



## TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

**Référence :** *Gaétan Bélanger c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 41 (révision)

**N° de dossier du TATC :** Q-4413-04

**Secteur :** aviation

**ENTRE :**

**Gaétan Bélanger**, requérant

- et -

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

**Audience tenue à :** Granby (Québec), les 26 et 27 mars 2019

**Affaire entendue par :** Franco Pietracupa, conseiller

**Décision rendue le :** 16 septembre 2019

### DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

**Arrêt :** Contravention 1 – dossier N5504-95630 – le requérant, Gaétan Bélanger, a admis sous serment avoir contrevenu à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Contravention 2 – dossier N5504-95630 – le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Gaétan Bélanger, a contrevenu à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Contravention 3 – dossier N5504-94940 – le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Gaétan Bélanger, a contrevenu à l'alinéa 571.02(1)c) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Par conséquent, l'avis d'annulation du document d'aviation canadien de M. Bélanger, soit la licence de technicien d'entretien d'aéronefs n° 157104, est maintenu.

## I. HISTORIQUE

[1] Dans un avis d'annulation (avis) daté du 28 mars 2018, le ministre des Transports (ministre) a allégué que le requérant, Gaétan Bélanger, a contrevenu à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique (Loi)* et à l'alinéa 571.02(1)c) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. En conséquence, conformément à l'article 6.9 de la *Loi*, le ministre a pris la décision d'annuler le document d'aviation canadien n° 157104 de M. Bélanger, soit une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

[2] L'annexe A de l'avis énumère les infractions suivantes :

Dossier N5504-95630 :

1. Le ou vers le 4 juillet 2016, aux alentours de Valcourt, Québec, vous avez fait une fausse inscription dans des registres dont la tenue est exigée sous le régime de la présente sous-partie, dans le dessein d'induire en erreur quant à la conformité de la tâche de maintenance aux normes de navigabilité applicables; plus particulièrement, vous avez inscrit aux dossiers techniques de l'aéronef immatriculé C-GJFN, un Morane Saulnier de type MS 893E, que la fusée de roue de nez de l'aéronef, identifiée par le numéro de pièce 880-42-0-041-0 « Nose wheel axle », avait été remplacée alors que vous aviez réinstallé la fusée endommagée sur ledit aéronef, contrevenant ainsi à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*.

2. Le ou vers le 4 juillet 2016, aux alentours de Valcourt, Québec, vous avez fait faire une fausse inscription dans des registres dont la tenue est exigée sous le régime de la présente sous-partie, dans le dessein d'induire en erreur quant à la conformité de travaux de maintenance aux normes de navigabilité supplémentaires énoncées au paragraphe 571.10(4) du chapitre 571 du *Manuel de navigabilité*; plus particulièrement, vous avez fait inscrire par M. Éric Dupuis, aux dossiers techniques de l'aéronef immatriculé C-GJFN, un Morane Saulnier de type MS 893E, que les commandes de vol dérangées lors de la dépose et la pose d'ailes dudit aéronef ont été inspectées par ce dernier, alors qu'il n'avait pas effectué l'inspection, contrevenant ainsi à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*.

Dossier N5504-94940 :

3. Entre le 29 juin et le 14 juillet 2017, aux alentours de Valcourt, Québec, vous avez exécuté des travaux de maintenance sur un aéronef et/ou sur des pièces destinées à être posées sur cet aéronef soit, l'aéronef immatriculé C-GDIS, un Bel-Air de type II plus, de construction amateur, portant le numéro de série 00002, en utilisant des méthodes, techniques, pratiques, pièces, matériaux, outils ou équipements non conformes aux plus récentes pratiques industrielles reconnues; plus précisément, vous avez exécuté des travaux de maintenance sur des nouveaux haubans en aluminium et leurs pièces d'attache placés sous les ailes dudit aéronef ou sur lesdites pièces destinées à être posées sur ledit aéronef, alors que plusieurs trous d'attache hors alignement avaient été percés et certains trous mal percés avaient été réparés par soudure, contrevenant ainsi à l'alinéa 571.02(1)c) du *Règlement de l'aviation canadien*.

La décision d'annuler votre licence de technicien d'entretien d'aéronefs fait suite aux infractions ci-haut mentionnées, lesquelles ont été analysées dans le contexte de l'ensemble de votre dossier d'application de la loi.

