



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Ian Murray Auld c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 45 (décision)

N° de dossier du TATC : C-4308-33

Secteur : aéronautique

ENTRE :

Ian Murray Auld, requérant

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience tenue à : Par observations écrites

Affaire entendue par : Arnold Olson, conseiller

Décision rendue le : 17 octobre 2019

DÉCISION RELATIVE À LA DEMANDE DE DÉPENS DU REQUÉRANT

Arrêt : La demande de dépens est rejetée.

I. HISTORIQUE

[1] Les 6 et 7 novembre 2018, le Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal) a tenu une audience en révision relativement à une présumée violation de l'article 602.01 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* commise par M. Ian Murray Auld. À la fin de l'audience, j'ai, à titre de conseiller en révision, accepté la demande de M. Auld voulant qu'il puisse soumettre des observations écrites quant à l'adjudication des dépens. Le Tribunal a reçu les observations du requérant le 15 mai 2019 et, en date du 17 juin 2019, le Tribunal était également en possession des observations écrites de l'intimé et de la réponse finale du requérant.

II. CADRE JURIDIQUE

[2] Une personne peut demander le remboursement des dépens en vertu de l'article 19 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada (Loi sur le TATC)*, qui dispose que :

19 (1) Le Tribunal peut condamner l'une des parties aux dépens et exiger d'elle le remboursement de toute dépense engagée relativement à l'audience qu'il estime raisonnables dans les cas où :

- a) il est saisi d'une affaire pour des raisons frivoles ou vexatoires;
- b) le requérant ou l'appelant a, sans motif valable, omis de comparaître;
- c) la partie qui a obtenu un ajournement de l'audience lui en avait fait la demande sans préavis suffisant.

III. ANALYSE

[3] M. Auld fonde sa demande de dépens sur l'alinéa 19(1)a) de la Loi sur le TATC. Ainsi, la question à trancher est de savoir si le Tribunal a été saisi de l'affaire pour des raisons frivoles ou vexatoires. Il incombe au requérant d'établir, selon la prépondérance des probabilités, que la conduite du ministre dans l'application de la loi à son encontre était frivole ou vexatoire.

[4] Le requérant fait référence à des décisions antérieures dans lesquelles le Tribunal s'est demandé si les mesures prises par le ministre étaient « frivoles » ou « vexatoires ». Dans l'arrêt *International Express Aircharter Ltd. c. Ministre des Transports*, 2006, No de dossier du TATC P-3247-10 (révision), le Tribunal a traité de la définition de ces termes :

Pour le Tribunal, la question est de savoir si les mesures de révocation et de suspension prises par le ministre étaient « frivoles » ou « vexatoires ». Le *Black's Law Dictionary* (8^e éd., Bryan A. Garner (éd.), St. Paul, Minn.: Thomson/West, 2004) définit « frivole » comme un manque de fondement juridique, un manque de sérieux, un manque de but raisonnable. Selon le même dictionnaire, « vexatoire » signifie « sans cause raisonnable ou probable, importun, ennuyeux » et « poursuite vexatoire », « une poursuite intentée malicieusement et sans raison suffisante ».

Il semble clair que l'alinéa 19(1)a) devrait être invoqué uniquement dans les circonstances les plus rares, lorsqu'il y a eu des gestes graves ou flagrants, peut être aussi de la malice, de la part des fonctionnaires du ministre. La question qui se pose ici est de savoir si Transports Canada était de mauvaise foi en prenant ces mesures...

[5] De même, dans l'arrêt *Christiane Lévesque c. Canada (Ministre des Transports)*, 2017 TATCF 27 (décision), le Tribunal indiquait ce qui suit :

[4] ... Appliquer le terme « frivole » dans cette audience en révision signifierait que le ministre n'avait pas de chance raisonnable de succès. Appliquer le terme vexatoire voudrait dire qu'il y avait eu malveillance dans les actions du ministre.

Le Tribunal a-t-il été saisi d'une affaire frivole? La cause du ministre présentée devant le Tribunal était-elle sans fondement juridique et vouée à un échec certain?

