ou à une base satellite, ailleurs qu'à sa base principale de St-Hubert, en l'occurrence aux aéroports de Mascouche et de Chicoutimi/St-Honoré.

[12] Appelé à commenter les extraits des carnets de vol (pièces M-4 et M-5) de MM. St-Pierre et Vadnais, M. Curot a attiré notre attention sur les annotations apparaissant sous la rubrique des remarques. Les inscriptions font référence aux plans de leçons et aux exercices suggérés par Transports Canada dans le cadre du programme de formation en vol du pilote privé (pièce M-8). Il est clair, pour le témoin, que ces vols ont été effectués dans le cadre de l'apprentissage d'une formation en vol s'étant déroulée à l'extérieur de sa base principale de Sept-Îles.

[13] Interrogé par la conseillère, M. Curot a indiqué qu'une compagnie peut obtenir de façon assez rapide du ministre l'autorisation de dispenser de la formation ailleurs qu'à sa base principale si celle-ci fournit la documentation requise en vertu de la réglementation.

B. Preuve de la requérante

[14] Jacques Levesque, pilote, représentant la requérante a témoigné pour celle-ci. Il a mis à la disposition de MM. St-Pierre et Vadnais l'aéronef BE19 immatriculé C-GUQM de la requérante pour leur rendre service, car ils étaient « pressés de commencer ». Le témoin a également déclaré qu'il avait fait une demande verbale au surintendant de l'aéroport de Rimouski pour y établir une base satellite. Selon lui, les vols effectués par MM. St-Pierre et Vadnais en compagnie de M. Vallantin et consignés aux carnets de vol (pièces M-4 et M-5) sont des vols visant à familiariser ces derniers avec divers aspects de la formation de pilote privé. La formation en vol de ces aspirants pilotes s'est déroulée à Sept-Îles.

IV. ARGUMENTS

A. Arguments du ministre

[15] Le représentant du ministre allègue qu'il a démontré, selon la prépondérance des probabilités, tous et chacun des éléments de l'infraction à l'article 406.03(1) du RAC. La preuve testimoniale et documentaire indique, selon lui, que la requérante a bel et bien exploité un service d'entraînement en vol entre le 27 décembre 2005 et le 22 février 2006, à ou dans les environs de l'aéroport de Rimouski, sans être titulaire d'un certificat d'UFP l'autorisant à dispenser une telle formation à cet endroit, malgré le fait que Transports Canada lui ait ordonné de cesser lesdites activités le 17 février 2006. La requérante a, en effet, continué à dispenser de la formation en vol jusqu'au 22 février 2006. La demande verbale formulée par la requérante au surintendant de l'aéroport de Rimouski n'était pas suffisante pour autoriser la requérante à y exploiter une base satellite.

B. Arguments de la requérante

[16] La requérante n'a pas, comme le prétend le représentant du ministre, exploité un service d'entraînement en vol, mais a plutôt fait faire des vols de familiarisation à MM. St-Pierre et Vadnais.

V. DISCUSSION

[17] Pour s'acquitter de son fardeau de preuve, le représentant du ministre doit démontrer, selon la prépondérance des probabilités, les faits suivants :

- 1) L'utilisation, par la requérante, de l'aéronef immatriculé C-GUQM
- 2) pendant la période s'échelonnant du 27 décembre 2005 jusqu'au 22 février 2006
- 3) à ou dans les alentours de l'aéroport de Rimouski
- 4) pour l'exploitation d'un service d'entraînement en vol
- 5) alors qu'elle n'était pas titulaire d'un certificat d'exploitation d'UFP l'autorisant à exploiter ce service ailleurs qu'à sa base principale (Sept-Îles), soit à Rimouski, enfreignant ainsi l'article 406.03(1) du RAC.

[18] Il ne fait pas de doute que le ministre a prouvé les trois premiers éléments de l'infraction reprochée. En effet, les extraits des carnets de vol de MM. St-Pierre et Vadnais et leurs témoignages confirment qu'ils ont bien utilisé le BE19 immatriculé C-GUQM de la requérante pendant la période mentionnée plus haut à partir de l'aéroport de Rimouski en compagnie de M. Vallantin, employé de la requérante.

[19] Pour satisfaire au point quatre, il faut que le ministre prouve que la requérante a exploité un service d'entraînement en vol. M. Levesque a affirmé que la requérante n'avait pas dispensé un tel service à Rimouski puisqu'elle n'avait fait faire que des vols de familiarisation et que, de ce fait, elle n'a pas pu contrevenir aux exigences de l'article 406.03(1) du RAC.