[3] Le Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) a reçu la demande de révision de M. Bélanger le 20 avril 2018. Le 9 janvier 2019, le Tribunal informait les parties que l'audience se tiendrait les 26, 27 et 28 mars 2019, à Granby (Québec).

## II. QUESTION PRÉLIMINAIRE

### A. Témoin expert

[4] Le ministre a décidé de faire entendre un témoin expert, Walter Di Genova, qui a été présenté au Tribunal en tant qu'expert en maintenance et en qualité de construction à l'égard de divers éléments aéronautiques structuraux. Son expertise dans le soudage et les structures tubulaires, en particulier dans les méthodes d'installation à bord d'aéronefs de construction amateur, a été bien documentée. Il possède une connaissance approfondie des travaux de soudure et de tôlerie, ayant accumulé plus de 40 ans d'expérience dans l'industrie, particulièrement en soudures aéronautiques générales et en maintenance de structures de tôle. Le requérant ne s'est pas opposé à son statut d'expert. Considérant son expertise, le Tribunal a reconnu ce témoin en tant qu'expert dans les domaines structural, du soudage, et de l'exécution des travaux relativement à l'aviation générale et aux aéronefs de construction amateur (pièces M-1 et M-3, soit respectivement le CV de M. Di Genova et son rapport d'expert).

## III. ANALYSE

[5] Il appartient au ministre de prouver que les présumées contraventions énoncées dans l'avis ont été commises. Aux termes du paragraphe 15(5) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, la norme de preuve est la prépondérance des probabilités. Je traiterai séparément chaque contravention, et j'examinerai également la décision du ministre de choisir l'annulation comme sanction, en vertu de l'article 6.9 de la *Loi*.

### A. Dossier n° N5504-95630—Contravention 1

[6] Le requérant a admis sous serment avoir commis la première infraction contenue au dossier n° N5504-95630, soit avoir effectué une fausse inscription dans un registre, dans le dessein d'induire en erreur, contrevenant ainsi à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi*.

[7] Je vais maintenant examiner les deux autres présumées contraventions.

### B. Dossier n° N5504-95630—Contravention 2

[8] Erick Dupuis a déposé une plainte contre le requérant relativement à des travaux effectués sur son aéronef, un Morane-Saulnier MS 893E immatriculé C-GJFN, plainte qui a conduit aux deux infractions alléguées au dossier n° N5504-95630 (pièce M-7).

[9] Le Tribunal doit déterminer si le requérant, M. Bélanger, a fait faire une fausse inscription dans le carnet de route de l'aéronef C-GJFN, dans le dessein d'induire en erreur. La présumée fausse inscription attestait l'exécution de la double inspection requise après les travaux de maintenance effectués sur le système de commandes de vol de l'appareil. L'inspection a été certifiée par MM. Bélanger et Dupuis; la question est de savoir si la signature de M. Dupuis satisfait aux exigences réglementaires.

[10] M. Bélanger a déclaré que c'est en fait le propriétaire de l'aéronef, M. Dupuis, qui avait fait une inspection des travaux effectués sur les commandes de vol défectueuses, et que le tout

avait été dûment noté et inscrit dans le carnet de route. Il a soutenu qu'il s'agissait là d'une double inspection conformément au paragraphe 571.10(4) du RAC.

[11] Le témoin du ministre, Yves Thibodeau, inspecteur de Transports Canada depuis 1999 et titulaire d'une licence de TEA avec qualifications M1 et M2, a témoigné que le requérant avait inscrit une vérification des commandes de vol dans le carnet de route (pièce M-14), précisément dans l'intention d'induire en erreur. La vérification extérieure effectuée ce jour-là par le pilote et propriétaire, M. Dupuis, ne suffisait pas à satisfaire aux exigences relatives à la double inspection prévue au paragraphe 571.10(4). Le représentant du ministre a soutenu que la vérification obligatoire des commandes de vol après le travail n'a jamais été effectuée conformément à la norme 571 – Partie V du RAC, et que de ce fait le requérant avait contrevenu à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi*.

[12] L'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi* se lit comme suit :

**7.3(1)** Il est interdit :

[...]

c) de faire, ou faire faire, de fausses inscriptions dans les registres dont la tenue est exigée sous le régime de la présente partie, dans le dessein d'induire en erreur, ou d'omettre délibérément d'y faire une inscription; [...]