[6] Dans ses observations, M. Auld soutient que la cause du ministre ne reposait en fait sur aucun fondement juridique, et que ce dernier n'avait aucune chance de succès, puisque les inspecteurs Jennifer Fortier et Robert Fortier ont témoigné n'avoir perçu aucun danger pour eux-mêmes ou pour leur famille alors qu'ils se trouvaient sur les lieux où l'hélicoptère était stationné, et lorsqu'ils ont assisté au décollage de l'appareil. En outre, le témoignage d'un passant objectif, M. Christopher Mitchell, ne permettait pas de conclure que la situation constituait un risque de blessure.

[7] M. Auld fait valoir que le témoin expert, M. Daniel Stelman, n'a effectué aucune recherche pour justifier sa conclusion voulant qu'il y ait eu une situation dangereuse. Le ministre n'a présenté aucune étude factuelle faisant autorité pour étayer une allégation de risque de blessure, ou de danger pour les personnes ou les biens; la cause du ministre est entièrement dépourvue de preuve établissant que la situation ait constitué ou risqué de constituer un danger.

[8] De plus, le requérant prétend que la décision à la suite d'une révision, ainsi que la transcription de la procédure, prouvent amplement que la thèse du ministre était fondée sur une simple « possibilité » plutôt que sur une nécessaire « probabilité » afin d'établir la vraisemblance, et qu'elle était dépourvue de toute référence à un fondement objectif permettant de conclure que M. Auld avait été imprudent. Tel que précisé dans la décision *Ian Murray Auld c. Canada (Ministre des Transports)*, 2019 TATCF 7 (révision) :

[23] Dans ce cas précis, je conclus, selon la prépondérance des probabilités, que le ministre ne s'est pas déchargé de son fardeau de prouver que M. Auld avait agi de façon imprudente, telle que définie ci-dessus dans les présents motifs. On ne peut non plus dire que les possibilités de scénarios tragiques s'ajoutent à la preuve d'un risque de danger pour les personnes ou les biens. La preuve du ministre n'appuie pas du tout l'une ou l'autre de ces affirmations.

[9] Le requérant fait valoir que l'absence de preuve quant à un risque de danger, conjuguée aux conclusions de la décision à la suite d'une révision, indique clairement que la thèse du ministre n'avait pas de fondement juridique raisonnable ni de chance de succès. À ce titre, le requérant soutient que la cause du ministre était manifestement « frivole » au sens de la loi et que, par conséquent, il devrait se voir accorder les dépens.

[10] Le ministre affirme qu'il est faux de prétendre que la preuve contre M. Auld était sans fondement. L'inspectrice Jennifer Fortier a clairement exprimé sa préoccupation à l'égard de la sécurité publique dans l'avis de détection qu'elle a préparé. Elle se préoccupait légitimement de l'absence de mesures de contrôle des foules et de bouclage autour de l'hélicoptère stationné, et a recommandé une enquête plus approfondie. En prenant des mesures d'application de la loi contre M. Auld, le ministre estimait qu'il agissait raisonnablement, de bonne foi et en fonction de sa lourde responsabilité en matière de sécurité publique.

[11] En outre, le ministre déclare que c'est mal interpréter la preuve que de prétendre que le témoin expert, M. Stelman, n'a effectué aucune recherche quant au risque de danger pour les

passants. En interrogatoire principal, il a indiqué qu'il avait déterminé, au terme de recherches, qu'aucune étude indépendante ou évaluation des risques n'avait été entreprise à ce sujet. S'attarder sur la question de savoir si des études ont été effectuées, c'est éluder la principale préoccupation relativement à la sécurité publique : les inspecteurs qui ont été témoins de l'événement craignaient qu'aucune mesure de sécurité ne soit en place pour protéger le public.

