

**TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE**

ENTRE :

**Jules Proulx**, appellant(e)

- et -

**Ministre des Transports**, intimé(e)

**LÉGISLATION:**

*Règlements de l'air*, C.R.C., c. 2, art. 520(1)

**Utilisation d'un aéronef de façon négligente ou imprudente**

---

**Décision à la suite d'un appel**  
**G. Richard, J. Rouleau, Jacques Blouin**

---

**Décision : le 30 janvier 1987**

**Entendue :** Montréal (Québec), le 14 janvier 1987

*La décision rendue, le 12 novembre 1986, par Zita Brunet, Conseiller du Tribunal, est confirmée;*

*La licence de pilote de ligne du requérant portant le n° ULA-1562 est suspendue pour une période de 15 jours commençant le 17 février, 1987 à 24 h 1 et se terminant le 3 mars 1987 à 23h59;*

*Le sursis accordé par le Tribunal aux termes d'une décision rendue le 27 novembre 1986 est annulé.*

Le requérant en appelle de la décision du Tribunal rendue le 12 novembre 1986 par Zita Brunet, confirmant les mesures imposées par le ministre des transports pour infraction au paragraphe 520(1) du *Règlement de l'air*.

Aux termes de cet article, « aucun aéronef ne sera piloté avec négligence ou imprudence de façon à constituer un danger pour la vie ou les biens de qui que ce soit ».

L'avis signifié par l'intimé au requérant stipule :

Dans les faits, nous alléguons par la présente que le 25 avril 1986, entre 13 h 35 et 13 h 45 (heure locale), alors que vous exerciez les fonctions de pilote commandant de bord de l'aéronef CL-215, immatriculé C-FYWO, vous avez effectué trois (3) posés et décollés sur la voie maritime du St-Laurent à la hauteur de la Marina de l'île Ste-Hélène à Montréal, ce afin d'y pratiquer des manoeuvres de ramassage et largage d'eau. Or, au cours de chacune de vos trois (3) approches, vous avez survolé le tablier sud du Pont Jacques-Cartier avec une marge d'au plus cent (100) pieds d'altitude, mettant ainsi en danger la vie et les biens d'autrui et faisant preuve de négligence.

Une suspension de sa licence de ligne n° ULA-1562 est imposée au requérant pour une période de quinze jours.

### **A. QUESTION EN LITIGE**

La question dont le Tribunal est saisi est de savoir si le Conseiller qui a présidé à l'audience en révision a erré en décidant que le requérant avait piloté son aéronef avec négligence ou imprudence de façon à constituer un danger pour la vie de qui que ce soit. Cette question présente deux volets, d'une part, le requérant a-t-il piloté son aéronef avec imprudence ou négligence? et, d'autre part, le cas échéant, cette conduite a-t-elle eu pour effet de constituer un danger pour la vie ou les biens de qui que ce soit?

Il importe de préciser que la compétence du requérant n'est pas en doute. « L'imprudence ou la négligence » qui lui sont reprochées portent sur son choix de l'endroit décrit à l'avis ci-haut cité pour exécuter ses manoeuvres et « le danger à la vie ou aux biens de qui que ce soit » qu'il est accusé d'avoir constitué ne s'applique ni à lui-même, ni à son co-pilote ou à son appareil, mais porte sur la perception des automobilistes se trouvant sur le pont et leur réaction aux événements.

### **B. ALLÉGUÉS DU REQUÉRANT**

Au soutien des motifs énoncés dans sa requête en appel, le requérant, au cours de la présentation de ses observations orales, s'en prend d'abord à la crédibilité des témoins de l'intimé. À cet effet, il invoque le fait que les policiers Kelly et Dubois ont indiqué un endroit sur le plan où l'avion piloté par le requérant aurait touché l'eau alors qu'en contre-interrogatoire, les témoins disent ne pas avoir vu l'avion toucher l'eau. Le requérant allègue, en plus, l'incapacité des témoins de juger des distances et leur manque d'expertise en aviation. Il met finalement en doute le témoignage des policiers quant à la densité du trafic sur le pont au moment de l'accident.

Par ailleurs, le requérant affirme ne pas avoir agi avec négligence ou imprudence de façon à mettre en danger la vie ou les biens d'autrui. Il allègue s'être posé régulièrement sur un aérodrome maritime, avoir eu une raison valable de pratiquer les manoeuvres qui lui sont reprochées et avoir demandé à la tour de contrôle de Saint-Hubert s'il existait des restrictions.

### **C. CONSIDÉRATION DES MOTIFS DE L'APPEL**

## I. Appréciation du témoignage des policiers Kelly et Dubois

Les policiers Kelly et Dubois sont des témoins indépendants qui n'ont aucun intérêt dans cette affaire. Ils patrouillaient le pont Jacques Cartier au moment de l'incident, dans l'exercice de leurs fonctions à l'emploi de Ports Canada. S'ils n'ont aucune expérience en matière d'aviation, ils sont éminemment bien qualifiés en ce qui concerne la circulation et la sécurité automobiles sur le pont.

