



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Rivage 3 Inc. / Dizi Films c. Canada (Ministre des Transports)*, 2023 TATCF 2 (révision)

N° de dossier du TATC : Q-4684-43

Secteur : aéronautique

ENTRE :

Rivage 3 Inc. / Dizi Films, requérante

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

Audience : Par vidéoconférence les 15 et 16 septembre 2022

Affaire entendue par : Caroline Desbiens, conseillère

Décision rendue le : 19 janvier 2023

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE DE LA RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités que le pilote ou son observateur n'avait pas conservé une visibilité directe sur le système d'aéronef télépiloté pendant toute la durée d'un vol le 29 janvier 2020. La première contravention de l'avis d'amende pour contravention relative au paragraphe 901.11(1) du *Règlement de l'aviation canadien* est donc rejetée.

Le ministre a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante a contrevenu à l'article 901.33 du *Règlement de l'aviation canadien*, en ne s'assurant pas que l'aire choisie pour l'atterrissage du système d'aéronef télépiloté soit convenable et plus particulièrement, en ne prenant pas des mesures appropriées pour sécuriser le périmètre de l'aire choisie.

Le Tribunal réduit le montant de la sanction administrative pécuniaire à 1 250 \$ pour cette infraction.

Le montant total de 1 250 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

I. CONTEXTE

[1] Le 12 janvier 2021, le ministre des Transports (ministre) a délivré un avis d'amende pour contravention (Avis) à la requérante alléguant que :

1. Le ou vers le 29 janvier 2020, vers 8h45 HNE aux environs des installations de Canada Maltage, Montréal, Québec, M. David-Étienne Durivage, de votre firme Rivage 3 Inc. et faisant affaires sous le nom Dizi Films, a utilisé un système d'aéronef télépiloté, comprenant un aéronef de marque DJI Inspire 2 Cinema Premium, immatriculé C-1926439004, sans que M. Durivage ou un observateur visuel n'ait suivi ledit aéronef en visibilité directe pendant toute la durée du vol, contrevenant ainsi au paragraphe 901.11 (1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

En vertu du paragraphe 8.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, une amende est imposée à Rivage 3 Inc. et faisant affaires sous le nom Dizi Films en sa qualité d'utilisateur de l'aéronef.

Sanction administrative pécuniaire : 2500\$

2. Le ou vers le 29 janvier 2020, vers 8h45 HNE aux environs des installations de Canada Maltage, Montréal, Québec, M. David-Étienne Durivage, de votre firme Rivage 3 Inc. et faisant affaires sous le nom Dizi Films, a utilisé un système d'aéronef télépiloté comprenant un aéronef de marque DJI Inspire 2 Cinema Premium, immatriculé C-1926439004, sans s'assurer avant le décollage, afin de pallier aux risques de collision avec une personne ou un obstacle, que l'aire choisie pour le décollage, le lancement ou l'atterrissage, dont le périmètre n'avait pas été sécurisé, convenait à l'opération prévue, contrevenant ainsi à l'article 901.33 du RAC.

En vertu du paragraphe 8.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, une amende est imposée à Rivage 3 Inc. et faisant affaires sous le nom Dizi Films en sa qualité d'utilisateur de l'aéronef.

Sanction administrative pécuniaire : 2500\$

Total sanctions administratives pécuniaires : 5000\$

[2] Le 18 janvier 2021, la requérante a déposé une demande de révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

[3] Le 11 mars 2022, une conférence préparatoire a eu lieu.

[4] Lors de l'audience en révision, la requérante était représentée par M. David Etienne Durivage¹ et le ministre était représenté par M^e Alexandre Petterson.

[5] L'intimé a fait entendre quatre témoins, dont M. Mathieu Sauvé, M. Sylvain Melançon, M^e Martin Forget et M. Jean-François Lyras. La requérante a fait entendre deux témoins, soit M. David Etienne Durivage et M. Alexi Durivage.

II. QUESTION PRÉLIMINAIRE

[6] En début d'audience, le représentant de l'intimé a demandé de qualifier M. Jean-François Lyras à titre de témoin expert en matière d'utilisation de système d'aéronef télépiloté (SATP) et

¹ Le nom du représentant de la requérante est orthographié « David Etienne Durivage » au dossier officiel du Tribunal. Cependant, dans certains documents déposés en preuve, son nom est orthographié « David-Étienne Durivage ».

plus particulièrement en matière de réglementation applicable. Le curriculum vitae de M. Lyras a été déposé comme pièce 1. Il a été démontré que M. Lyras possède une vaste expérience en aviation, notamment à titre de pilote professionnel d'hélicoptère et de pilote examinateur accrédité par Transports Canada (TC) depuis 25 ans. Il a rejoint TC à titre d'inspecteur en 2019. Il fait partie du groupe de travail sur les certificats d'opérations aériennes spécialisées (COAS) pour les SATP et est lui-même pilote de SATP.

[7] La requérante ne s'est pas opposée à la présence de M. Lyras comme témoin expert de l'intimé en lien avec la réglementation applicable, mais elle s'est opposée à sa présence comme témoin expert à titre de pilote sur le type de SATP visé par l'Avis d'amendes dans le présent dossier.

[8] M. Lyras a été admis à titre de témoin expert pour l'intimé relativement à l'utilisation des SATP dans le cadre réglementaire qui les gouverne.

III. ANALYSE

A. Questions en litige

[9] En lien avec l'Avis, l'intimé a-t-il démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante était l'utilisatrice du SATP le 29 janvier 2020?

[10] Dans l'affirmative, et en lien avec la première contravention alléguée, l'intimé a-t-il démontré, selon la prépondérance des probabilités, que M. D. E. Durivage a utilisé le SATP le 29 janvier 2020, sans que M. D. E. Durivage lui-même ou un observateur visuel n'ait suivi ledit aéronef en visibilité directe pendant toute la durée du vol, contrevenant ainsi au paragraphe 901.11(1) du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*?

[11] Dans l'affirmative, le montant de la sanction administrative pécuniaire (SAP) imposée par l'intimé, soit 2 500 \$, est-il justifié?

[12] Si l'intimé a démontré que la requérante était l'utilisatrice du SATP le 29 janvier 2020, et en lien avec la deuxième contravention alléguée, l'intimé a-t-il démontré, selon la prépondérance des probabilités que M. D. E. Durivage a utilisé le SATP sans s'assurer avant le décollage que l'aire choisie pour le décollage, le lancement ou l'atterrissage convenait à l'opération prévue en ne sécurisant pas le périmètre, contrevenant ainsi à l'article 901.33 du *RAC*?

[13] Dans l'affirmative, le montant de la SAP imposée par l'intimé, soit 2 500 \$, est-il justifié?

B. Cadre juridique

[14] Le ministre peut décider, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné, d'émettre un avis d'amende pour contravention, en vertu du paragraphe 7.7(1) de la *Loi sur l'aéronautique (Loi)*.

[15] Le paragraphe 8.4(2) de la *Loi* prévoit :

Lorsqu'une personne peut être poursuivie en raison d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application relative à un aéronef, **l'utilisateur** de celui-ci peut être poursuivi et encourir la peine prévue, à moins que, lors de l'infraction, l'aéronef n'ait été en possession d'un tiers sans le consentement de l'utilisateur. [les caractères gras sont de la soussignée]

[16] Le paragraphe 101.01(1) du *RAC* définit le mot « utilisateur » comme suit : « Dans le cas d'un aéronef, la personne qui a la possession de l'aéronef, notamment à titre de propriétaire ou de locataire. »

[17] Le paragraphe 901.11(1) et l'article 901.33 du *RAC* sont les violations alléguées :

901.11 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté **à moins que ce dernier ou un observateur visuel ne suive l'aéronef en visibilité directe pendant toute la durée du vol.**

(2) Il est permis au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté sans que ce dernier ou un observateur visuel ne suive l'aéronef en visibilité directe s'il le fait en conformité avec un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré en vertu de l'article 903.03.

