

TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE

ENTRE :

Ministre des Transports, appellant(e)

- et -

Richard Noël, intimé(e)

LÉGISLATION:

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2, art. 7.7, 7.9(5) et 8.5

Ordonnance concernant l'utilisation d'ailes libres et d'avions ultra-légers (Ordonnance sur la navigation aérienne, série V, n° 24), art. 6b) et 7b)

Règlement de l'Air, C.R.C 1978, c. 2, art. 101, 818 et 819

Parapente, Vol non autorisé dans un espace aérien contrôlé, Défense de diligence raisonnable, Aile libre

Décision à la suite d'un appel
Faye H. Smith, Guy Racicot, Michel Larose

Décision : le 25 juin 1996

L'appel est maintenu et l'imposition d'une amende de 100 \$ est rejetée.

L'audience en appel relativement à l'affaire en rubrique a été tenue le mardi 13 février 1996 à 10 h à la Cour fédérale, dans la ville de Québec (Québec).

MOTION PRÉLIMINAIRE

Le comité d'appel au début de l'audience a rejeté trois demandes visant l'introduction de nouvelles preuves soit la production de photographies du site de décollage, l'audition d'un nouveau témoin et la visite des lieux. Après représentation des parties, le comité d'appel a rappelé qu'à moins d'établir des circonstances exceptionnelles, aucune nouvelle preuve ne pouvait être introduite en appel. Dans le présent cas, rien n'empêchait de produire ces photographies lors de la révision et l'appelant aurait pu également faire entendre son témoin lors de la révision. Plus particulièrement quant à la demande de visite des lieux en plus du principe général applicable quant aux demandes d'introduction de nouvelle preuve, le comité a noté que

l'époque de l'année où la visite était demandée ne correspondait pas à l'époque où l'infraction reprochée s'était produite.

MOTIFS DE LA DÉCISION MAJORITAIRE

par M^e Guy Racicot avec l'assentiment du D^r Michel Larose

Après examen des pièces, lecture des transcriptions des témoignages et avoir entendu les représentations des parties, le soussigné procède à rendre jugement.

LES FAITS

Le 17 septembre 1993, l'accusé, Richard Noël, a effectué une envolée de parapente à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport de Québec. Ce fait a été constaté par un pilote d'hydravion qui s'apprêtait à amerrir sur le lac Saint-Augustin situé également à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport de Québec. Suite à la transmission de cette information au contrôleur aérien de la tour de Québec, un inspecteur de Transports Canada ainsi qu'une patrouille de police ont été dépêchés sur place. Contrairement à ce que l'inspecteur croyait, cette envolée n'avait pas débuté au sommet de la falaise qui surplombait l'endroit où avait atterri M. Noël mais avait débuté à quelque distance de là.

La description de l'endroit de départ de l'envolée est fournie uniquement par M. Noël. À la fin de la preuve du ministre, incluant le témoignage d'un expert en parapente qui n'a jamais vu l'endroit d'où le décollage s'était effectué, l'accusé a témoigné pour sa défense.

Le témoignage de M. Noël démontre clairement que ce dernier n'avait pas l'intention d'effectuer le vol qu'on lui reproche. M. Noël a déclaré qu'il désirait procéder à la vérification d'une voileure qu'il s'apprêtait à livrer à un client et que pour ce faire il devait procéder à un gonflage de la voileure afin de livrer un équipement sécuritaire et dépourvu de défaut de fabrication et convenablement ajusté. La preuve a révélé qu'un tel gonflage peut s'effectuer à n'importe quel endroit qui offre un espace suffisamment grand pour étendre la voileure par terre et suffisamment dégagé pour permettre à l'effet dynamique du vent de gonfler la voileure. Le choix d'un tel endroit est critique puisque, si le vent doit être suffisamment fort pour permettre le gonflage, il ne doit pas cependant l'être trop ou être combiné à d'autres éléments tel une pente à proximité où des conditions thermiques particulières qui feraient en sorte que le simple gonflage pourrait se transformer en envolée surprise.