[13] La norme 571 de la Partie V du RAC indique clairement qu'une norme de navigabilité relativement à l'inspection est requise lorsque les commandes de vol sont dérangées. En l'espèce, M. Bélanger a dû retirer et réinstaller les ailes de l'avion, ce qui exigeait une double inspection. La norme de navigabilité précise les détails de l'exigence relative à l'inspection (Cartable des autorités, onglet 7, page 4) :

d) Travail qui dérange les commandes moteur ou les commandes de vol.	Que le système ait été inspecté par au moins deux personnes pour vérifier le bon assemblage et le bon verrouillage de toutes les pièces dérangées pendant l'exécution des travaux de maintenance, incluant une vérification fonctionnelle de la direction et de la plage de déplacement des commandes moteur et des commandes de vol, et que le dossier technique contienne les signatures des deux personnes en cause.
--	---

[14] M. Bélanger peut être l'un des signataires de la double inspection; cela ne fait aucun doute. C'est la deuxième signature, celle de M. Dupuis, qui pose problème. M. Thibodeau a témoigné que compte tenu de son expérience en tant que TEA titulaire d'une licence, il savait que la réglementation exigeait qu'une deuxième personne inspecte adéquatement le travail effectué par le premier technicien d'entretien d'aéronefs. Bien qu'il y ait deux signatures dans le carnet de route relativement à cette tâche, soit les signatures de MM. Dupuis et Bélanger (pièce M-14, page 61), M. Thibodeau a soutenu que le critère de la double inspection n'avait pas été respecté.

[15] Au cours de son témoignage, M. Dupuis a clairement indiqué qu'il avait fait une vérification extérieure pré-vol, et que le requérant lui avait demandé d'effectuer un vol pour s'assurer que tout fonctionnait correctement. Le requérant et M. Dupuis ont tous deux effectué la vérification extérieure pré-vol, et le court vol qui a suivi. M. Dupuis se souvient que la

vérification extérieure a duré d'environ 60 à 90 secondes. Bien qu'il n'ait jamais été explicitement informé des détails ou des exigences d'une double inspection, M. Dupuis, se fiant à l'expérience et aux conseils de M. Bélanger, a signé le carnet de route attestant qu'il avait effectué une double inspection.

[16] Le ministre a fait témoigner Sylvain Melançon, un inspecteur de Transports Canada titulaire depuis 1996-1997 d'une licence de TEA avec qualifications M1 et M2, au sujet des exigences d'une double inspection. Même s'il n'est pas nécessaire que la deuxième personne qui effectue la double inspection soit un TEA, elle doit avoir été informée en détail des exigences relatives à cette inspection. L'inspection doit couvrir toutes les pièces ou sections qui ont été démontées et remontées ou rebranchées. Il ne s'agit pas de l'inspection d'un élément unique, mais d'une inspection de l'ensemble du système qui a pu être affecté par les travaux. Dans le cas d'un aéronef léger, la procédure peut prendre environ 15 minutes. M. Melançon a expliqué qu'à la suite d'une discussion avec M. Dupuis (pièce M-28), il avait conclu que ce dernier avait certifié la double inspection de sa signature dans le carnet de route, croyant que la vérification extérieure pré-vol et le vol d'essai constituaient en soi une double inspection. M. Dupuis a déclaré que c'est ce que lui avait dit M. Bélanger.

[17] En vertu de la norme 571 de la Partie V du RAC 2019-1– Types de travail d), deux signatures doivent être apposées sur la certification après maintenance indiquant que le travail effectué, en l'occurrence le démontage et le remontage des ailes, était conforme aux exigences de navigabilité applicables. L'une de ces exigences requiert spécifiquement que le système — les commandes de vol — soit inspecté pour en assurer le bon assemblage, le bon verrouillage et le bon sens du fonctionnement. La personne qui signe la certification après maintenance a l'entière responsabilité de s'assurer que le travail qu'elle a effectué a été accompli de façon satisfaisante. Cela implique que la deuxième personne qui effectue l'importante vérification indépendante du contrôle de la qualité, c'est-à-dire la double inspection, doit être qualifiée ou, à tout le moins, informée des détails et de l'étendue de cette double inspection. D'après les témoignages de MM. Bélanger et Dupuis, ce n'était pas le cas en l'espèce.