[...]

901.33 Avant le décollage, le lancement, l'approche, l'atterrissage ou la récupération, **le pilote d'un aéronef télépiloté s'assure de ce qui suit :**

- a) il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef, une personne ou un obstacle;
- b) **l'aire choisie** pour le décollage, le lancement, l'atterrissage ou la récupération, le cas échéant, **convient à l'opération prévue.** [les caractères gras sont de la soussignée]

[18] L'article 900.01 du *RAC* définit la « visibilité directe », ou « VLOS », comme étant un « [c]ontact visuel avec un aéronef télépiloté, maintenu sans aide et en tout temps, qui est suffisant pour en garder le contrôle, en connaître l'emplacement et balayer du regard l'espace aérien dans lequel celui-ci est utilisé afin d'effectuer les fonctions de détection et d'évitement à l'égard d'autres aéronefs ou objets. »

[19] L'Annexe II des paragraphes 103.08(1) et (2) du *RAC* prévoit les montants maximums de SAP suivants pour une personne morale :

- 5 000 \$ pour une violation de l'article 901.11(1);
- 5 000 \$ pour une violation de l'article 901.33.

[20] L'article 8.5 de la *Loi* prévoit pour sa part une défense de diligence raisonnable :

8.5 Nul ne peut être reconnu coupable d'avoir contrevenu à la présente partie ou aux règlements, avis, arrêtés, mesures de sûreté et directives d'urgence pris sous son régime s'il a pris toutes les précautions voulues pour s'y conformer.

[21] En vertu de l'article 8 de la *Loi*, ce Tribunal peut déterminer que la requérante n'a pas contrevenu au texte désigné et annuler la décision de l'intimé; **ou** déterminer que la requérante a contrevenu au texte désigné et confirmer ou réviser le montant de la sanction imposée.

C. Preuve

(1) L'utilisateur du SATP

[22] Il convient de se questionner au préalable sur la preuve en lien avec l'application du paragraphe 8.4(2) de la *Loi* puisque si le Tribunal en vient à la conclusion que la requérante n'était pas l'utilisatrice du SATP le 29 janvier 2020, les deux contraventions visées par l'Avis devraient être rejetées.

[23] M. Sylvain Melançon fût l'enquêteur de TC responsable de l'enquête ayant mené aux deux contraventions visées par l'Avis contre la requérante. À l'audience, il a indiqué que la requérante, Rivage 3 Inc., faisait affaire sous le nom de Dizi Films en janvier 2020 et que c'était Dizi Films qui avait utilisé le SATP par l'entremise de M. D. E. Durivage qui en détient le certificat d'immatriculation (pièce 16). M. Melançon a expliqué que c'était la requérante qui avait été mandatée par Canada Maltage Cie. Ltée. (Canada Maltage) pour faire une vidéo commerciale et qui avait fait la demande d'autorisation auprès du Port de Montréal (là où est situé le site de Canada Maltage) et auprès de Nav Canada à cette fin. Il a déposé en preuve divers courriels échangés entre l'Administration portuaire de Montréal et M. D. E. Durivage utilisant son adresse courriel professionnelle auprès de Dizi Films (pièces 8 et 11).

[24] Plus particulièrement, bien que le contrat entre Canada Maltage et la requérante n'ait pas été déposé en preuve, M. D. E. Durivage a fourni en preuve les éléments suivants : des courriels de Canada Maltage (pièce 18) confirmant que la vidéo fût réalisée à des fins commerciales dans le cadre du film promotionnel de Country Malt Group et que Dizi Films était venue filmer l'usine de production de malt de Canada Maltage, le plan d'urgence (pièce 9) et le plan de sécurité (pièce 10) de Dizi Films soumis dans le cadre de la demande d'autorisation auprès de l'Administration portuaire de Montréal où est situé Canada Maltage, l'autorisation de l'Administration portuaire pour la prise de vidéo avec un SATP sur le site de Canada Maltage (pièce 11) transmise à M. D. E. Durivage à son adresse courriel professionnelle chez Dizi Films, l'autorisation de vol de Nav Canada émise à M. D. E. Durivage pour le 29 janvier 2020 et transmise à son adresse courriel professionnelle chez Dizi Films (pièce 7) ainsi que le relevé du registre des entreprises du Québec montrant que la requérante faisait affaire sous le nom de Dizi Films le 29 janvier 2020.

[25] La requérante n'a pas contesté qu'elle était l'utilisatrice du SATP. Lors de son témoignage, M. D. E. Durivage a d'ailleurs admis que Dizi Films avait été retenue par Canada Maltage pour faire des prises de vidéo avec un SATP le 29 janvier 2020.

[26] Aux termes de l'article 101 du *RAC*, l'**utilisateur** d'un aéronef est la personne qui a **la possession** de l'aéronef, **notamment** à titre de propriétaire, de locataire **ou autrement**. En l'occurrence, bien que M. D. E. Durivage était le propriétaire immatriculé du SATP le 29 janvier 2020 lors de son utilisation, l'intimé a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que ce SATP avait été utilisé par la requérante, puisqu'elle devait en avoir la possession aux fins d'exécuter le contrat de filmage avec Canada Maltage dont l'existence a été admise par M. D. E. Durivage. Il s'ensuit que si le Tribunal conclut que l'intimé a démontré les éléments des deux contraventions alléguées, selon la prépondérance des probabilités, la requérante pourrait en être tenue responsable aux termes du paragraphe 8.4(2) de la *Loi* précitée si elle ne fournit pas de

preuve à l'effet que le SATP a été utilisé par M. D. E. Durivage sans le consentement de la requérante, ou qu'elle ne démontre pas avoir pris toutes les précautions voulues pour s'y conformer (article 8.5 de la *Loi*). En l'occurrence, la requérante n'a fourni aucune preuve ni même prétendu que le SATP avait été utilisé par M. D. E. Durivage sans le consentement de la requérante.

(2) Est-ce que le SATP a été utilisé en contravention du paragraphe 901.11(1) du RAC?

[27] Selon la preuve présentée à l'audience, il est admis par la requérante que M. D. E. Durivage a utilisé un SATP de marque DJI Inspire 2 Cinema Premium, immatriculé C-1926439004, le 29 janvier 2020 aux environs des installations de Canada Maltage, Montréal, Québec. Les preuves documentaires déposées quant à l'immatriculation du SATP (certificat d'immatriculation, pièce 16) et son poids de 3 440 grammes (Caractéristiques techniques du Inspire 2, pièce 29) n'ont pas été contestées par la requérante et M. D. E. Durivage a indiqué avoir utilisé ce SATP le 29 janvier 2020 sur le site de Canada Maltage pour y faire des prises de vidéo aériennes du site au terme de plusieurs vols (tant lors de son témoignage à l'audience que par son courriel à TC lors de l'enquête, soit la pièce 21). Il est également admis par les parties que la requérante ne détenait pas de COAS pour les fins d'utilisation du SATP le 29 janvier 2020 et qu'un COAS n'était pas requis pour l'utilisation visée. Comme aucun COAS n'a été obtenu, les parties s'accordent pour conclure que le paragraphe 901.11(1) du RAC exigeait cependant un maintien en tout temps de la visibilité directe du SATP lors de l'utilisation.