La journée où les événements reprochés se sont produits, M. Noël a choisi, pour effectuer ses vérifications de voileure, un terrain privé d'un quartier résidentiel situé à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport de Québec. Il a examiné le champ et ses alentours ainsi que vérifié la direction du vent et sa vélocité avant d'entreprendre le gonflage de la voileure. Ce terrain, tel que la preuve l'a démontré autant en poursuite par un expert qu'en défense, ne réunissait pas les caractéristiques habituelle d'une aire de décollage de parapente ni même les caractéristiques de base : bordure d'arbres hauts, espace restreint, absence de pente à proximité, présence du fleuve, proximité d'une voie ferrée, absence d'aire d'atterrissage.

Autant la poursuite que la défense ont tenté d'expliquer comment ce vol avait pu se produire contre toute attente. M. Noël ne peut l'expliquer, il soulève l'hypothèse d'un effet conjugué du vent et d'un thermique imprévisible associé à la configuration particulière des lieux. Il soutient que cette envolée n'aurait jamais dû être réalisable selon les critères connus de ce sport. Le témoin expert Fiset, présenté par le ministre, ne peut non plus expliquer cette envolée, il soulève plusieurs hypothèses mais il est important de rappeler qu'il n'a jamais vu l'aire de décollage et donc son témoignage doit être évalué avec réserve. Le soussigné n'a aucun doute dans son esprit que M. Noël ne voulait pas effectuer cette envolée. Comment peut-on imaginer qu'une personne sensée pourrait, même par bravade, tenter une telle envolée avec un équipement jamais testé, calibré pour une utilisation en tandem et ne pas revêtir son équipement habituel de vol tel que casque protecteur et chaussures appropriées.

LE DROIT

La question que ce Tribunal doit se poser et à laquelle il doit répondre est la suivante : « M. Noël est-il coupable d'avoir commis l'infraction reprochée même s'il ne désirait pas la commettre ? Et si oui, a-t-il une défense bonne et valable ? »

Il s'agit d'abord de qualifier l'infraction ici reprochée. La Cour suprême du Canada dans l'arrêt *R. c. Sault-Ste-Marie* (1978) 2 R.C.S. 1299 établit trois catégories d'infractions : *mens rea*, infractions de responsabilité stricte et infractions de responsabilité absolue.

Les infractions contre le bien être public qui concernent la santé ou la sécurité, comme la plupart des infractions commises aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* sont infailliblement considérées comme des infractions de responsabilité stricte. Il n'y a pas d'infraction de responsabilité absolue aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* et de la législation connexe. Dans le cas précis qui nous occupe ici, il s'agit d'une infraction de responsabilité stricte.

Nous croyons nécessaire ici de reprendre certains passages de l'arrêt *Sault Ste-Marie* afin de bien comprendre la défense de diligence raisonnable applicable aux infractions de la nature de responsabilité stricte prévues à la *Loi sur l'aéronautique*. Qualifiant les infractions de responsabilité stricte, l'Honorable Juge Dickson s'exprimait ainsi :

... ces infractions sont essentiellement de nature civile et pourraient fort bien être considérées comme une branche du droit administratif à laquelle les principes traditionnels du droit criminel ne s'appliquent que de façon limitée. [1]

Rejetant l'obligation du poursuivant de faire la preuve de négligence dans un cas de responsabilité stricte, l'Honorable Juge Dickson poursuivait :

Selon cette thèse, il n'incombe pas à la poursuite de prouver la négligence. Par contre, il est loisible au défendeur de prouver qu'il a pris toutes les précautions nécessaires.... Alors que la poursuite doit prouver au-delà de tout doute raisonnable que le défendeur a commis l'acte prohibé, le défendeur doit seulement établir, selon la prépondérance des probabilités, la défense de diligence raisonnable. [2]

Poursuivant pour définir la diligence raisonnable, le juge ajoutait :

Ceci comporte l'examen de ce qu'une personne raisonnable aurait fait dans les circonstances. La défense sera recevable ... si l'accusé a pris toutes les précautions raisonnables pour éviter l'événement en question. (Le soulignement est du soussigné)

De nombreux jugements ultérieurs ont permis de préciser cette notion de « précautions raisonnables » et de « diligence raisonnable ».

Il n'est pas de l'intention du soussigné de faire une étude exhaustive de la jurisprudence depuis la décision de la Cour suprême en 1978 mais il est important de rappeler les principes reconnus et appliqués depuis et qui sont rapportés dans le Code de procédure pénal annoté et jurisprudence.