[18] M. Thibodeau a indiqué qu'afin qu'une double inspection soit effectuée correctement, certains panneaux d'accès et une partie du revêtement de plancher devraient être enlevés. Il a expliqué que les panneaux concernés doivent être ouverts et accessibles afin de permettre l'inspection de tous les boulons, les timoneries, les goupilles de sécurité et les assemblages de commandes de vol, pour qu'on puisse démontrer qu'ils ont été correctement réinstallés. Aux dires de M. Bélanger, aucun panneau n'a été retiré, et la vérification extérieure pré-vol aurait suffi pour satisfaire à cette exigence.

[19] M. Bélanger a prétendu que M. Dupuis, en faisant sa vérification extérieure pré-vol, avait du même coup effectué une double inspection. Cela soulève la question à savoir si une vérification extérieure pré-vol de 60 à 90 secondes effectuée par le pilote équivaut à une double inspection, telle que détaillée dans la norme 571 de la Partie V du RAC. Selon la définition incluse à la norme 571 et le témoignage des deux témoins du ministre, MM. Thibodeau et Melançon, la réponse est non.

[20] Selon son propre témoignage, M. Bélanger, un TEA d'expérience, n'a jamais expliqué à M. Dupuis les exigences et les étapes réelles d'une double inspection des commandes de vol. Le

RAC précise explicitement que les systèmes doivent être inspectés pour vérifier le bon assemblage et le bon verrouillage de toutes les pièces dérangées pendant l'exécution des travaux de maintenance. Bien que la vérification extérieure du pilote puisse inclure une vérification d'état de marche des commandes de vol, y compris une vérification du mouvement complet des systèmes (volets hypersustentateurs, ailerons, gouverne de profondeur, gouverne de direction), elle n'inclut pas la vérification des timoneries, des pièces de verrouillage ou de tout autre assemblage de câbles.

[21] À mon avis, la question fondamentale en l'espèce est le sens du terme « induire en erreur » à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi*. Cet alinéa fait référence au dessein d'induire en erreur, ce qui exige un acte volontaire. Dans des décisions antérieures, le Tribunal s'est penché sur certains éléments de preuve, par exemple ce que le requérant savait au moment où une inscription a été faite, ou si le requérant a faussement laissé croire certaines choses à l'égard de cette inscription (voir par exemple *Barron c. Canada (Ministre des Transports)*, 2009 TATCF 13 (appel), par. 40; et *Grenier c. Canada (Ministre des Transports)* - Dossier n° H-3147-02 (TATC), par. 120 (confirmé en appel, 2007 TATCF 30)). Le requérant, un TEA d'expérience et dûment titulaire d'une licence depuis 1975 (pièce M-5, page 1), a déclaré qu'il était au courant de l'exigence d'une double inspection en vertu de la norme 571 de la Partie V du RAC 2019-1— Types de travail d), mais qu'il a décidé de ne pas en parler ou, plus important encore, de ne pas l'expliquer à M. Dupuis. C'est là un exemple de ce que veut dire « induire en erreur ».

[22] M. Dupuis a témoigné qu'il était pilote privé depuis 2014-2015 et que puisqu'il était propriétaire de l'aéronef depuis peu, il s'était fié sur les conseils de M. Bélanger. Il a admis avoir signé l'inscription dans le carnet de route relative à la double inspection, mais de l'avis du Tribunal, en l'absence d'un exposé détaillé de la part du requérant, et du fait qu'aucun panneau n'a été ouvert, rendant ainsi impossible la visibilité des assemblages de commandes de vol ou des timoneries, l'inscription et la signature relatives à la double inspection sont trompeuses. Une vérification extérieure pré-vol de 60 à 90 secondes ne satisfait pas aux critères de la double inspection aux termes de la norme 571 de la Partie V du RAC 2019-1— Types de travail d). En bref, la vérification extérieure pré-vol est une action du pilote, tandis que la double inspection est une opération de maintenance. Comme la preuve a révélé, elles ne répondent pas aux mêmes critères d'inspection. Je conclus donc que le requérant a fait faire une fausse inscription dans le carnet de route de l'aéronef C-GJFN dans le dessein d'induire en erreur, contrevenant ainsi à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi*.