[28] Les faits ci-dessus étant admis, les autres éléments clés devant être prouvés par le ministre sont le trajet du vol en question ainsi que l'absence de visibilité directe par le pilote ou son observateur pendant toute la durée de ce vol.

[29] En effet, pour l'infraction au paragraphe 901.11(1) du RAC, il faut se demander si le ministre a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la visibilité directe du SATP n'avait pas été maintenue par M. D. E. Durivage ou un observateur pendant toute la durée du vol le 29 janvier 2020. Selon l'article 900.01 du RAC, la visibilité directe signifie un contact visuel avec un aéronef télépiloté, maintenu sans aide et en tout temps, qui est suffisant pour en garder le contrôle, en connaître l'emplacement et balayer du regard l'espace aérien dans lequel celui-ci est utilisé afin d'effectuer les fonctions de détection et d'évitement à l'égard d'autres aéronefs ou objets.

[30] Pour cette question, la preuve de l'intimé est basée sur le témoignage de M. Mathieu Sauvé, agent spécial des systèmes et procédés à l'Administration portuaire de Montréal, qui a signalé l'incident; le témoignage de M. Melançon, enquêteur de TC; des preuves documentaires; une bande audio (une conversation entre M. Melançon et M. Sauvé, pièce 14); une vidéo (obtenue de la caméra de l'Administration portuaire, pièce 13) et des photographies du site prises par M. Melançon (en liasse, pièces 6 et 12).

[31] Pour sa part, la contre-preuve de la requérante est basée sur les témoignages de M. D. E. Durivage qui était le pilote du SATP, ainsi que de son fils, M. Alexi Durivage (M. A. Durivage), qui était l'observateur lors de l'opération du SATP le 29 janvier 2020.

[32] Les preuves sont contradictoires ou différentes sur plusieurs éléments.

[33] Lors de l'audience, M. Sauvé a témoigné **qu'il était à son bureau** le 29 janvier 2020. De la fenêtre de son bureau, il a aperçu un SATP qui volait au-dessus de l'autoroute Bonaventure à basse altitude, et qui se dirigeait vers les bureaux administratifs de l'Administration portuaire de Montréal, ce qui a déclenché immédiatement une vérification de sa part. M. Sauvé a alors communiqué avec le centre de contrôle du Port de Montréal pour confirmer l'autorisation de voler sur le site de Canada Maltage ce qui lui aurait pris environ une minute. Cette autorisation de l'Administration portuaire a été déposée comme pièce 11 et précise que le décollage doit se faire dans la zone des installations de Canada Maltage et que la requérante doit aviser le centre de contrôle au début des opérations. M. D. E. Durivage n'aurait pas communiqué avec le centre de contrôle à son arrivée.

[34] M. Sauvé a aussi vérifié la zone autorisée pour le vol d'un SATP au site de Canada Maltage en se présentant au bureau de son directeur de la sûreté situé à côté du sien. Le directeur de la sûreté a confirmé à M. Sauvé qu'une autorisation de vol avec SATP avait été accordée par Nav Canada pour un SATP le 29 janvier 2020. L'autorisation de Nav Canada a été déposée comme pièce 7. Le plan de vol fait partie de la chaîne de courriels déposés comme pièce 8. Lorsque M. Sauvé l'a aperçu, le SATP était en haut des arbres situés à une altitude approximative de 75 à 100 pieds, en face de son bureau. Ces vérifications auraient pris environ 4 à 5 minutes.

[35] M. Sauvé a rédigé un rapport d'événement déposé comme pièce 2. Ce rapport d'événement indique qu'il a aperçu la SATP en vol à 8 h 45 le 29 janvier 2020 alors qu'il effectuait **une patrouille autour des bureaux administratifs** du port au 2100, avenue Pierre-Dupuy, Montréal. Son rapport indique qu'à ce moment, le SATP était au-dessus de l'autoroute Bonaventure. Ces informations diffèrent de son témoignage quant aux activités qu'il effectuait au moment où il a aperçu le SATP (être à son bureau par rapport à effectuer une patrouille autour des bureaux).

[36] Ces informations diffèrent également de celles fournies par M. D. E. Durivage. Ce dernier a affirmé être arrivé très tôt au site de Canada Maltage le 29 janvier 2020, soit vers 6 h 00, afin de s'assurer qu'il n'y avait personne et pouvoir faire les opérations avec le SATP en toute sécurité. Dans son courriel déposé comme pièce 21, il a indiqué que la durée totale de l'opération avait été d'environ 20 minutes, alors qu'à l'audience, il a indiqué que les vols avaient totalisé une durée de 45 minutes à une heure, le premier vol ayant débuté vers 6 h 30. La fin de l'opération de filmage serait donc survenue vers 7 h 30, alors que M. Sauvé aurait aperçu le SATP vers 8 h 45.

[37] Lors de son témoignage, M. Sauvé a mentionné être sorti du bâtiment pour se rendre à son véhicule situé près de la porte d'entrée des bureaux afin de retrouver le pilote du SATP. Il a indiqué être sorti du bâtiment aux environs de 8 h 37 à 8 h 50 et a précisé qu'il faisait très froid. Il serait immédiatement entré dans sa voiture pour tenter de trouver le pilote du SATP en se basant sur la zone du plan de vol. Il y aurait une distance de 250 mètres (en vol direct) entre l'endroit où il a aperçu le SATP pour la première fois et l'autoroute Bonaventure.

[38] En ce qui concerne le chemin qu'il a emprunté pour se rendre au site d'atterrissage du SATP, M. Sauvé a déposé la pièce 12 constituée de cartes provenant du site Web Google Maps sur lesquelles il a reconstitué l'événement à partir de son départ du bureau, jusqu'à son arrivée au

site d'atterrissage où il a vu le SATP atterrir. Il a dû emprunter des chemins publics tels que la rue Riverside et l'avenue Pierre-Dupuy. En se basant sur la deuxième carte, il a indiqué que la distance entre les deux points (son bureau et le site d'atterrissage) est de 552 mètres. Sur la dernière carte de la pièce 12, il a marqué la localisation de son bureau avec un « B » et la localisation du SATP qu'il a aperçu à partir de son bureau avec un « D ». Il a affirmé que son temps de route entre son bureau et le site où il a trouvé M. D. E. Durivage était de 5 à 7 minutes.

[39] Lorsqu'il se déplaçait avec son véhicule pour se rendre au site d'interception, M. Sauvé a indiqué n'avoir rencontré aucun piéton ni vu aucun véhicule stationné dans les rues qu'il a parcourues. Son véhicule a cependant croisé des véhicules en mouvement sur les chemins publics. M. Sauvé a précisé avoir perdu de vue le SATP entre le moment où il a pris son véhicule jusqu'au moment où il a retrouvé M. D. E. Durivage.

[40] M. Sauvé a indiqué que M. D. E. Durivage se trouvait sur le site de Canada Maltage, où était d'ailleurs stationné son véhicule Dodge Journey lorsque M. Sauvé est arrivé. M. Sauvé a aperçu M. D. E. Durivage et une autre personne qui étaient assises à l'avant du Dodge Journey. M. D. E. Durivage a admis ce fait lors de son témoignage. À son arrivée, M. Sauvé a indiqué être sorti de son véhicule et avoir attendu près du côté passager de celui-ci afin de voir le SATP atterrir devant sa voiture à environ trois mètres de sa position. M. Sauvé était surpris que ce SATP ait atterri à cet endroit, puisqu'aucun périmètre n'avait été marqué et qu'il n'aurait reçu aucune consigne de la part des personnes dans le véhicule en lien avec l'atterrissage du SATP afin de rendre le tout sécuritaire. Lors de l'audience, M. D. E. Durivage a pour sa part indiqué avoir mentionné à M. Sauvé de se tenir à l'écart vu qu'il devait atterrir le SATP, mais n'a pas témoigné sur l'endroit où le SATP a atterri.