- La diligence raisonnable doit être appréciée en fonction du milieu dans lequel elle doit s'exercer et tenir compte des organismes et des us et coutumes des susdits organismes qui sont chargés de l'application de la réglementation en vigueur; [3]
- La diligence raisonnable dont il s'agit est celle qui doit être manifestée par l'homme raisonnablement prudent qui exerce habituellement le métier où cette diligence doit se manifester; [4]
- On permet toutefois à la défense de présenter une preuve qu'on appelle la preuve de diligence raisonnable ou de bonne foi, c'est-à-dire que l'accusé a tout fait ce qu'un bon père de famille aurait fait dans les circonstances et n'avait pas l'intention de commettre l'infraction; [5]
- Le test permettant de vérifier si l'intimé a assumé ses responsabilités n'est pas celui de la diligence d'un homme raisonnable mais étant dans le commerce automobile elle se devait de prendre des précautions supplémentaires qu'aurait prises un garagiste; [6]
- It is the degree of reasonableness within a specialty where a special skill or knowledge or ability is involved; [7]
- La défense a-t-elle démontré une diligence raisonnable en prenant toutes les précautions nécessaires pour s'assurer du respect de la loi; [8]

Plus particulièrement en ce qui concerne le fardeau de preuve dans un cas de défense de diligence raisonnable, il est important de citer certains extraits du jugement de l'Honorable Houlden dans la décision *R. Ellis Don Ltd* [1990] 61 c.c.c. (3d) 423 (C.A. Ont.) :

- To avoid a conviction, the accused must prove on the balance of probabilities that he exercised due diligence. If, at the end of the case, the trier of fact has a reasonable doubt, but the accused has not proved on a balance of probabilities that he exercised due diligence, there must be a conviction. [9]
- An accused will be convicted unless he has taken as much care as a reasonable person would have taken in the circumstances. [10]

- The evidential burden will shift to the accused to adduce sufficient evidence to raise the issue that he was not negligent [11]
- If he does adduce sufficient evidence to raise the issue, the persuasive burden will be on the prosecution to prove beyond a reasonable doubt that the accused was negligent. At the end of the case, if the trier of fact has a reasonable doubt on the issue, it will acquit. [12]
- In deciding whether or not it has a reasonable doubt, the trier of fact will be able to rely on common-sense inferences from the proven facts. [13]

La Cour suprême du Canada dans la décision *R. c Wholesale Travel Group Inc.* [1991] 3 S.C.R. 154 sous la plume du juge en chef Antonio Lamer en parlant du fardeau de la poursuite précisait :

- ... il (la poursuite) peut obtenir une déclaration de culpabilité en prouvant simplement hors de tout doute raisonnable que l'accusé a commis l'acte prohibé. Cependant, il est loisible au défendeur d'écarter sa responsabilité en prouvant, selon la prépondérance des probabilités, qu'il a pris toutes les précautions nécessaires. Telle est la principale caractéristique de l'infraction de responsabilité stricte la défense de diligence raisonnable. [14]
- Alors la poursuite doit prouver au-delà de tout doute raisonnable que le défendeur a commis l'acte prohibé, le défendeur doit seulement établir selon la prépondérance des probabilités, la défense de diligence raisonnable. [15]

Il est également une autre défense que la jurisprudence a reconnu et que l'on retrouve dans l'argumentation de l'accusé soit la défense de nécessité. Cette défense n'est recevable que dans des cas exceptionnels où l'accusé n'a pas commis de faute et qu'il peut établir qu'il a dû commettre l'acte prohibé pour éviter des blessures graves ou des dommages importants.

Il est important de rappeler en terminant cette analyse que, devant le Tribunal de l'aviation civile, la norme de preuve de la poursuite est celle de la prépondérance de preuve et que cette règle de prépondérance de preuve s'applique également à l'évaluation d'une défense lorsqu'introduite par l'accusé.