[12] Le ministre rappelle que, bien que le conseiller en révision n'ait pas conclu que M. Auld avait utilisé son hélicoptère de façon imprudente, il a remis en question la sagesse du choix de faire atterrir l'appareil dans le stationnement :

[24] Cependant, comme l'a fait le ministre, je mets aussi en doute la sagesse de la décision de M. Auld d'atterrir dans le stationnement en gravier plutôt que dans le champ gazonné et clôturé attenant. Bien que sa preuve photographique montre qu'aucune personne ni aucun véhicule n'était sur place au moment de l'atterrissage, il a limité ses options pour le décollage à venir. En atterrissant dans le stationnement en gravier, il ne pouvait s'assurer que l'espace soit tout aussi dégagé lors de son éventuel décollage. En outre, le champ clôturé aurait fourni une plus grande distance et protection aux passants lorsqu'il a enclenché les pales de rotor et a décollé. Je suis convaincu que si M. Auld avait atterri dans le champ gazonné, l'inspectrice Jennifer Fortier aurait été moins portée à y voir une entorse au règlement.

Le ministre soutient que la déclaration du conseiller en révision indique qu'il partageait sa préoccupation en matière de sécurité publique relativement à l'usage que M. Auld avait fait de l'hélicoptère. À ce titre, il serait déraisonnable de conclure que Transports Canada a agi de mauvaise foi en décidant de prendre des mesures d'application de la loi à l'endroit de M. Auld.

[13] La question sous-jacente est de savoir si le dossier du ministre présenté à l'audience en révision reposait sur un quelconque fondement juridique ou avait une chance de succès. Si c'est le cas, on ne peut pas dire qu'il s'agit d'une affaire frivole. D'abord, il y a un argument qui doit être rapidement écarté : du fait que le ministre a une lourde responsabilité en matière de sécurité publique, il doit s'ensuire qu'une mesure d'application de la loi ne peut être considérée comme étant frivole. Accepter cet argument spécieux signifierait que, puisque le ministre est en tout temps responsable de la sécurité publique, il ne pourrait jamais être tenu de rendre des comptes en vertu du paragraphe 19(1) de la *Loi sur le TATC*.

[14] Dans la présente affaire, il est évident qu'initialement l'inspectrice Fortier se préoccupait légitimement de la sécurité publique. Dans son avis de détection, elle s'est dite inquiète du fait que l'hélicoptère avait été utilisé dans une « zone bâtie », indiquant qu'il s'agissait là d'une possible violation du paragraphe 602.13(1) du *RAC*. Bien que l'allégation ait par la suite été appliquée à une autre disposition du *RAC*, cela ne signifie pas que le ministre a saisi le Tribunal d'une affaire pour des raisons frivoles. La question de savoir si le stationnement en gravier du restaurant Skinner's pouvait être défini comme une « zone bâtie » n'avait pas de rapport direct avec l'accusation, et n'a donc pas été prise en compte ni à l'audience en révision ni en l'espèce. Néanmoins, j'estime que la recommandation de l'inspectrice Fortier de poursuivre l'enquête était raisonnable, et qu'on ne pouvait pas considérer que l'affaire, du moins dans sa phase initiale, ne reposait sur aucun fondement juridique.

[15] La preuve présentée dans le cadre de l'audience en révision comprenait le témoignage de M. Stelman, le témoin expert du ministre. Il a indiqué avoir examiné les recherches disponibles et n'avoir rien trouvé concernant l'utilisation d'un hélicoptère qui aurait créé un risque de danger pour les passants. Toutefois, l'insuffisance des données de recherche quant au risque pour les

passants ne signifie pas nécessairement que la mesure d'application de la loi était frivole. L'arrêt *Jules Selwan c. Canada (Ministre des Transports)*, 2018 TATCF 4 (révision) traite de la question :

[118] ... une action n'est pas frivole simplement parce qu'elle n'est pas soutenue par des éléments de preuve; en effet, il n'est pas rare qu'une affaire soit rejetée par manque de preuve attribuable à la faiblesse humaine comme la mauvaise mémoire d'un témoin, un témoin réticent, la perte de documents ou une erreur de jugement. En vertu de l'article 19, le Tribunal pourrait condamner le ministre aux dépens, dans des circonstances exceptionnelles lorsqu'il y a eu des gestes graves ou flagrants, ou que les représentants du ministre ont agi avec malice.

Bien que la présence de données de recherche sur les risques de danger pour les passants aurait pu profiter à la cause du ministre, on ne peut prétendre que leur absence a fait en sorte que l'affaire ne repose sur aucun fondement valable.