[41] M. Sauvé a identifié plusieurs photographies du site qui ont été prises par l'enquêteur Melançon afin de situer l'endroit où était stationné le véhicule de M. D. E. Durivage, l'endroit où était stationné son véhicule et le site d'atterrissage du SATP. Lors de son témoignage, M. Melançon a admis avoir pris ces photographies déposées comme pièce 6. En utilisant ces photographies, M. Sauvé a précisé que les véhicules étaient stationnés sous une passerelle parallèlement au bâtiment (son véhicule était placé là où on voit le véhicule noir de TC sur ces photographies reconstituant la scène et celui de M. D. E. Durivage était stationné là où on voit le véhicule blanc), faisaient face à la rue et aux clôtures délimitant le chemin de fer et faisaient dos à l'autoroute Bonaventure. M. Sauvé a précisé que le SATP **est arrivé de face devant les véhicules** en passant au-dessus des clôtures délimitant les chemins de fer (soit au-dessus ou à côté du terminal voisin) **pour se rendre vers le devant des voitures**. Au moment de l'atterrissage, M. Sauvé a indiqué que M. D. E. Durivage et une autre personne étaient toujours assis dans le véhicule Dodge Journey sur les sièges avant. M. Sauvé a rencontré M. D. E. Durivage après l'atterrissage et l'a identifié.

[42] Compte tenu de la position du pilote et de l'observateur dans le véhicule, M. Sauvé a conclu que ceux-ci ne pouvaient alors avoir une visibilité directe sur le SATP lors de son trajet puisqu'à partir du site d'atterrissage, il ne pouvait pas lui-même voir les bureaux administratifs de l'Administration portuaire (à partir desquels il a vu le SATP pour la première fois) en raison des bâtiments situés entre les deux sites. M. Sauvé en a donc déduit que la visibilité directe sur le SATP était impossible, étant donné les bâtiments séparant les deux endroits et étant donné que les deux personnes étaient assises dans le véhicule. C'est en se basant sur ces éléments qu'il a

déposé une plainte auprès de TC et en présumant qu'un seul vol avait été effectué entre le moment où il a aperçu le SATP pour la première fois et le moment où il a vu le SATP atterrir.

[43] En ce qui concerne les clôtures qu'il a identifiées sur les diverses photographies déposées comme pièce 6, M. Sauvé a précisé que la première clôture délimite le chemin de fer, alors que la deuxième clôture délimite le terminal Empire qui est voisin du site de Canada Maltage. Selon le plan de vol approuvé par l'Administration portuaire pour le SATP et faisant partie de la pièce 8, la ligne rouge qui délimite la zone non permise coïncide avec la clôture qui délimite le terminal Empire. La ligne verte, soit la zone de vol permise, coïncide avec la première clôture où se situe le chemin de fer, laquelle serait située à environ 10 pieds de la clôture qui délimite le terminal. Afin d'identifier le site d'atterrissage, M. Sauvé s'est référé à la sixième photographie de la pièce 6. Il a précisé que le SATP avait atterri là où la ligne plus pâle (crevasse) apparaît sur l'asphalte, à environ trois mètres devant son véhicule. Selon M. Sauvé, le SATP ne devait pas aller sur le terminal voisin et devait demeurer dans la zone verte pour son opération. Le SATP n'avait donc pas l'autorisation de voler au-dessus du terminal Empire, puisqu'il aurait fallu obtenir l'autorisation de Empire pour pouvoir voler à cet endroit. Lors de son témoignage, il ne pouvait cependant affirmer si le SATP avait effectivement volé au-dessus ou à côté de la zone du terminal Empire. Il a précisé que le SATP provenait des environs du camion Hillman's identifié sur la première photographie de la pièce 6.

[44] À l'audience, M. Sauvé n'a pas décrit la trajectoire du SATP, mais seulement les positions où il a vu le SATP en premier et son atterrissage. Rappelons qu'il a indiqué avoir perdu le SATP de vue lorsqu'il s'est déplacé en véhicule pour tenter de retrouver M. D. E. Durivage. Les conclusions de M. Sauvé se basent donc sur une prémisse qui n'a pas démontrée ou mis en preuve soit l'existence d'un seul vol.

[45] M. D. E. Durivage n'a pas commenté ces photographies déposées comme pièce 6, outre le fait qu'elles démontraient le lieu où son véhicule se situait lorsque M. Sauvé est venu à sa rencontre. M. D. E. Durivage a ajouté que ce site représentait le dernier site à partir duquel il avait fait voler le SATP et que le SATP avait fait plusieurs vols pour faire des images vidéo et prendre les meilleurs angles possible pour le film. Selon M. D. E. Durivage, jamais il n'a fait voler le SATP derrière lui. L'opération aurait totalisé entre 45 minutes et une heure. Son fils, M. A. Durivage, qui agissait comme observateur, a confirmé que plusieurs vols avaient été faits le 29 janvier 2020. Tous deux ont également indiqué que par temps très froid comme c'était le cas le 29 janvier, ils devaient fréquemment se réchauffer à l'intérieur du véhicule. Aussi, la batterie du SATP dure moins longtemps par temps froid et devait être changée de sorte que des vols de courte durée ont été effectués.

[46] M. Sauvé a également obtenu une vidéo (pièce 13) prise par une caméra de l'Administration portuaire qui, selon lui, démontre l'interception de l'atterrissage du SATP. Selon lui, cette vidéo montre la voiture blanche avec des gyrophares en marche, qui est son véhicule, ainsi qu'un autre véhicule stationné à côté. À l'intervalle de 4 secondes de la vidéo, on verrait selon lui un drone atterrir et on ne verrait personne sortir de l'autre véhicule quand le drone atterrit. M. D. E. Durivage a pour sa part indiqué que cette vidéo est floue, n'identifie pas les véhicules ni un drone et n'apporte aucune preuve concluante.

[47] Malheureusement, la vidéo a effectivement une piètre qualité visuelle et on a beaucoup de difficulté à voir qu'un SATP atterrit. On aperçoit pendant une très courte durée un « item ombragé » que l'on présume être le SATP qui se déplace de haut en bas vers un véhicule ayant des gyrophares. On ne peut voir dans quel sens était stationné le véhicule n'ayant pas de gyrophares ni l'endroit d'atterrissage exact. Selon cette vidéo, il semble que le SATP arrive par derrière le véhicule ayant des gyrophares et qu'il ne provient pas des clôtures du chemin de fer décrites ci-haut, contrairement à ce qu'a affirmé M. Sauvé à l'audience. M. Sauvé affirme cependant avoir obtenu lui-même ce captage vidéo auprès de l'Administration portuaire, et qu'il s'agirait bien d'une vidéo de l'incident du 29 janvier 2020. Cette vidéo est tellement floue qu'il faut la visualiser à maintes reprises pour comprendre ce qui se passe et encore là, le trajet du SATP semble différer de celui décrit à l'audience. Le Tribunal est d'avis que cette vidéo n'apporte aucune preuve concluante parce qu'elle est trop floue.

