

TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

ENTRE :

Patrick J. J. Tillaart, requérant(e)

- et -

Ministre des Transports, intimé(e)

LÉGISLATION:

Règlement de l'aviation canadien, DORS/96-433, art. 602.01

Utilisation négligente d'un aéronef de façon imprudente ou négligente

Décision à la suite d'une révision
Philip D. Jardim

Décision : le 14 septembre 2004

TRADUCTION

M. Tillaart a effectivement contrevenu à l'article 602.01 du Règlement de l'aviation canadien. Il est coupable de négligence et d'imprudence pour chacun des deux chefs d'accusation; donc, je confirme l'amende de 1 000 \$ pour chacun des deux chefs d'accusation. L'amende totale de 2 000 \$ doit être payée au Receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal dans les trente cinq jours de la signification de cette décision.

Une audience en révision relative à l'affaire en rubrique a été tenue le mardi 17 août 2004 à 10 h au palais de justice, à Peterborough (Ontario).

HISTORIQUE

Le 9 juillet 2003, M. Patrick Tillaart était commandant de bord du Cessna 150, C-GXID. Au cours de ses vols, M. Tillaart a survolé la ferme de la famille Knox afin de prendre des photographies aériennes. Le fermier, M. Knox, a prétendu que l'avion avait volé suffisamment bas pour faire vibrer les fenêtres de la maison et qu'il était possible de lire clairement les marques d'immatriculation C-GXID sur l'aile. M. Knox a vu l'aéronef effectuer des virages serrés et des montées au point qu'il craignait que l'aéronef soit hors contrôle. En utilisant ses silos de 70 pieds

comme référence, M. Knox estime que l'aéronef était à une hauteur aussi basse que 200 pieds. De plus, M. Knox craignait que l'aéronef mette en danger sa famille, ses biens et son troupeau laitier. Il a téléphoné et présenté des rapports écrits à Transports Canada.

Le même jour, l'aéroport Lindsay a reçu d'autres plaintes non identifiées concernant un aéronef qui volait à basse altitude et il a été confirmé que le C-GXID était utilisé à partir de là. Au même moment, un programme de formation des Cadets de l'Air était en cours à l'aéroport Lindsay. Le programme était dirigé par le Kawartha Lakes Flight Centre, sur un aéronef Cessna 152. Le chef-instructeur de vol, M. Mark Brereton, s'est de plus plaint à Transports Canada au sujet de la conduite de M. Tillaart sur le circuit de Lindsay. On allègue qu'il a décollé d'une piste inverse, la 31, jusqu'à la piste en service, la 13, et qu'il a dû tourner abruptement à basse altitude pour éviter une collision avec un autre aéronef en approche sur la 13. De plus, on allègue que M. Tillaart est entré sur le circuit de l'aérodrome et que, contrevenant aux procédures de circuit approuvées, il a coupé l'autre aéronef des Cadets de l'Air sur le circuit en effectuant un virage en descente serré sur la piste en service et en atterrissant devant lui.

Transports Canada a effectué une enquête sur ces incidents et a imposé une amende de 1 000 \$ à M. Tillaart sur chacun des deux chefs d'accusation, soit un total de 2 000 \$, en contravention à l'article 602.01 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – imprudence ou négligence. M. Tillaart n'a pas payé l'amende et a demandé une audience en révision au Tribunal.

LA LOI

L'article 602.01 du RAC prévoit :

Il est interdit d'utiliser un aéronef d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou risque de constituer un danger pour la vie ou les biens de toute personne.

LA PREUVE

Le ministre a cité cinq témoins à l'audience, y compris l'inspecteur chargé de l'enquête, **M. Jeff McEvoy**. Le ministre a de plus cherché à faire reconnaître M. Lindsay Cadenhead, un examinateur de test en vol, comme expert en procédures de circuits d'aérodrome. J'ai accepté ses références et son expérience et M. Tillaart ne s'est pas objecté. Il n'y a eu aucune entente préalable à l'audience et M. Tillaart a reconnu qu'il avait reçu une communication complète de la preuve.

Lorsque le ministre a présenté une preuve attestant que M. Tillaart pilotait le C-GXID aux heures en question, M. Tillaart a admis avec empressement qu'il pilotait effectivement l'aéronef, le 9 juillet 2003, aux heures mentionnées.