DÉCISION

En conséquence, dans le présent cas, le soussigné est convaincu que le ministre des Transports a prouvé par prépondérance de preuve que l'accusé a commis l'infraction reprochée. De là, le fardeau de preuve se transporte sur les épaules de l'intimé qui doit faire la preuve également par prépondérance de preuve, qu'il a agi avec diligence raisonnable pour éviter de commettre l'infraction reprochée et qu'il n'a pas été négligent.

L'évaluation de la défense de diligence raisonnable et d'absence de négligence de l'accusé selon les critères de prépondérance de preuve s'établit sur l'ensemble de celle-ci. Nous avons devant nous une preuve que l'accusé ne voulait pas voler, qu'il a vérifié le champ et ses alentours avant

de procéder au gonflage de sa voile, que l'envolée a été causée par une série de circonstances imprévisibles et que le vol s'est déroulé par la suite durant quelques minutes puisqu'un atterrissage immédiat aurait mis la vie du pilote en péril. En contrepartie de cette preuve, on retrouve l'opinion d'un expert qui n'a jamais vu les lieux et qui fonde son opinion essentiellement sur les déclarations de l'accusé et son expérience personnelle.

Quelle preuve sur la négligence et la diligence raisonnable est prépondérante selon la balance des probabilités dans le présent cas ?

Le soussigné conclut que la preuve de l'accusé est prépondérante parce que fondée sur une constatation directe des faits et des circonstances.

l'endroit où l'envolée a eu lieu pourrait ajouter à la gravité de l'infraction une fois établi que l'accusé a été négligent mais ceci ne saurait modifier le fardeau de preuve dans un cas de défense de diligence raisonnable qui est celui de la prépondérance de preuve.

Pour ces motifs, l'appel est maintenu et la plainte est rejetée.

MOTIFS DU JUGEMENT MINORITAIRE

de M^c Faye Smith

J'accepte fondamentalement les faits mentionnés dans la décision majoritaire de ce comité sous réserve des faits supplémentaires ci-dessous.

RÉSUMÉ DES FAITS SUPPLÉMENTAIRES

M. Richard Noël a déclaré être pilote depuis le 17 septembre 1987. Il est instructeur senior de pilotes de parapentes et il demeure près du lieu où l'incident est survenu. La journée en question, il était sur le site (à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport de Québec) pour faire les vérifications d'usage d'un parapente et il était accompagné de l'acheteur du parapente.

M. Noël a témoigné à l'effet qu'il a vérifié le site où il allait effectuer la vérification. Il a aussi vérifié les prévisions météorologiques et la direction et la vitesse des vents. Il était convaincu qu'il lui serait impossible d'effectuer un décollage à partir de ce site, qu'il n'y avait aucun risque de décollage. Il a dit qu'il n'avait jamais eu l'intention de faire un vol ce jour-là et que ce n'était pas un site pour effectuer un vol.

C'était le témoignage de M. Noël qu'alors qu'il s'apprêtait à faire un gonflage de la voile du parapente, un vent thermique ascendant d'une vitesse approximative de trois mètres seconde a subitement soulevé le parapente. Apparemment, le vol a duré approximativement 10 à 15 minutes.

Le fait que le parapente était dans la zone de contrôle a été communiqué au contrôle de la circulation aérienne par le pilote d'un hydravion à une altitude indiquée d'environ 800 pieds, le pilote a aperçu le parapente à une altitude de 300-400 pieds dans un angle de 45 ° du nez de son aéronef. Le pilote de l'hydravion a indiqué qu'il effectuait des excursions touristiques entre la

ville de Québec et le lac Saint-Augustin cette journée-là et qu'il a communiqué avec la tour de contrôle de l'aéroport de Québec et qu'un agent de la tour de contrôle aurait alors mentionné au pilote qu'il ignorait également la présence du parapente. À cet égard, les hydravions décollaient du lac Saint-Augustin à intervalles réguliers de 20 minutes cette journée-là, tel qu'il appert de la pièce M-4 préparée et déposée par ce pilote.

LE LITIGE

Quant à moi, M^e Desbiens a exprimé correctement les questions en litige à page 17 des motifs de sa décision à la suite d'une révision :

1. Transports Canada a-t-il démontré selon la prépondérance des probabilités que M. Noël a contrevenu à l'alinéa 6b) de l'*Ordonnance sur l'utilisation d'ailes libres et d'avions ultra-légers* ?