[48] M. Sauvé a également confirmé que l'enregistrement de sa conversation téléphonique avec l'enquêteur Melançon le 26 mai 2020 est bien celui déposé en preuve comme étant la pièce 14. M. Sauvé indique avoir vu le SATP voler au-dessus de l'autoroute Bonaventure lorsqu'il était à son bureau. Ce qui est surprenant est que lors de cet entretien téléphonique, M. Sauvé précise que le trajet du SATP **viendrait de l'arrière du véhicule** et non de l'avant du véhicule comme il l'a mentionné lors de l'audience. La preuve de l'intimé basée sur le témoignage de M. Sauvé comporte donc des contradictions sur la trajectoire du vol du SATP et pour lequel une absence de visibilité directe doit être prouvée par l'intimé.

[49] Tant le témoignage de M. Sauvé à l'audience que sa conversation téléphonique avec l'enquêteur Melançon précisent que M. Sauvé a rencontré et identifié M. D. E. Durivage après l'atterrissage du SATP. Ce serait à ce moment que ces derniers seraient sortis du véhicule. M. D. E. Durivage a confirmé ces faits tout en précisant cependant qu'ils avaient conservé une visibilité directe sur le SATP. Tout en hésitant, son fils, M. A. Durivage, a cependant indiqué être « probablement » sorti du véhicule pour l'atterrissage et non après, parce que la visibilité devait être meilleure de cette façon. Vu l'hésitation de M. A. Durivage sur cet élément et comme le témoignage de M. D. E. Durivage et celui de M. Sauvé concordent sur la position des deux personnes dans le véhicule, le Tribunal conclut que M. D. E. Durivage et son fils étaient bien assis dans le véhicule lors de l'atterrissage du SATP.

[50] À l'audience, M. D. E. Durivage a indiqué que M. Sauvé se trompe en présumant que le SATP avait effectué un seul vol à partir du site où ils se sont rencontrés le 29 janvier. Il a indiqué que plusieurs vols (5 à 7) avaient été effectués à partir de ce site qui était le dernier à partir duquel les vols ont eu lieu. M. D. E. Durivage a également affirmé que cinq sites de déploiement avaient été utilisés chez Canada Maltage pour faire voler le SATP en les identifiant par une étoile rouge sur le plan déposé comme pièce 32. Si l'on regarde ce plan, l'étoile apparaissant totalement à gauche représente le dernier site de décollage et d'atterrissage utilisé et où apparemment M. Sauvé a rencontré le pilote et son observateur. Selon M. D. E. Durivage, le site identifié par l'étoile apparaissant à droite est probablement le site utilisé pour le vol où le SATP se trouvait près de l'autoroute Bonaventure quand il fût observé par M. Sauvé. M. D. E. Durivage a indiqué que plusieurs vols étaient nécessaires pour prendre les meilleurs angles et prises de vue, ne pas perdre le signal avec le SATP et utiliser plusieurs lentilles. Plusieurs vols étaient aussi nécessaires par temps froid vu que la batterie du SATP s'affaiblissait plus

rapidement. M. D. E. Durivage a indiqué que le pilote et son observateur se déplaçaient donc fréquemment tant pour produire un travail de qualité que pour être sécuritaires.

[51] M. D. E. Durivage a indiqué avoir utilisé son véhicule pour se déplacer à travers les diverses zones de décollage identifiées sur son plan, lesquelles sont toutes situées aux alentours des silos montrés sur les cartes (pièce 12). Le plan démontre qu'il était possible de se déplacer en véhicule d'un endroit à l'autre en empruntant la ruelle derrière les silos sans nécessairement emprunter la rue Riverside empruntée par M. Sauvé lors de son trajet en voiture.

[52] M. D. E. Durivage a également précisé qu'en tant que pilote, avec son observateur, ils étaient ou dans la voiture ou à l'extérieur de celle-ci lors des divers vols du SATP effectués, toujours en visibilité directe. Il a ajouté qu'il ne mettait jamais son drone en danger et qu'il ne laissait jamais son drone d'une valeur de 35 000 \$ sans maintenir un contact visuel. De plus, il a expliqué que ce type de SATP ne pouvait être opéré si un obstacle ou un bâtiment se trouvait entre lui et le SATP puisqu'il en perdrait le signal et risquerait de faire tomber et briser son SATP. Lors de son contre-interrogatoire par M. D. E. Durivage, l'expert M. Lyras ne pouvait contredire cet élément technique, car il ne connaissait pas suffisamment la fréquence de transmission de ce type de SATP pour pouvoir l'infirmier. Dans ce contexte, M. D. E. Durivage a soutenu qu'il ne pouvait techniquement effectuer le vol présumé par l'intimé voulant qu'un trajet à partir de l'autoroute Bonaventure vers le site d'atterrissage ait été effectué en raison des obstacles se trouvant sur ce présumé trajet et coupant la transmission du signal.

[53] Aucune preuve directe n'a été apportée par l'intimé pour contredire que plusieurs vols avaient été effectués avec le SATP ni pour contredire les sites d'atterrissage identifiés par M. D. E. Durivage. Seul l'expert M. Lyras a contesté la théorie des déplacements multiples de M. D. E. Durivage en soutenant que ce dernier était demeuré vague sur le nombre de déplacements et la rapidité de ceux-ci. Rappelons par contre que le fardeau de preuve n'appartient pas à la requérante, mais à l'intimé quant au trajet du vol reproché.

[54] D'ailleurs, M. Sauvé a admis ne pas avoir vu le SATP lors de son trajet en voiture et l'avoir perdu de vue en quittant son bureau puisque sa concentration était sur sa conduite. M. D. E. Durivage peut avoir déplacé son véhicule sur le site de Canada Maltage sans emprunter une rue publique et donc sans avoir croisé M. Sauvé. Si on prend aussi pour acquis que M. Sauvé a aperçu le SATP à partir de son bureau et qu'il a pris 5 à 7 minutes pour se rendre au site d'atterrissage, en plus du temps requis pour faire ses doubles vérifications sur les autorisations et plan de vol avant de quitter son bureau (environ 4 à 5 minutes), s'habiller pour se prémunir du froid et partir son véhicule, on conclut qu'une période de 9 à 12 minutes s'est écoulée à partir du moment où il a vu le SATP pour la première fois. Dans ce laps de temps, il est alors plausible que le pilote et son observateur se soient déplacés et aient effectué plus d'un vol avec le SATP comme mentionné par M. D. E. Durivage et l'observateur, M. A. Durivage.

[55] Dans ce contexte, la conclusion de M. Sauvé voulant que le pilote et son observateur aient fait voler le SATP sans visibilité directe pour un trajet qu'il a présumé partir de l'autoroute Bonaventure pour se rendre au site d'atterrissage, alors qu'ils étaient assis en avant dans leur voiture, n'est pas fondée puisque la prémisse elle-même (un seul vol) n'a pas été démontrée. Les explications données par M. D. E. Durivage quant à la nécessité de faire plusieurs vols de courtes durées à partir d'endroits différents sont logiques et cohérentes. La configuration technique du

SATP ne permettait pas un tel vol avec des bâtiments qui séparaient les deux sites. Son fils a confirmé également que plusieurs vols avaient été faits et qu'il y avait environ quatre sites de déploiement.