M. John Knox, le fermier qui a rapporté le vol dangereux à basse altitude au-dessus de sa ferme, le 9 juillet 2003, a cité des extraits de sa lettre de plainte. Il a par la suite confirmé qu'il s'était inquiété de la sécurité de sa famille, de ses animaux et de ses biens ce jour-là et qu'il a immédiatement rapporté l'incident à Transports Canada. Sa lettre est percutante (pièce M-7) et il

constitue un témoin crédible. M. Knox a témoigné que lors du premier des trois passages, l'aéronef a fait vibrer les fenêtres de la maison. La famille était rassemblée à l'occasion d'un repas d'anniversaire pour les cinq ans de sa fille — le bruit était si fort que son fil a pensé qu'il y avait une moto dans la cour. Au troisième passage, il est allé à l'extérieur voir ce qui se passait; il a vu l'aéronef en provenance de l'est qui semblait monter et qui s'est dirigé au-dessus d'eux, à environ 200 pieds. Ils pouvaient clairement lire les lettres d'immatriculation C-GXID et ils ont estimé que l'aéronef était à une hauteur équivalente à trois fois celle de son silo de 70 pieds — soit approximativement à 200 pieds. L'aéronef a effectué une série de manœuvres, y compris des virages serrés, des montées et des « oscillations d'ailes », ce qui lui a donné l'impression que l'aéronef était quasiment hors contrôle.

Contre-interrogé par M. Tillaart, on a révélé que M. Knox avait par la suite acheté les photographies prises pendant ce vol de M. Ghassan Chehadi qui est l'employeur de M. Tillaart — Homestead Aerial Photography. Il semble que M. Knox n'avait pas réalisé que les photographies qu'il avait achetées avaient été prises pendant le vol du 9 juillet 2003. En réponse au réinterrogatoire de M. Shimmin, il a dit qu'il n'aurait pas acheté ces photos s'il avait su qui les avait prises. M. Tillaart a présenté une facture pour montrer que M. Knox avait effectivement acheté les photographies de son entreprise.

Le témoin suivant était **M. Mark Brereton**. Il était chef-instructeur de vol au Kawartha Lakes Flight Centre et directeur intérimaire à l'aéroport Lindsay, le 9 juillet 2003. M. Brereton avait écrit un rapport à Transports Canada au sujet d'incidents qui ont eu lieu à Lindsay entre le 9 et le 14 juillet 2003 et qui mettaient en cause M. Tillaart et le C-GXID. Ce rapport relatait les événements qui figuraient au chef d'accusation 2 de Transports Canada contre M. Tillaart, en plus des autres incidents qui ont eu lieu hors de sa présence (celle de M. Tillaart) à Lindsay pendant la période du 9 au 14 juillet 2003.

Plus particulièrement, M. Tillaart a décollé de la piste inverse (la 31) vers la piste en service (la 13) et s'est dirigé vers un Cessna 152 qui approchait, lequel était en finale à ½ mille de la 13. M. Tillaart a dû exécuter un virage serré à droite immédiatement après avoir quitté le sol, afin d'éviter une collision avec l'aéronef qui atterrissait. De plus, à une autre occasion, le 9 juillet 2003, M. Tillaart est entré sur le circuit en provenance de l'est alors qu'il y avait trois autres Cessna 150 des Cadets de l'Air sur le circuit devant lui. Il s'est placé sur circuit extrêmement serré avant les autres aéronefs, dont l'un était à environ ¾ de mille en approche finale sur la piste 31. Il a effectué un virage serré en descente et il a atterri devant l'aéronef qui s'approchait, en le coupant. M. Brereton a été témoin de ces événements de l'aire de trafic de l'aéroport. M. Brereton écoutait la fréquence UNICOM et il a entendu les transmissions de l'aéronef coupé au C-GXID (pièces M-8, M-9 et M-10).

M. Brereton avait parlé à M. Tillaart à un certain nombre de reprises pendant cette période, l'avisant que des résidents de la région de Fenelon Falls l'avaient appelé pour rapporter ses vols à 200 pieds au-dessus de leur propriété et certains l'ont rapporté à la PPO. M. Brereton a aussi admonesté M. Tillaart pour ses pratiques dangereuses sur le circuit de Lindsay, y compris celles mentionnées au chef d'accusation 2 de l'Avis d'amende pour contravention, en date du 24 février 2004. M. Brereton a proposé à M. Tillaart de quitter l'aéroport et de ne plus revenir.

Lors de son contre-interrogatoire de M. Brereton, M. Tillaart a nié qu'il y avait un aéronef en finale à ½ mille de la 13 lorsqu'il a décollé sur la 31. Il a aussi nié qu'il voyait un aéronef sur le circuit ou qu'il entendait des transmissions radio s'opposant à ses manoeuvres.