2. Dans l'affirmative, M. Noël a-t-il démontré selon la prépondérance des probabilités qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour se conformer à l'Ordonnance aux termes de l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* ?

D'après le principe juridique établi devant ce Tribunal, la preuve doit être faite selon la norme de la prépondérance des probabilités. Cette norme a été établie tôt dans les précédents jurisprudentiels de ce Tribunal dans l'affaire *Ministre des Transports c. Thomas Ritchie Phillips* Dossier n^o C-0014-33 (TAC), citée et approuvée dans l'affaire *Ministre des Transports c. Joanne M. Cameron* Dossier n^o W-0017-33 (TAC) :

Dans la présente affaire, c'est le Ministre qui a le fardeau de la preuve. Il n'est pas nécessaire que le Ministre prouve les faits « hors de tout doute raisonnable », ce qui est le degré de preuve requis dans les affaires criminelles, mais il doit prouver ses allégations en se fondant sur la « prépondérance de la preuve »

Dans l'affaire *Norbert A. Selbstaedt c. Ministre des Transports* Dossier n^o C-0081-02 (TAC), récemment citée dans l'affaire *Richard Pizzardi et Donald Doyle c. Ministre des Transports* Dossier n^o Q-0439-37 (TAC), le comité d'appel a souscrit comme suit :

En faisant la part du droit du titulaire du document à l'équité de procédure et à la justice naturelle et de l'obligation du Ministre d'assurer un niveau convenable de sécurité au public, le Tribunal a jugé que la qualité de la preuve à exiger du Ministre n'est pas celle qui s'applique dans le cas des causes au criminel, à savoir la « preuve au-delà d'un doute raisonnable », mais plutôt celle qui s'applique dans les causes au civil, à savoir la « preuve fondée sur l'équilibre des probabilités ».

Se fondant sur les preuves incontestées que M. Noël a lui-même admis, je suis convaincue que le ministre a prouvé selon la prépondérance des probabilités que l'alinéa 6b) de l'ordonnance a été contrevenue. Lors de l'enquête menée suite au rapport fait aux autorités par le contrôle de la circulation aérienne, M. Noël a admis qu'il n'avait eu aucune communication antérieure avec la tour de contrôle de la circulation aérienne et de plus qu'il avait utilisé le parapente.

DÉFENSE DE DILIGENCE RAISONNABLE

Il incombe maintenant à M. Noël qui peut être exonéré de toute responsabilité en démontrant que, selon la prépondérance des probabilités, il a pris toutes les mesures nécessaires pour se conformer à la loi. La défense de diligence raisonnable utilisée dans le cas d'une infraction à responsabilité stricte est aussi incluse dans l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique* qui stipule :

« 8.5 Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la présente partie ou à ses textes d'application s'il a pris toutes les mesures nécessaires pour s'y conformer. »

Pour déterminer si M. Noël a pris toutes les mesures nécessaires dans les circonstances, nous devons nous demander s'il a fait ce qu'un pilote de parapente raisonnablement prudent aurait fait dans le présent cas. Lorsqu'il s'agit d'une spécialité, c'est le degré du caractère raisonnable attendu d'une personne ayant des habiletés et connaissances spéciales qui entre en jeu.

À la page 7 de la décision à la suite d'une révision la conseillère du Tribunal résume les qualifications de M. Noël en disant qu'il a été l'un des pionniers du parapente à Québec. Il pratique ce sport depuis 1987. Il est instructeur senior certifié au Canada pour les parapentes bi-places par l'Association canadienne de vol libre. Il a été champion du Québec en 1989 et a déjà participé au championnat du monde. De part son métier, il importe d'ailleurs des parapentes fabriqués en France et a vendu et réglé plus de 135 parapentes.

En contre-interrogatoire, M. Noël a admis qu'il ne savait pas qu'il avait effectué un vol à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport de Québec. Il a expliqué qu'il n'avait pas vérifié si le site de décollage était dans une zone contrôlée ou non puisqu'il n'avait pas l'intention à prime abord d'effectuer un vol cette journée-là. À cet égard, il a réitéré qu'il n'avait pas son casque alors qu'il le porte toujours pour effectuer un vol de parapente, qu'il avait préalablement vérifié les prévisions météorologiques et plus particulièrement, la direction et la vélocité des vents afin de s'assurer que ces derniers étaient propices à des gonflages.