Le témoignage des policiers Kelly et Dubois doit être considéré dans l'optique de l'infraction reprochée au requérant, à savoir, non pas d'avoir enfreint certains minima prescrits, - auquel cas les divergences et inexactitudes soulignées par le requérant seraient pertinentes - mais d'avoir agi avec négligence ou imprudence de façon à mettre en danger la vie ou les biens de quiconque.

Il est implicite dans la décision qui fait l'objet du présent appel que le Conseiller Brunet a trouvé le témoignage des policiers Kelly et Dubois digne de crédibilité. Suite à l'examen du dossier et des représentations des parties, le Comité d'appel endosse cette détermination et stipule comme suit :

a) Les opérations d'écopage et de largage exécutées par le requérant, tel qu'il ressort du témoignage des policiers et du fait-même qu'elles avaient été jugées dignes de faire l'objet d'une démonstration le lendemain, avaient un caractère extraordinaire et remarquable.

b) Ces manoeuvres ont été exécutées par le requérant, à au moins trois reprises, au-dessus du pont Jacques Cartier, à une altitude si basse que le policier Kelly qui n'avait jamais vu ce type d'avion auparavant, affirme avoir pu lire l'inscription sur l'avion et le policier Dubois avoir vu l'avion de son véhicule automobile, alors stationné sur le pont, sans avoir à en sortir la tête. Les deux policiers témoignent avoir vu l'avion passer au-dessus du pont à la hauteur des lampadaires. Le policier Dubois dit même avoir cru que l'avion avait accroché les poteaux.

Il ressort de ces déclarations, l'impression de témoins habitués aux conditions prévalant en temps normal que l'avion survolait le pont à une altitude dangereusement basse.

c) L'exécution de telles manoeuvres, dans ces circonstances, a eu pour effet d'entraver la circulation et de constituer un danger pour la vie et les biens des automobilistes engagés sur le pont. Le fait que les policiers aient pu stationner leur véhicule sur le pont et changer de direction pour mieux observer les manoeuvres n'affecte pas leurs déclarations quant à la densité du trafic puisque la voie numéro 3 était fermée à la circulation.

## II. Négligence ou imprudence

a) Aérodrome maritime

Le requérant allègue, d'autre part, ne pas avoir agi avec négligence ou imprudence, affirmant d'abord s'être posé régulièrement sur un aérodrome maritime. À cet effet il a versé au dossier une copie du *Water Aerodrome Supplement* où les coordonnées de la Marina Ville-Marie sont décrites. Or, la marina devant laquelle le requérant a témoigné s'être posé est celle de l'île Sainte-Hélène et non la Marina Ville-Marie qui se trouve à quelque distance de l'endroit où l'incident s'est déroulé. Le fait que la Marina Ville-Marie soit un aérodrome est donc sans conséquences aux fins des présentes.

#### b) Raison des manoeuvres

Le requérant affirme ensuite avoir eu une raison valable d'exécuter les manoeuvres qui lui sont reprochées. Il voulait en effet s'assurer du bon fonctionnement de son appareil qui sortait de l'usine de réparation, en préparation pour une démonstration qui devait avoir lieu le lendemain. L'imprudence et la négligence reprochées au requérant portent sur le choix de l'endroit où les manoeuvres ont été exécutées et non sur l'exécution de ces manoeuvres. S'il était prudent, dans le contexte de la réussite d'une démonstration, de faire l'essai de l'équipement, il était imprudent d'exécuter ces manoeuvres au-dessus du pont Jacques Cartier. En l'absence d'un état d'urgence, un autre endroit aurait pu et dû être choisi pour l'exécution de ces opérations.

#### c) Communication quant aux restrictions

Enfin, le requérant affirme avoir demandé à la tour de contrôle s'il y avait des restrictions. Il importe, encore une fois, de noter que le requérant n'est pas accusé d'avoir enfreint à certaines exigences précises mais d'avoir agi avec négligence ou imprudence dans son choix de l'endroit où il a exécuté ses manoeuvres. L'absence de « mens rea » ne le décharge pas de son obligation d'agir avec prudence.

### **D. CONCLUSION**

Pour ces motifs, après avoir considéré la question en litige, le Comité a rendu sa décision rejetant l'appel du requérant.

### **DÉCISION FAISANT SUITE À UNE REQUÊTE**

Relativement à la requête présentée par Jules Proulx demandant la suspension de la mesure imposée aux termes de la décision rendue par le Tribunal le 12 novembre 1986 suite à l'audience en révision tenue le 7 novembre 1986 :

Il est par les présentes certifié qu'après signification de l'avis aux parties par le Tribunal fixant la date, l'heure et le lieu de l'audience pour entendre les détails de cette requête, ledit examen a été tenu le 27 novembre 1986, à l'endroit et à l'heure fixés audit avis.

À la conclusion dudit examen, j'ai rendu la décision suivante :

En l'absence d'objections de la part de l'intimé, l'application de la mesure imposée aux termes de la décision du Tribunal en date du 12 novembre 1986 est suspendue jusqu'à ce qu'il en ait été statué sur la requête en appel.