### **C. Dossier n° N5504-94940—Contrevenant 3**

[23] Un autre propriétaire d'aéronef, Sylvain Duceppe, a indiqué qu'il avait engagé M. Bélanger à la mi-mai 2017 afin qu'il installe des haubans de voilure sur son aéronef Bel-Air de type II plus, immatriculé C-GDIS (pièces M-23 et M-24, soit respectivement le certificat d'immatriculation d'aéronef et une entrée provenant d'une base de données de TC). M. Duceppe a déclaré s'être rendu à l'atelier de temps à autre afin de vérifier l'avancement des travaux. Il remarqua que des travaux étaient en cours sur les haubans et relativement à l'assemblage des ailes. Le 14 juillet 2017, il a reçu un appel du requérant qui l'informait que les travaux étaient terminés. M. Duceppe a décidé de ne pas récupérer l'avion ce jour-là, car il voulait inspecter avec soin l'installation des ailes et vérifier les angles du bord d'attaque et des haubans. Il a

demandé au requérant de ne pas déplacer l'avion avant qu'il puisse se rendre sur place pour évaluer correctement le travail.

[24] À son retour à l'atelier le lundi suivant, M. Duceppe a constaté que l'avion avait été déplacé et que les ailes étaient déjà détachées. Il décida alors de récupérer seulement les haubans et les ailes, et de revenir plus tard pour s'occuper de l'aéronef. Il a déclaré que le temps de travail calculé par M. Bélanger n'était pas indicatif du travail effectué. Aux dires de M. Duceppe, plus de travail aurait dû être exécuté compte tenu du temps facturé.

[25] Selon M. Duceppe, une fois qu'il a obtenu les haubans de M. Bélanger, il les a lavés, puis les a apprêtés en vue de les peindre. Il a alors remarqué que les trous qui avaient été percés dans l'armature du hauban étaient trop grands pour les boulons, en plus d'être mal alignés. Les travaux réalisés par M. Bélanger étaient déficients et peu professionnels. Après avoir tenté sans succès de s'entendre avec le requérant, M. Duceppe a déposé une plainte auprès de Transports Canada.

[26] M. Thibodeau a déclaré que Transports Canada avait ouvert une enquête à l'endroit de M. Bélanger à la suite d'une plainte écrite de M. Duceppe, plainte dans laquelle il affirmait que le travail effectué sur les haubans de son aéronef était déficient. M. Thibodeau et l'inspecteur Melançon de Transports Canada ont rencontré M. Duceppe, et sont revenus de cette réunion en emportant des morceaux découpés provenant des haubans en cause (pièce M-27). Ces morceaux de haubans métalliques ont été inspectés et évalués par le témoin expert, M. Di Genova.

[27] Le ministre a soutenu que les travaux effectués par M. Bélanger sur l'appareil C-GDIS, un Bel-Air de type II plus, ne satisfaisaient pas à la norme de travail requise en vertu du paragraphe 571.02(1) du RAC, qui se lit comme suit :

**571.02(1)** Sous réserve du paragraphe (2), toute personne qui exécute sur un produit aéronautique des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires doit utiliser les méthodes, techniques, pratiques, pièces, matériaux, outils, équipement et appareils d'essai les plus récents, qui sont :

[...]

c) soit conformes aux pratiques industrielles reconnues au moment de l'exécution des travaux de maintenance ou des travaux élémentaires.

[28] M. Bélanger a abordé le sujet de l'appareil Bel-Air de type II plus. Le requérant admet avoir été chargé d'effectuer des travaux sur les haubans et l'assemblage des ailes, comme M. Duceppe le lui avait demandé. Il a témoigné qu'il avait pris l'aéronef, les pièces et les assemblages en question au début de juin 2017 et qu'il les avait transportés dans son hangar. Selon les instructions du propriétaire, il aurait alors commencé à effectuer le travail demandé. M. Bélanger a expliqué que lorsqu'il avait reçu l'aéronef de M. Duceppe, il était convaincu qu'il s'agissait d'un avion de construction amateur; l'appareil n'était pas immatriculé à l'époque, il ne s'agissait que d'un fuselage partiellement construit. Il a déclaré que l'allégation contenue dans l'avis d'annulation selon laquelle il avait travaillé sur l'aéronef C-GDIS était erronée.

[29] M. Thibodeau a fait savoir qu'à la suite de sa visite chez M. Duceppe, ils ont rapporté plusieurs morceaux des haubans, ainsi que des boulons et des extraits du carnet de route. On a aussi effectué une inspection des livrets techniques d'aéronef pertinents et de la structure de base de l'appareil. Bien que M. Thibodeau n'ait pas de souvenirs de l'immatriculation de l'aéronef, il

a affirmé que l'inspection avait confirmé qu'il portait le numéro d'immatriculation C-GDIS. Il a ajouté qu'il n'y avait qu'un seul avion sur place lorsqu'il s'est rendu au hangar de M. Duceppe.