[16] L'accusation d'« imprudence » exige du ministre un seuil de preuve un peu plus élevé que ne l'aurait requis une accusation d'« imprudence ou négligence », comme celle prévue à l'article 602.01 du *RAC*. Selon la cinquième édition du *Black's Law Dictionary*, « imprudence est un terme plus fort que négligence ». Le fait que ni les témoignages ni les preuves photographiques n'ont suffi à atteindre ce seuil plus élevé ne doit pas être interprété à tort comme étant une preuve de frivolité.

[17] Le requérant déclare dans ses observations que le conseiller en révision « a convenu que la planification et l'exécution du vol ce jour-là étaient soigneuses, et se sont déroulées sans incident ». La déclaration du requérant est inexacte. Il est vrai que M. Auld avait déjà visuellement inspecté le site d'atterrissage à pied, et avait obtenu l'autorisation préalable du propriétaire du restaurant Skinner's pour y atterrir. Il s'est avéré que l'approche et le départ ont eu lieu sans incident. Cependant, je n'ai pas qualifié de « prudente » la décision d'atterrir là où il l'a fait. Dans ma décision à la suite d'une révision, j'ai mis en doute la décision de M. Auld d'atterrir sur le stationnement en gravier alors qu'une option plus sûre, soit le champ d'herbe clôturé adjacent, était facilement accessible. Au même titre que l'inspectrice Fortier, j'ai constaté que M. Auld avait considérablement réduit sa marge de sécurité. Il se dégage de mes motifs que sa décision d'atterrir sur le stationnement en gravier était imprudente. Il a posé l'hélicoptère à un endroit où ses options pour un décollage sûr étaient incertaines et potentiellement limitées, créant ainsi des risques inutiles. M. Auld a, à tout le moins, manqué de considération pour les gens qui ce soir-là profitaient d'un repas tranquille au restaurant Skinner's. Une analyse minutieuse de la preuve est nécessaire pour déterminer si l'utilisation de l'hélicoptère était « imprudente » ou « risquait de constituer » un danger; on ne peut pas dire que la cause du ministre était dénuée de fondement. Par conséquent, je conclus que les actions du ministre n'étaient pas frivoles.

A. Le Tribunal a-t-il été saisi d'une affaire vexatoire?

[18] Le requérant prétend que la cause du ministre était non seulement frivole, mais qu'elle était en outre vexatoire à maints égards. Dans la décision à la suite d'une révision, j'ai conclu que le rapport d'application de la loi en aviation était imprécis, et qu'il manquait d'objectivité et d'impartialité. Dans le rapport, l'enquêteur Scholefield a indiqué qu'« il n'était pas nécessaire que AULD se rendre au restaurant Skinner's en hélicoptère, avec un passager, pour y prendre un repas. Ils auraient pu s'y rendre par la route comme tout le monde le fait ». Le requérant soutient que cette déclaration révèle bien plus qu'une erreur de jugement; elle démontre de la

malveillance, possiblement fondée sur la jalousie ou tout autre motif inacceptable. Ces commentaires sont flagrants et s'inscrivent certainement dans la définition du *Black's Law Dictionary* du terme vexatoire, soit une conduite « sans motif raisonnable ou probable ou une excuse; harcelant, ennuyeux ».

[19] Le requérant soutient que le Tribunal a adopté l'approche selon laquelle l'adjudication des dépens ne sert pas nécessairement à rembourser les frais et les débours réels, mais vise plutôt à décourager toute conduite répréhensible ou tout comportement inapproprié. Dans l'arrêt *Aidan Phillip Butterfield c. Ministre des Transports*, 2004, N° de dossier du TATC P-2933-02 (appel), le Tribunal déclarait :

... nous considérons que le terme « dépens » tel qu'utilisé à l'article 19 n'est pas le même que les frais de justice. Nous ne considérons pas qu'un tarif des règles de cour soit utile pour établir un montant. Le terme « dépens » est utilisé mais l'article légifère véritablement dans le sens de dissuader une partie d'un comportement inapproprié. C'est le montant qui vise à dissuader d'un comportement inapproprié dont nous devons décider et non celui qui vise à dédommager l'autre partie.