[56] Bien que les faits donnés par M. A. Durivage ne concordent pas tous exactement avec ceux de M. D. E. Durivage sur le nombre de vols à partir du dernier site (3 à 4 selon M. A. Durivage par rapport à 5 à 6 selon M. D. E. Durivage), le nombre de sites de décollage (5 selon M. D. E. Durivage par rapport à 3 à 4 selon M. A. Durivage) et l'endroit où ils étaient lors du dernier atterrissage (tous deux dans la voiture selon M. D. E. Durivage et probablement un dans la voiture et M. A. Durivage à l'extérieur selon M. A. Durivage), le témoignage de M. D. E. Durivage était très crédible et logique. De plus, on peut s'attendre à ce que deux personnes pour qui le travail consiste à faire plusieurs vols de drone dans le cadre de plusieurs contrats ne puissent se souvenir exactement de tous les éléments survenus il y a 2 ans et 9 mois. Leurs témoignages étaient crédibles et concordaient de façon globale. L'intimé voudrait que le Tribunal ne tienne pas compte du témoignage de M. D. E. Durivage parce qu'il est une personne intéressée par ce dossier. Le Tribunal trouve au contraire que M. D. E. Durivage a été crédible et beaucoup plus cohérent que M. Sauvé dans sa description des opérations du SATP.

[57] Il est en effet surprenant de constater que le rapport d'événement de M. Sauvé déposé comme pièce 2 ne concorde pas avec son témoignage à l'audience sur l'endroit où il était lorsqu'il a aperçu le SATP pour la première fois (en faisant une patrouille aux alentours des bureaux administratifs par rapport à être assis à son bureau et voir le SATP par la fenêtre). De plus, son témoignage à l'audience sur le trajet du SATP et celui décrit lors de sa conversation avec l'enquêteur (SATP provenant vers l'avant des véhicules par rapport à derrière ceux-ci) étaient divergents. Pour M. Sauvé, observer le SATP était sa priorité le matin du 29 janvier. Il est donc surprenant que ses propres versions des faits ne soient pas concordantes.

[58] Si on considère l'atterrissage du SATP auquel M. Sauvé a assisté comme témoin, les positions du véhicule Dodge Journey où les Durivage étaient assis et du lieu d'atterrissage (fissure asphalte devant les véhicules) décrites par M. Sauvé à l'aide des photographies déposées comme pièce 6, combinés avec le fait que le SATP provenait du devant du véhicule, et donc devant le pilote et son observateur et non en arrière (toujours selon le témoignage de M. Sauvé à l'audience), il appartenait au ministre de prouver que M. D. E. Durivage ou son observateur n'avait pas une visibilité directe sur le SATP dans ce contexte. L'intimé voudrait que l'on présume que l'un ou l'autre n'avait pas de visibilité directe pendant cette phase du vol directement observée par M. Sauvé parce qu'ils étaient assis dans la voiture. Or, tant M. D. E. Durivage que M. A. Durivage ont indiqué avoir maintenu une visibilité directe pour garder le contrôle du SATP pendant chaque vol, incluant le dernier. M. D. E. Durivage avait tout intérêt à ne pas perdre la visibilité directe du SATP d'une valeur de 35 000 \$ et il a été démontré que M. D. E. Durivage et son fils sont des professionnels expérimentés dans le domaine de filmage avec un SATP depuis plusieurs années, et ce, pour de multiples projets d'envergure (films pour cinéma et séries télévisées, films pour télévision et événements spéciaux tels qu'il appert du CV de M. D. E. Durivage déposé comme pièce 33).

[59] En raison de tout ce qui précède, le ministre n'a pas démontré selon la prépondérance des probabilités que le pilote ou son observateur n'avait pas conservé une visibilité directe sur le

SATP pendant toute la durée d'un vol le 29 janvier 2020. La première contravention de l'avis relative au paragraphe 901.11(1) du RAC est donc rejetée.

(3) Est-ce que le SATP a été utilisé en contravention de l'article 901.33 du RAC?

[60] La deuxième contravention vise à déterminer si, dans le cadre des événements décrits ci-haut et ci-après, le pilote a utilisé le SATP sans s'assurer avant le décollage que l'aire choisie pour le décollage, le lancement, l'atterrissage ou la récupération, le cas échéant, convenait à l'opération prévue.

[61] Le paragraphe 901.33 du RAC requiert que le pilote respecte deux conditions, soit s'assurer avant le décollage, le lancement, l'approche, l'atterrissage ou la récupération : i) qu'il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef, une personne ou un obstacle et ii) s'assurer que l'aire choisie pour le décollage, le lancement, l'atterrissage ou la récupération, le cas échéant, convient à l'opération prévue. Le non-respect de l'une de ces conditions est suffisant pour conclure qu'il y a eu une contravention au paragraphe 901.33 du RAC. **Le texte de la contravention dans le présent dossier reproche l'aire choisie pour l'opération parce qu'elle n'avait pas été sécurisée.**

[62] Lors de l'audience, l'intimé a soutenu que le périmètre pour la zone d'atterrissage n'avait pas été sécurisé au moyen de balises (cônes ou rubans) et que le pilote M. D. E. Durivage n'avait donné aucune consigne à M. Sauvé pour le tenir à l'écart de la zone d'atterrissage avant cet atterrissage afin d'éviter un risque de collision avec lui ou son véhicule, ce qui constituerait une contravention au paragraphe 901.33 du RAC. Lors de son témoignage, M. Sauvé a effectivement indiqué qu'il n'y avait aucun cône ou marque délimitant le site d'atterrissage du SATP et qu'il avait été surpris de ne recevoir aucune consigne de la part du pilote. Étant pilote de drone lui-même, M. Sauvé a trouvé que cette opération n'était pas sécuritaire, car le SATP est atterri à une distance de seulement trois mètres de lui.

[63] Lors de son témoignage, M. D. E. Durivage a admis que la zone d'atterrissage n'était pas balisée, mais a précisé que toute la zone autorisée pour les vols sur le site de Canada Maltage était elle-même sécurisée puisque l'entrée du site était contrôlée par une guérite et un gardien. Cet élément a été confirmé par M. A. Durivage lors de son témoignage à l'audience. Il a de plus indiqué qu'il avait choisi d'exécuter les vols du SATP très tôt le matin (premier vol à 6 h 30) justement pour éviter de les faire alors qu'il y avait des employés sur le site. Son opération ayant duré environ une heure au total, il a précisé qu'il s'était justement assuré de faire une opération sécuritaire. M. A. Durivage a confirmé ces mêmes éléments. Il a précisé qu'il n'y avait personne dans le stationnement où l'atterrissage se faisait le 29 janvier, sauf quand M. Sauvé est venu à leur rencontre lors de l'atterrissage, et que le site de Canada Maltage était un site privé contrôlé par une guérite et un gardien justement pour éviter que les membres du public s'y trouvent.

[64] La question consiste donc à se demander si la zone d'atterrissage devait être balisée ou délimitée pour les fins de l'opération dans les circonstances.

[65] Le RAC n'indique pas que la zone soit délimitée comme tel. L'article 901.33 du RAC réfère au choix d'une aire convenable pour l'opération prévue. Il faut donc s'en remettre aux

bonnes pratiques applicables à ce type d'opération et au choix qu'un pilote diligent aurait fait pour l'aire d'atterrissage sécuritaire dans les mêmes circonstances.