[30] M. Bélanger a soulevé des questions au sujet du véritable aéronef qui a fait l'objet de travaux, ainsi que de la provenance des haubans d'aile. Ces allégations mettant en doute l'exactitude du témoignage du ministre ont été répétées à plusieurs reprises au cours de l'audience en révision. Toutefois, le requérant n'a présenté aucun élément de preuve, témoin ou témoignage concordant qui aurait contredit la preuve présentée par le ministre ou aurait appuyé l'affirmation de M. Bélanger selon laquelle le ministre avait mal identifié l'aéronef en cause ou la provenance des haubans d'aile. Le ministre a fait la preuve que l'aéronef en possession du requérant était immatriculé C-GDIS (pièces M-23 et M-24). En raison de la preuve et des témoignages entendus, je conviens avec le ministre que l'avis d'annulation fait référence au bon aéronef.

[31] M. Bélanger a appelé un témoin, James Benitis, qui est venu dire que M. Duceppe, le propriétaire de l'aéronef C-GDIS, avait donné des instructions quant aux travaux requis sur les haubans et relativement à l'assemblage de l'aile. Il a expliqué que M. Duceppe avait travaillé à ses côtés pendant environ une semaine. Les trous ont été percés dans les haubans conformément aux directives du propriétaire, et c'est M. Duceppe lui-même qui tenait les haubans durant le perçage. Il a confirmé que le propriétaire avait fourni tous les matériaux et toutes les spécifications en vue de l'exécution des travaux. Il ne se souvenait pas si les spécifications relatives au travail lui avaient été données par écrit. M. Benitis a déclaré qu'il n'était pas titulaire d'une licence de TEA. Il a ajouté qu'il connaissait quelque peu le RAC en ce qui a trait à la maintenance des aéronefs, et qu'il refuserait d'effectuer des travaux non conventionnels sur un aéronef, si on le lui demandait. Il croyait qu'à la suite des travaux effectués sur les haubans de l'appareil de M. Duceppe, ceux-ci avaient été vérifiés par M. Bélanger, et jugés acceptables.

[32] M. Duceppe a déclaré qu'il avait donné des instructions à M. Bélanger concernant les angles dièdre d'une aile de Piper 18 et non au sujet de l'aéronef en cause dans la présente affaire, c'est-à-dire un Bel-Air de type II plus. Il a précisé que M. Bélanger n'avait reçu aucune directive concernant le perçage, l'installation ou le type de boulons à utiliser dans les haubans. Il l'avait laissé à sa discrétion, car M. Bélanger avait affirmé qu'il savait comment les travaux devaient être exécutés. Quant à savoir comment et où les trous ont été percés, M. Duceppe a déclaré qu'il n'était pas présent pendant le perçage et n'était donc pas en mesure de fournir cette information. Cela contredit le témoignage de M. Benitis. Toutefois, la question n'est pas de savoir si M. Duceppe était présent lorsque les trous ont été percés ou que les spécifications ont été données, mais plutôt quelle était l'intégrité des trous percés et quelles techniques ont été utilisées.

[33] La question de la provenance des haubans a également été abordée. M. Bélanger a demandé précisément à M. Duceppe si ces haubans étaient certifiés et correctement étiquetés en tant que pièces d'avions. Ce dernier a répondu qu'ils avaient été achetés d'un particulier et que le fournisseur s'appelait Aéronefs Montréal. Les pièces n'étaient accompagnées d'aucune certification. M. Bélanger a également demandé à M. Di Genova si les matériaux utilisés étaient de qualité aéronautique. M. Di Genova a répondu qu'ils l'étaient, car les haubans étaient utilisés dans la construction d'un aéronef, et que les matériaux que Transports Canada lui avait remis étaient classés comme étant des matériaux d'aéronef.

[34] M. Melançon a expliqué que Transports Canada ne certifie ni n'approuve de distributeurs de pièces d'aéronefs en particulier. Il a témoigné que l'alinéa 549.5 b) de la Partie V - Manuel de navigabilité Chapitre 549 - Aéronefs de construction amateur du RAC dispose expressément que : « Les méthodes de fabrication et d'assemblage ainsi que la qualité de construction doivent être appropriées et devraient être conformes aux pratiques normalement acceptées en aéronautique » (pièce M-25). Bien qu'il ne soit pas nécessaire que les pièces soient certifiées ou étiquetées en tant que pièces d'avions, elles doivent satisfaire aux mêmes normes.