Une personne a témoigné pour le ministre à titre d'expert et a examiné en détail les facteurs variables pouvant affecter le décollage du parapente le jour en question. Ce témoin n'avait pas vu le site du décollage mais a témoigné se fondant sur sa description et sur les conditions météorologiques qui prévalaient au site. Il a conclu que ce site n'était pas propice pour faire un gonflage compte tenu des vents imprévisibles.

Il a déclaré que dans ce cas il y avait un risque de décollage en raison de la pente située près du site de décollage et des déformations dans le relief qui étaient propices au déclenchement de courants thermiques.

CONCLUSION

Après avoir examiné les faits ci-dessus, je suis d'avis que M. Noël n'a pas pris toutes les mesures nécessaires dans les circonstances. Il a vérifié le site choisi pour la vérification du parapente qui

donne à entendre une prise de certaines mesures mais non pas la prise de toutes les mesures nécessaires tel que le stipule le libellé de l'article 8.5 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le fait qu'il soit arrivé au site sans s'être préparé pour un vol signifie qu'il n'avait pas l'intention d'effectuer un vol, les enquêteurs en ont probablement tenu compte en choisissant de ne pas intenter de poursuite en vertu des aspects de l'ordonnance visant les exigences relatives à l'équipement de vol. De plus, il a peut être cru que le risque de décollage n'était pas élevé, cependant même sans tenir compte du témoignage du témoin expert, on doit conclure qu'un risque existait et que M. Noël assumait ce risque en choisissant un site qu'il ne connaissait pas, ne s'étant pas rendu compte que ce site était à l'intérieur d'une zone de contrôle.

En contre-interrogatoire, M. Noël a lui-même admis que le 17 septembre 1993, au moment où il a entrepris le gonflage du parapente, il ne savait pas qu'il était à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport de Québec. M. Noël est pilote de parapente ayant à son compte sept ans d'expérience et il est instructeur senior de vol certifié par l'Association canadienne de vol libre. Je suis d'avis que M. Noël n'a pas pris toutes les mesures nécessaires en ne vérifiant pas si le site qu'il avait choisi pour entreprendre le gonflage du parapente était à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport de Québec.

Par ces motifs, je me dissocie respectueusement de mes collègues relativement à la défense de diligence raisonnable. Alors, je rejeterais l'appel et confirmerais la décision à la suite d'une révision par le Tribunal qui maintenait la décision du ministre d'imposer une amende 100 \$.

DÉCISION

Par la présente, l'appel est maintenu et la plainte est rejetée.

Motifs de la décision majoritaire : M^e Guy Racicot, conseiller avec l'assentiment de : D^f Michel Larose, conseiller avec le jugement minoritaire de : M^e Faye Smith, présidente

[1] (1978) 2 R.C.S. Supra p. 1303

[2] Supra p. 1325

[3] Éditions F.D., division de formulaire Ducharme Inc., p. 108 citant la décision Office de la Construction du Québec vs Marcel Trépanier, C.S.P. (Québec) 27-7228-80, 20 janvier 1981

[4] Supra, p. 108

[5] Supra, p. 108, citant la décision P.G. du Québec c. Boucherie Guillemette inc. J.E. 81-947, C.S. (Richelieu) 765-27-000702-80, 27 août 1981

[6] Supra, p. 109, citant la décision de R. c. Légaré auto ltée, J.E. 82-191, C.A. (Québec) 200-10-000054-804, 19 janvier 1982

[7] Supra, p. 109

[8] Supra, p. 115, citant la décision de Québec (Procureur général c. Investissements Contempra ltée [1989] R.J.Q. 2527, (C.S. Montréal)

[9] Supra, p. 119, citant la décision R. v. Ellis-Don Ltd., [1990] 61 C.C.C. (3d) 423, (C.A. Ont.)

[10] Supra, p. 119

[11] Supra, p. 119

[12] Supra, p. 119

[13] Supra, p. 119

[14] Supra, p. 121, citant la décision R. v. Wholesale Travel Group Inc., [1991] 3 S.C.R. 154

[15] Supra, p. 122