[20] D'après les remarques consignées dans le carnet de vol de M. St-Pierre (pièce M-4), on constate premièrement la mention « familiarisation » à côté du vol d'une durée d'une heure le 27 janvier 2006. Le carnet indique ensuite que M. St-Pierre a effectué, le 28 janvier 2006, un premier vol d'une durée d'une heure pour lequel il est noté « ex [exercices] 2-9 » et un second, le même jour, d'une heure et 12 minutes avec l'annotation « ex 2-12 ». Le 14 février 2006, le carnet indique un vol d'une durée d'une heure avec la mention « ex 2-13-14 », puis le 16 février 2006, on peut lire la note « Plan [de] leçon no 3/4/5 » pour un vol d'une durée d'une heure. Finalement, le mot « circuits » est écrit à côté du vol d'une durée d'une heure en date du 22 février 2006.

[21] Les annotations faites au carnet de route de M. Vadnais (pièce M-5) font référence à des plans de leçons numérotés de 1 à 4 pour chacun des vols d'une durée d'une heure effectués les 27 décembre 2005 et les 14, 16 et 22 février 2006.

[22] Selon M. Curot, inspecteur depuis six ans à la section de la surveillance et de l'application des normes de formation de vol à Transports Canada, les annotations décrites plus haut sont des renseignements habituellement consignés dans le cadre d'un entraînement en vol. Cette façon de faire est fondée sur le programme de formation en vol pour pilote privé comme celui qui est suggéré par le ministère au document intitulé « Plans de leçons – Programme de vol du pilote privé » (pièce M-8). Il n'est pas raisonnable de croire que MM. St-Pierre et Vadnais, alors pressés de commencer leurs cours de pilotage selon ce qu'a rapporté la requérante, aient passé respectivement cinq heures et 12 minutes et quatre heures (sans compter leur vol initial de familiarisation) à « évaluer » s'ils allaient entreprendre leur formation de pilote privé auprès de la requérante.

[23] MM. St-Pierre et Vadnais n'ont guère élaboré sur ces annotations au cours de leur interrogatoire et de leur contre-interrogatoire. Seul M. St-Pierre a affirmé à quelques reprises que les vols en question avaient été effectués à des fins de familiarisation. Il est indéniable qu'un candidat qui aspire à prendre des leçons de pilotage « se familiarise » d'abord avec tous les aspects que présente une telle formation. Le vol de familiarisation est en quelque sorte la première étape. Il a pour objet d'initier l'aspirant pilote et de l'inciter éventuellement à s'inscrire à un cours complet de formation en vol. Au-delà de cette étape, le candidat doit ensuite effectuer des exercices jusqu'à ce qu'il maîtrise l'exécution des manœuvres de vol au programme. La preuve présentée ne permet pas de croire que les vols réalisés entre le 27 décembre 2005 et le 22 février 2006 ont été effectués dans une autre optique que celle d'un entraînement en vol. Les annotations référant aux exercices et plans de leçons consignés aux carnets de vol (pièces M-4 et M-5) sont des indications qu'il y a bien eu entraînement en vol. MM. St-Pierre et Vadnais ont clairement indiqué qu'ils avaient contacté la requérante dans le but avoué de prendre des leçons de pilotage. Le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, le quatrième élément de l'infraction, à savoir que la requérante a dispensé un service d'entraînement en vol.

[24] D'après son libellé, le certificat d'exploitation d'UFP de la requérante (pièce M-2) autorise celle-ci à ne dispenser de la formation qu'à sa base principale située à Sept-Îles. Le fait qu'il n'y a aucune école de pilotage dans les environs de Rimouski ou encore que MM. St-Pierre et Vadnais aient été pressés d'entreprendre leur cours de pilote privé n'autorise pas la requérante à « court-circuiter » les exigences du RAC concernant l'établissement d'une base satellite. Cet argument constitue plutôt une raison additionnelle pour la requérante de demander qu'on inscrive l'aéroport de Rimouski comme base satellite de façon à répondre à la demande de cette région. M. St-Pierre aurait sûrement apprécié avoir son entraînement en vol à meilleur compte et à proximité de son domicile de Rimouski. La requérante, qui a affirmé avoir déjà eu une base satellite à Fermont, n'était pas sans se douter qu'elle devait obtenir l'assentiment des autorités de l'aéroport de Rimouski et de la municipalité pour offrir ses services d'entraînement en vol. La demande verbale qu'elle a formulée auprès du personnel de l'aéroport de Rimouski ou les entretiens que M. Levesque a eus avec le maire de l'endroit ne l'autorisaient pas plus à dispenser cette formation. Il semble que la satisfaction des demandes pressantes de MM. St-Pierre et Vadnais l'ait emporté sur l'établissement d'une base satellite à Rimouski.

VI. DÉCISION

[25] La décision du ministre d'imposer une amende de 5 000 \$ à la requérante 2431-9154 Québec Inc. pour avoir contrevenu à l'article 406.03(1) du RAC est maintenue.

Le 18 juin 2007

M^e Suzanne Racine
Conseillère