[35] Le ministre a fourni la preuve que les haubans fournis par M. Duceppe, même s'ils n'étaient pas certifiés, respectaient les spécifications et les tolérances requises pour l'aviation. Me fondant sur la preuve et les témoignages entendus, je conviens avec le ministre que les haubans constituent des pièces d'avions.

[36] M. Di Genova, le témoin expert, a fait savoir qu'il avait été approché par Transports Canada afin d'évaluer et fournir un rapport détaillé sur le travail effectué sur les éléments de l'aéronef C-GDIS, et particulièrement pour déterminer si l'exécution du travail satisfaisait aux normes de l'industrie aéronautique. Il a envoyé son rapport à Transports Canada le 21 février 2019 (pièce M-3).

[37] De l'avis de M. Di Genova, les trous ont été percés sans qu'on utilise de techniques d'outillage appropriées, ou d'outils ou d'appareil d'étalonnage. Il en est résulté un désalignement évident des trous, et les boulons, une fois installés, n'étaient pas fixés dans un angle de 90 degrés par rapport aux deux parties devant être fixées ensemble (pièce M-27).

[38] M. Di Genova a également noté que du soudage avait été effectué sur l'une des parties en aluminium des haubans. Ajoutés au fait que les boulons étaient mal ajustés, ces travaux ont modifié les propriétés structurelles des éléments en question. La tuyauterie en aluminium utilisée dans les haubans est de forme elliptique, et est traitée thermiquement. Lorsque des soudures inappropriées sont effectuées sur ces éléments, leur intégrité structurelle en est réduite.

[39] Le ministre a demandé à M. Di Genova pour quelle raison on ferait des travaux de soudage autour d'un trou percé. Le témoin expert a répondu qu'à son avis, les trous percés peuvent avoir été allongés en raison de techniques de mesure incorrectes, ce qui se serait soldé par un diamètre de trou trop grand. Le soudage pourrait constituer une tentative de combler l'écart et ainsi camoufler l'erreur. Enfin, il a réitéré que le chauffage d'un matériau comme ces haubans provenant d'un fabricant créait une zone thermiquement affectée, ce qui fragilisait et affaiblissait le matériau. Le seul moyen de retrouver la force du matériau serait de le réchauffer.

[40] Le rapport concluait que le travail était de mauvaise qualité, qu'il avait été mal réalisé et que son exécutant ignorait les propriétés comme la dureté, la force, la densité et l'élasticité. Le rapport fournissait plus de détails sur la mauvaise qualité et la défektivité possible du matériau en raison de la résistance, la friabilité, la fusibilité et la dilatation thermique des métaux ferreux de l'aéronef et des boulons qui avaient été modifiés ou soudés incorrectement. Le rapport indique que si ces pièces avaient été installées sur un aéronef qui aurait par la suite été certifié pour le vol, les résultats auraient pu être catastrophiques, car les pièces n'auraient pas été en mesure de supporter la compression et la tension nécessaires pour maintenir la portance de l'appareil (pièce M-3, pages 1-15, 3-45).

[41] Le Tribunal doit déterminer quel est véritablement le travail élémentaire relatif aux haubans que M. Bélanger a accepté de faire. Ces travaux satisfaisaient-ils aux exigences de l'alinéa 571.02(1)c) du RAC? Le rapport d'expert que M. Di Genova a remis au Tribunal est sans équivoque dans sa conclusion (pièce M-3, page 3-45) :

Quand on regarde le boulon E-1 [une photo du travail de M. Bélanger] et le boulon C-9-1 [une photo démontrant la bonne technique], les résultats sont évidents, et le C-9-1 supportera la charge et la torsion nécessaires au vol. Le boulon E-1 n'est pas en contact complet avec la surface et le fait qu'il soit incliné fera en sorte que le boulon se cisailera en peu de temps, car la charge n'est pas répartie uniformément.

La photo montre nettement la fixation défectueuse du boulon.