[66] Le témoin expert de l'intimé, M. Lyras, a indiqué que la délimitation du site à l'aide de balises fait partie des normes recommandées par TC en lien avec le choix de l'aire de décollage, de lancement, d'approche, d'atterrissage ou de la récupération du SATP. À cet égard, il a produit la publication de TC, *Manuel d'information aéronautique* (TP 14371), en vigueur du 8 octobre 2020 au 25 mars 2021 comme pièce 31 et le même manuel en vigueur du 24 mars 2022 au 6 octobre 2022 comme pièce 30 en ce qui concerne le paragraphe 3.2.21 applicable au décollage, lancement, approche, atterrissage et récupération d'un SATP. Ces manuels n'étaient pas en vigueur à la date de l'incident, mais il a précisé que ceux-ci font foi des bonnes pratiques qu'un pilote diligent devait appliquer même avant leur entrée en vigueur. Il s'est plus particulièrement référé au sous-paragraphe 3.2.21 de ces manuels, mentionnant que le site choisi doit être sécurisé afin d'être certain qu'aucune personne située à proximité ne s'aventure trop près de l'aire de décollage et d'atterrissage ou n'y pénètre. Ce paragraphe suggère que l'on puisse sécuriser un site en érigeant des barrières physiques **pour s'assurer que le public n'accède pas à la zone** pendant l'opération, **ou en demandant à des membres d'équipage d'assurer une fonction de contrôle de la foule**. Ces recommandations visent à éviter que le public accède à la zone. En l'occurrence, l'opération se déroulait sur un site privé sécurisé pour empêcher l'accès du public en général.

[67] Le plan de sécurité de la requérante déposé comme pièce 10 prévoit que le périmètre d'opération, et les zones de décollage et d'atterrissage seraient sécurisés selon le plan établi, sans définir comment ils seraient sécurisés. En l'occurrence, le plan établi par la requérante pour le lieu de décollage est la zone verte qui est assez vaste et identifiée sur la carte aérienne Google Maps dans le cadre de la demande d'autorisation (voir le courriel de Felixpier Bergeron et la carte déposés en liasse comme pièce 8). Aucun autre plan n'a été fourni. Selon les témoins de la requérante, toute la zone verte était sécurisée par le fait que le site de Canada Maltage était lui-même sécurisé et non accessible au public. Ils ont mentionné que des indicateurs de périmètre ou des balises sont plutôt utilisés sur des sites publics lors d'événements spéciaux tels que l'opération du SATP lors de la visite du pape en juillet dernier.

[68] Bien qu'il soit recommandé qu'un pilote prudent et diligent délimite la zone d'atterrissage au moyen de barrières physiques, il ne s'agit pas de la seule recommandation. Un membre d'équipage qui contrôle la foule peut pallier l'absence de barrières physiques tel que précisé dans le manuel d'information aéronautique. Le Tribunal est d'avis que la recommandation d'installer des barrières physiques doit être analysée dans le contexte particulier de chaque situation; l'intention dégagée par les termes du législateur au paragraphe 901.33 du *RAC* étant d'éviter une collision avec une personne, un obstacle ou un autre aéronef.

[69] Le contexte de ce dossier est particulier et différent d'une situation où un SATP est utilisé dans le cadre d'un événement public ou à partir d'un lieu public. La requérante a choisi de faire son opération très tôt le matin avant que les employés de Canada Maltage soient présents au site et où le site de Canada Maltage n'était pas accessible au public en général (sécurisé par une guérite et un gardien contrôlant l'accès) afin de rendre l'opération sécuritaire. M. Sauvé a confirmé n'avoir croisé aucun piéton sur sa route vers le lieu d'interception lors de son trajet pour s'y rendre. Dans ce contexte, le Tribunal conclut que l'installation de barrières physiques

n'était pas nécessaire pour s'assurer que l'aire choisie était convenable et qu'il pouvait être suffisant qu'un membre d'équipage contrôle l'aire de décollage et d'atterrissage choisie située sur un site privé contrôlant l'accès du public pour éviter qu'une personne y accède.

[70] Lors de son témoignage, l'expert M. Lyras a admis que ces recommandations étaient des alternatives et que le contrôle de l'aire de décollage et d'atterrissage choisie par un membre de l'équipage était suffisant. Il a cependant précisé que selon les faits mis en preuve, M. D. E. Durivage n'a pas donné de consigne claire à M. Sauvé sur la distance à respecter soit au moins cinq mètres du lieu d'atterrissage lequel représente la distance prévue au certificat de pilote de M. D. E. Durivage déposé comme pièce 17 (au niveau des distances sécuritaires approuvées). Selon M. Lyras, l'observateur aurait aussi dû se trouver à l'extérieur du véhicule pour assurer de bien sécuriser et contrôler l'aire d'atterrissage.

[71] Le Tribunal est aussi d'avis que même si l'opération d'un SATP se déroule sur un site privé, et en l'absence de barrières physiques, un pilote prudent et diligent devrait s'assurer que l'aire choisie pour l'opération visée était convenable au sens de l'article 901.33 du RAC en s'assurant que l'accès soit contrôlé et ainsi éviter toute collision avec une personne. En l'occurrence, la seule question qui demeure donc à être analysée est si le pilote s'est assuré de contrôler l'aire choisie pour éviter que personne ne s'en approche.

[72] Le lieu d'atterrissage du SATP à trois mètres de M. Sauvé n'a pas été contredit par le pilote et l'observateur. Pilote de drone lui-même, M. Sauvé a indiqué à l'audience n'avoir reçu aucune consigne et avoir été surpris du lieu d'atterrissage à trois mètres de lui. Lors de son entretien téléphonique avec M. Melançon (pièce 14), M. Sauvé a cependant précisé que M. D. E. Durivage lui avait dit d'attendre avant de venir le voir afin de lui permettre d'atterrir le SATP. M. D. E. Durivage a indiqué avoir demandé à M. Sauvé de se tenir à l'écart, car il devait faire atterrir le SATP. Il aurait donné sa consigne en baissant la vitre du véhicule. M. A. Durivage n'a pas témoigné sur ce fait. Le Tribunal en conclut que M. D. E. Durivage a parlé à M. Sauvé avant d'atterrir le SATP. Il y a cependant des divergences dans les témoignages sur le sujet exact de la conversation.

[73] Par ailleurs, M. D. E. Durivage a admis que lui et l'observateur sont demeurés dans le véhicule lors de l'atterrissage du SATP. Le Tribunal est d'avis qu'avec les membres d'équipage demeurant dans le véhicule, le pilote ne s'est pas acquitté de son devoir de sécuriser l'aire choisie pour l'atterrissage vu l'absence de balises physiques. Le Tribunal est d'accord avec l'opinion de l'expert M. Lyras voulant que l'observateur aurait dû se trouver à l'extérieur du véhicule pour assurer de bien sécuriser et contrôler l'aire d'atterrissage. La moindre des choses aurait été que l'observateur sorte du véhicule pour s'assurer de tenir M. Sauvé à l'écart de l'aire choisie pour le décollage même si un avertissement verbal puisse avoir été donné à partir du véhicule (que ce soit pour dire que le SATP devait être atterri avant la rencontre ou pour dire de rester à l'écart). Un tel avertissement ne pouvait être aussi clair qu'un contrôle en personne et en présence directe d'un membre d'équipage (et plus particulièrement l'observateur) près de l'aire choisie afin de pouvoir intervenir pour délimiter clairement l'aire choisie (une distance de cinq mètres prescrite par le certificat du pilote) et ainsi empêcher une approche dans celle-ci par M. Sauvé. La preuve démontre d'ailleurs que l'atterrissage est survenu à trois mètres de M. Sauvé ce qui démontre que l'aire n'a pas été suffisamment sécurisée pour respecter la distance de cinq mètres prescrite.

[74] Dans ces circonstances, le Tribunal est d'avis que l'intimé a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante a contrevenu à l'article 901.33 du RAC, en ne s'assurant pas que l'aire choisie pour l'atterrissage du SATP soit convenable et plus particulièrement, en ne prenant pas des mesures appropriées pour contrôler le périmètre de l'aire choisie.