Le requérant prétend que le commentaire vexatoire de l'enquêteur Scholefield sous-tend les mesures d'application de la loi prises par le ministre, et qu'il s'agit exactement du genre de comportement inapproprié visé dans *Butterfield* qui devrait à juste titre être réprimé par l'attribution des dépens.

[20] M. Auld fait en outre valoir que le retard de plus d'un an qu'a mis le ministre avant de lui remettre le dossier de divulgation de la preuve constituait une conduite répréhensible ou un comportement inapproprié, lesquels devraient être réprimés par l'attribution des dépens.

[21] Parallèlement, le requérant demande que les frais judiciaires réels soient pris en considération; le coût des services nécessaires d'un avocat et ceux de la présence d'un témoin expert à l'audience en révision, et le coût de la préparation d'un appel interjeté par le ministre, puis par la suite abandonné. Ces dépenses réelles sont importantes et devraient constituer une autre raison d'accorder les dépens.

[22] Le ministre soutient pour sa part qu'aucun exemple concret de mauvaise foi pouvant être assimilé à un comportement frivole ou vexatoire n'a été mis en preuve. Bien que les remarques faites par l'enquêteur Scholefield dans son rapport d'application de la loi auraient pu être énoncées différemment, elles ne sauraient constituer une preuve de malveillance, de jalousie ou de l'existence d'autres fins inappropriées. En outre, le moment où s'est faite la divulgation de la preuve n'est pas vraiment pertinent pour établir si l'enquête ou l'imposition d'une amende ont servi à des fins inappropriées.

[23] Le ministre a soumis un affidavit signé par M. Paul McCulloch de Transports Canada, un gestionnaire de l'Application de la loi en aviation civile dans la Région des Prairies et du Nord. M. McCulloch y affirme que l'aire de stationnement du restaurant dans laquelle l'hélicoptère avait atterri constitue une « zone bâtie » et devrait donc être assujettie au paragraphe 602.13(1) et à l'alinéa 602.14(2)a) du RAC. De plus, M. McCulloch soutient que l'enquête de Transports Canada s'est déroulée selon les politiques et procédures appropriées « malgré des éléments de preuve potentiellement inadéquats ». L'affidavit indique notamment que :

19. Rien n'indique dans le dossier qu'un motif vexatoire eut influencé quiconque à Transports Canada. Au contraire, l'enquête était motivée par un intérêt de bonne foi à assurer la sécurité publique.

Le ministre demande que l'affidavit soit pris en compte à l'appui de sa cause, à savoir que les mesures d'application de la loi prise à l'endroit de M. Auld n'étaient pas sans fondement, pas plus qu'elles étaient frivoles ou vexatoires.

[24] La question sous-jacente est de savoir si la déclaration de l'enquêteur Scholefield était malveillante, possiblement fondée sur la jalousie, et du fait même vexatoire. À mon avis ce n'est pas le cas. Je considère que sa remarque n'était qu'une façon regrettable de dire qu'il n'y avait pas de circonstances urgentes ce jour-là qui obligeaient M. Auld à atterrir là où il l'a fait. Dans la décision à la suite d'une révision, j'ai accordé peu de valeur probante à l'ensemble du rapport d'application de la loi, tenant ainsi compte de la légère odeur d'animosité qu'il pourrait contenir. Je conclus que la déclaration de l'enquêteur Scholefield n'était pas malveillante. Aussi, je n'y vois aucune preuve de vexation de la part du ministre.

[25] En conclusion, il n'y a pas de preuve que le Tribunal ait été saisi d'une affaire frivole ou vexatoire. J'ai tenu compte de l'affidavit de M. McCulloch uniquement dans la mesure où il concernait l'accusation portée par le ministre contre M. Auld – celle d'imprudence – et non pas en fonction des spéculations concernant le succès que le ministre aurait pu obtenir dans l'application d'autres dispositions du RAC.

IV. DÉCISION

[26] La demande de dépens est rejetée.

Le 17 octobre 2019

(Original signé)

Arnold Olson
Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre : Mathieu Joncas
Pour le requérant : Joe Barnsley