Le **major Terry Bremner** était responsable des Cadets de l'Air. Il avait présenté un rapport à Transports Canada le 12 août 2003 au sujet des incidents qui mettaient en cause M. Tillaart à Lindsay, la semaine du 9 août 2003. Dans l'ensemble, il a confirmé la preuve de M. Brereton. Toutefois, à son avis, l'infraction dans un circuit restreint a eu lieu sur la piste 13 plutôt que sur la piste 31. Il a semblé que le major Bremner était en quelque sorte désorienté et confus quant à l'aménagement de l'aéroport Lindsay. M. Shimmin n'a fait aucune tentative pour essayer de l'orienter en utilisant un diagramme. Bien que ces propos peuvent sembler être une contradiction de la preuve, je crois que le témoin était confus. L'observation qui importe est qu'il a vu M. Tillaart à bord du C-GXID couper l'autre aéronef sur le circuit en effectuant un virage descendant serré au point d'impact de la piste. Le major Bremner s'est dit préoccupé du piètre exemple de discipline aéronautique donné par M. Tillaart aux Cadets de l'Air. Il était surtout préoccupé par leur sécurité et considérait M. Tillaart comme une menace.

M. Lindsay Cadenhead était le témoin expert du ministre. Il a expliqué les procédures de circuit en détail, en se rapportant à l'*A.I.P. Canada*^[1] et au *Manuel de pilotage*^[2]. Il a décrit les gestes de M. Tillaart comme dangereux, imprudents et irresponsables. M. Tillaart l'a contre-interrogé au sujet d'un vol plané par opposition à une approche à moteur et sur la sécurité relative d'une approche planée comparativement à celle d'une approche à moteur. Il semble que M. Tillaart tentait de justifier sa descente abrupte vers la piste en approche planée dans les intérêts de la sécurité.

M. Tillaart a été assermenté et a témoigné. Il a nié avoir survolé la ferme des Knox à 200 pieds. Il a présenté des calculs (pièce D-14) et une photographie (D-15) qu'il a prise de la ferme pour tenter de prouver que la photographie ne pouvait avoir été prise à 200 pieds. Que les calculs de M. Tillaart soient précis ou non, la photographie a été prise à 1/2000 seconde, ce qui représente une fraction minuscule de son vol au-dessus de la ferme. De plus, il n'y a aucune façon de confirmer exactement quand la photographie a été prise.

M. Tillaart a de plus présenté son employeur, **M. Ghassan Chehadi**, comme témoin. M. Chehadi est propriétaire de Homestead Aerial Photography. Il a appuyé l'affirmation de M. Tillaart selon laquelle la caméra utilisée, présentée à l'audience, ne pouvait pas avoir pris la photographie à 200 pieds. Selon les calculs de M. Tillaart, la photographie devait avoir été prise à 700 pieds. Cette dénégation contredit la version d'un témoin oculaire crédible, M. Knox.

M. Tillaart affirme que M. Knox ment. Il souligne de plus qu'il n'y a pas de bétail visible sur la photographie. Il dit qu'il est un expert des aéronefs qui font peur au bétail et nie que cela ait eu lieu. Il affirme de plus que le témoignage du major Bremner est faux et non justifié.

M. Tillaart a présenté un courriel qu'il avait fait parvenir à M. David Bland, gestionnaire régional de l'application de la loi, après avoir reçu l'Avis d'amende pour contravention, en date du 24 février 2004. M. Tillaart a lu la lettre en preuve à l'audience (pièce D-17). Cette lettre réitère que M. Tillaart nie avoir commis quelque infraction que ce soit.

Crédibilité

Nous avons une question de crédibilité à résoudre ici. D'un côté, nous avons des témoins de Transports Canada que je considère entièrement crédibles parce qu'ils sont cohérents et n'ont aucune raison de fabriquer une preuve contre M. Tillaart. Bien qu'il y ait une contradiction dans le témoignage du major Bremner, comparativement à celui de M. Brereton, en ce qui concerne la piste sur laquelle l'atterrissage a eu lieu, j'attribue cela à un manque d'orientation du major Bremner. Il s'agit d'une personne crédible. À part cette exception qui s'explique, tous les témoins du ministre ont corroboré leur témoignage. Les déclarations écrites de MM Brereton et Bremner selon lesquelles M. Tillaart était constamment irresponsable à l'aérodrome Lindsay pendant une période de cinq jours du 9 au 14 juillet 2003 ont aussi servi en preuve.

Que M. Knox ait acheté une photographie de sa ferme qui avait été prise par M. Tillaart n'est pas en cause, puisque cela ne modifie aucunement le fait qu'il y a eu un vol dangereux à basse altitude qui a fait vibrer les fenêtres de la maison des Knox.