[42] Il a été démontré, et confirmé par M. Duceppe, que M. Bélanger a accepté d'effectuer des travaux sur les haubans de voilure, et a exécuté le travail demandé. Je conviens que M. Duceppe a fourni les boulons et les spécifications quant à certains des travaux requis, mais la responsabilité d'effectuer les travaux conformément aux spécifications et au pouvoir de signature incombe au requérant. Les témoignages ont révélé qu'une partie du travail a été accomplie par une personne qui n'était pas TEA, et ce, parfois en présence de M. Duceppe. Il y a des témoignages contradictoires quant à l'endroit où les trous ont été effectivement percés, et relativement aux méthodes et techniques utilisées. Toutefois, il incombait à M. Bélanger de s'assurer que les travaux terminés satisfaisaient à tous les critères de l'article 571.02 du RAC. Cela est d'autant plus vrai du fait que dans la présente affaire, une personne, sans être TEA, a effectué des travaux sur un élément essentiel d'un aéronef, fut-il de construction amateur ou non.

[43] Après avoir entendu les témoignages et les observations des deux parties au sujet de cette contravention, je conclus que le ministre a clairement démontré, à l'aide d'éléments de preuve et de témoignages, que les travaux effectués ne satisfaisaient pas aux exigences et aux normes de l'alinéa 571.02(1)c) du RAC. L'argument de M. Bélanger selon lequel les pièces qu'on lui a fournies n'étaient pas des pièces d'avions certifiées n'est étayé par aucun élément de preuve. Le témoin du ministre, M. Melançon, a indiqué que dans un aéronef de construction amateur, les pièces ne nécessitent aucune étiquette ou certification spécifique, mais doivent être conformes aux spécifications et à la qualité exigées par le fabricant, ou acceptées pour les besoins de l'aviation. Le témoin expert a conclu que les haubans n'ont pas été assemblés à l'aide d'outils et de techniques appropriés, ajoutant que les outils d'étalonnage n'ont pas été utilisés conformément aux pratiques reconnues de l'industrie. Aussi, je souscris au rapport de l'expert.

#### **D. Annulation**

[44] Le ministre était tenu de prouver, selon la prépondérance des probabilités, chacune des trois contraventions reprochées au requérant. Au cours de l'audience en révision, le requérant a admis avoir commis la première violation alléguée. Par ailleurs, les témoins du ministre, y compris le témoin expert qui a témoigné au sujet de la troisième contravention alléguée, ont livré des témoignages crédibles et convaincants quant aux deux autres violations. Aussi, le ministre a réussi à prouver, selon la prépondérance des probabilités, les éléments constitutifs des deux autres contraventions alléguées.

[45] Un dossier détaillé déposé en preuve (pièce M-29) indiquait l'existence de plusieurs avis de suspension antérieurs émis entre 2009 et 2012. Ce dossier comprenait certains aveux de

responsabilité à l'égard de violations, et des décisions antérieures du Tribunal confirmant certaines suspensions. Les violations qui ont conduit aux suspensions antérieures du requérant concernent principalement de fausses inscriptions dans des dossiers techniques et des inexactitudes dans les certifications après maintenance. Cet élément de preuve a été versé au dossier par le ministre sans que M. Bélanger s'y oppose.

[46] Avant de délivrer l'avis d'annulation de la licence de TEA de M. Bélanger, le ministre a amassé des éléments de preuve démontrant des pratiques et un comportement fautifs de la part du requérant, le tout s'étendant sur une longue période de temps. Après avoir examiné les types d'allégations et de contraventions existant depuis 2009, ainsi que les éléments de preuve relatifs aux violations les plus récentes, je souscris à la décision du ministre d'annuler le permis de TEA de M. Bélanger en vertu de l'article 6.9 de la *Loi*.

#### IV. DÉCISION

[47] Contravention 1 – dossier N5504-95630 – le requérant, Gaétan Bélanger, a admis sous serment avoir contrevenu à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*.

[48] Contravention 2 – dossier N5504-95630 – le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Gaétan Bélanger, a contrevenu à l'alinéa 7.3(1)c) de la *Loi sur l'aéronautique*.

[49] Contravention 3 – dossier N5504-94940 – le ministre a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant, Gaétan Bélanger, a contrevenu à l'alinéa 571.02(1)c) du *Règlement de l'aviation canadien*.

[50] Par conséquent, l'avis d'annulation du document d'aviation canadien de M. Bélanger, soit la licence de technicien d'entretien d'aéronefs n° 157104, est maintenu.

Le 16 septembre 2019

(Original signé)

Franco Pietracupa

Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre      Martin Forget

Pour le requérant:: Gaétan Bélanger (s'est représenté lui-même)