M. Tillaart nie les deux infractions. Il a de plus accusé les témoins de Transports Canada de mentir. Après avoir considéré sérieusement la question, je ne peux accepter sa dénégation. Je ne le crois pas. Sa preuve est non fondée et les calculs qu'il a faits ne contribuent pas à prouver qu'il n'a jamais volé à moins de 700 pieds. La photographie présentée a été prise en un instant (1/2000 sec). Il n'y a eu aucune preuve pour démontrer à quel moment exact la photographie a été prise (pièce D-15). De plus, il est peu probable que M. Knox ait pu lire les marques d'immatriculation à 700 pieds. Il y a eu une preuve dans les déclarations de MM Brereton et Bremner que des plaintes provenaient d'autres fermiers de la région de Fenelon Falls, dont un conseiller municipal. Tous ces plaignants ont rapporté avoir identifié le C-GXID.

DÉCISION

Le ministre a déposé des accusations de négligence ou d'imprudence contre M. Tillaart. Ces notions sont définies dans le *Canadian Law Dictionary* et se retrouve dans la cause du Tribunal *Newburg c. MdT*⁴³¹ comme suit :

Négligence : La négligence consiste à ne pas faire quelque chose qu'une personne raisonnable ferait, ou à faire quelque chose qu'une personne raisonnable ne ferait pas. Les défendeurs ont pu faire preuve de négligence s'ils ont omis involontairement de faire ce qu'une personne raisonnable aurait fait, ou s'ils ont fait ce qu'une personne qui prend des précautions normales n'aurait pas fait.

Imprudence : Manque de prudence; indifférence face aux conséquences. Dans certains cas, le terme comporte un sens plus fort que négligence : il peut même impliquer une conduite intentionnelle. Dans ce contexte, le sens du terme peut être : indifférent face aux conséquences, inattentif, insouciant; très négligent; négligence en sachant que des conséquences étaient possibles, mais non souhaitables. Imprudence possède le sens de négligence grave, c'est-à-dire faire quelque chose qui implique en fait un risque, que l'auteur en cause en soit conscient ou non.

Chef d'accusation 1. Je considère que le vol de M. Tillaart au-dessus de la ferme des Knox était à la fois négligent et imprudent. Ses gestes ont mis en danger des vies, des biens et le bétail de M. Knox et a tellement inquiété le fermier qu'il a dit avoir téléphoné immédiatement pour rapporter l'incident. Il a survolé à une altitude suffisamment basse pour faire vibrer les fenêtres de la maison lors de son premier passage; ce qui laisse entendre que l'altitude était sans doute plus basse que 200 pieds, lors de la première approche. C'était tout à fait inutile et en violation des règlements et imprudent. De plus, à la deuxième et troisième approche, il mettait inutilement en danger des vies et des biens. Il prétend être fort conscient des possibilités de panne de moteur, en dépit de ses approches abruptes en vol plané sur la piste, alors qu'ici, il ne porte aucunement attention à une telle possibilité, à basse altitude au-dessus des personnes et de leur propriété.

Chef d'accusation 2. Je considère que M. Tillaart n'a pas tenu compte de l'inexpérience des Cadets de l'Air en formation à Lindsay et le fait qu'il soit passé outre les procédures de circuit concernant la sécurité est inexcusable. Je n'accepte pas ses dénégations, que ce soit parce qu'il n'a pas vu l'autre aéronef ou qu'il n'a pas entendu les transmissions radio des instructeurs qui accompagnaient les cadets. Il savait qu'une formation était en cours sur le circuit à Lindsay, et non seulement il a fait fi des procédures de circuit mais, ce faisant, il a mis en danger sa propre vie et celles des cadets qu'il a coupés. Il est certainement coupable de négligence et d'imprudence sur ce chef d'accusation.

Il est déplorable qu'il ne semble pas accepter ou se soucier du fait qu'il a mis d'autres personnes en danger ou ennuyé d'autres personnes par ses gestes. S'il avait démontré un certain remord pour ses gestes, il y aurait sans doute eu une ouverture pour une certaine clémence. Dans les circonstances, je dois confirmer l'amende substantielle de 1 000 \$ pour chacun des deux chefs d'accusation contre lui, soit 2 000 \$.

Philip D. Jardim
Conseiller
Tribunal d'appel des transports du Canada

^[1] *Publications d'information aéronautique.*

^e Transports Canada Aviation Manuel de pilotage, 4 édition.

^[3] *Jason R. Newburg c. Ministre des Transports*, dossier n° O-0415-02 (TAC).