[75] La requérante n'a pas invoqué la défense de diligence raisonnable de l'article 8.5 de la Loi et n'a apporté aucune preuve pour démontrer qu'elle aurait pris toutes les précautions voulues pour se conformer à l'article 901.33 du RAC.

D. Sanction administrative pécuniaire

[76] L'Annexe II des paragraphes 103.08(1) et (2) du RAC prévoit que le montant maximum de SAP pour une personne morale pour une violation de l'article 901.33 est de 5 000 \$.

[77] L'intimé a le fardeau de démontrer que le montant de la sanction est justifié. Lors de l'audience, M^e Martin Forget, conseiller en application de la loi pour le ministre intimé, a expliqué avoir recommandé une sanction de 2 500 \$ comme indiqué à l'Avis bien que l'enquêteur Melançon recommandait un montant de 1 250 \$. Lors de l'audience, M. Melançon a déposé son rapport comme pièce 23 indiquant que la requérante n'avait pas de dossier antérieur en matière d'application de la loi relativement à l'aéronautique et que la requérante avait contribué à l'enquête de sorte qu'il avait recommandé un montant de 1 250 \$.

[78] M^e Forget a justifié l'augmentation de la sanction à 2 500 \$ (le double) en précisant que le propriétaire de la requérante ou des personnes affiliées avaient des antécédents semblables en opération de drones démontrant qu'il ignorait la réglementation lesquels devraient être pris en compte pour punir la requérante. La pièce 22 (état de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises) démontre que Communications Rivage Inc. est l'actionnaire majoritaire de la requérante et que Pierre Durivage en est l'administrateur. Aucune preuve n'a été fournie quant au lien corporatif avec M. D. E. Durivage (que ce soit en lien avec la requérante ou Communications Rivage Inc.). Aucune preuve n'a été fournie quant aux actionnaires de Communications Rivage Inc. Seul un lien corporatif a été prouvé entre la requérante et Communications Rivage Inc. laquelle en est l'actionnaire majoritaire. L'intimé utilise ce lien corporatif pour tenter de lever le voile corporatif et justifier un facteur aggravant, mais l'applique pour toutes les infractions visées par les avis déposés comme pièce 25. Il appartient au ministre de justifier et prouver un facteur aggravant.

[79] Cinq avis d'amende pour contravention ont été déposés en liasse (pièce 25) avec les trois reçus de paiement faits par M. D. E. Durivage, pour quatre dossiers d'infraction, et un reçu de paiement par Communications Rivage Inc. pour une autre infraction (pièce 26). Si on analyse les avis d'amende déposés comme pièce 25, quatre avis d'amende pour contravention concernent l'omission par **Les Films Dizi inc.** (une autre personne morale distincte de la requérante qui fait maintenant affaire sous le nom de Dizi Films) **ou David-Étienne Durivage** d'avoir opéré un véhicule aérien non habité sans que le vol n'ait été effectué conformément à un certificat d'opérations aériennes contrevenant à l'article 602.41 du RAC au cours de la période du 5 août 2013 au 22 janvier 2017. Un autre avis d'amende concerne une infraction reprochant à **Communications Rivage Inc.** d'avoir opéré un véhicule aérien non habité sans se conformer à

un COAS en l'ayant opéré à moins de 2 000 pieds d'une zone bâtie et à moins de 5 miles nautiques du centre d'un aérodrome et dans un espace aérien contrôlé, contrevenant ainsi à l'article 603.66 du RAC. Les infractions aux termes de l'article 602.41 du RAC ne décrivent pas en quoi l'opération visée pour chacune contrevient au certificat d'opérations aériennes en plus de viser des personnes pour lesquelles aucun lien corporatif avec la requérante n'a été prouvé par l'intimé. M. D. E. Durivage a contesté l'utilisation de ces avis d'amende notamment pour le motif qu'ils ne visaient pas la requérante. Dans ce contexte, la preuve n'est pas suffisante pour permettre au Tribunal d'utiliser ces infractions dans l'analyse du montant de la SAP.

[80] Communications Rivage Inc., qui est l'actionnaire majoritaire de la requérante, est visée par une contravention lui reprochant une infraction de l'article 603.66 du RAC. Les faits reprochés, soit ne pas se conformer à un COAS quant à la zone d'opération du vol d'un drone par rapport à une zone bâtie et un espace aérien contrôlé, sont différents de ceux reprochés aux termes du présent dossier.

[81] Il convient de souligner que si les faits reprochés avaient été semblables à des infractions antérieures ou que des liens corporatifs avec été prouvés à l'égard de toutes ces anciennes infractions, l'intimé n'a de toute façon fourni aucune justification légale ni preuve permettant de soulever le voile corporatif. En effet, les tribunaux acceptent de lever le voile corporatif lorsque la société est constituée ou utilisée pour contourner des lois ou des obligations contractuelles ou comme un écran pour commettre une fraude ou une conduite inappropriée², et aucune preuve n'a été apportée à cet égard.

[82] M. D. E. Durivage a indiqué que les personnes visées par les contraventions déposées comme pièce 25 n'étaient pas la requérante et a ajouté qu'elles avaient dû payer ces avis de contravention et n'avaient pas pu les contester parce que le ministre refusait d'émettre des COAS pour leurs opérations si des infractions demeuraient en suspens sans être payées. Un arrêt des opérations des entreprises était inévitable, selon M. D. E. Durivage, si les SAP n'étaient pas payées vu la pression exercée par le ministre.

[83] M. D. E. Durivage a ajouté que ces dossiers antérieurs n'étaient pas pertinents, car les règles relatives aux opérations de SATP ont beaucoup évolué depuis 2013. D'ailleurs, M^e Forget a admis que les nouvelles dispositions du RAC concernant les drones étaient en vigueur depuis 2020. En raison de son expérience en matière d'opération de drones, M. D. E. Durivage a précisé avoir contribué à faire évoluer les règles régissant les drones dans le cadre de rencontres avec le ministre afin qu'elles soient plus adaptées aux opérations commerciales d'opérateurs de SATP. Ainsi, il a soutenu qu'il n'est pas équitable que le ministre se base sur ces infractions qui n'ont pas de lien avec celle en cause et qui visent d'autres personnes pour justifier un facteur aggravant et visant des règles qui ont évolué.

[84] La décision d'appel du Tribunal dans l'arrêt *Ministre des Transports c. Kurt William M. Wyer*, 1988 Dossier n° O-0075-33 du TAC (appel), énonce, sans limitation, les facteurs

² *Kosmopoulos c. Constitution Insurance Co.*, [1987] 1 R.C.S. 2, paragraphe 12, *Mitchell v. Lewis*, 2016 ONCA 903, paragraphe 18, et *Ministre des Transports v. Stage Air South Ltd.*, 2004 Dossier n° P-2585-41 du TAC (appel).

aggravants et atténuants dont on peut tenir compte pour trouver l'équilibre approprié à la lumière des principes qui régissent l'imposition d'une amende ou d'une autre peine comme suit :

1. Facteurs aggravants :

- infractions où il y a malhonnêteté;
- violations planifiées;
- violations préméditées;
- étendue des torts causés aux victimes de l'infraction;
- **bilan d'infractions semblables**;
- fréquences de l'infraction.

2. Facteurs atténuants :

- absence d'infractions antérieures;
- laps de temps écoulé depuis la dernière infraction;
- degré de remords;
- aveu ou désaveu de l'infraction;
- degré de collaboration avec les autorités;
- délai qui s'est écoulé entre la perpétration de l'infraction et le prononcé de la peine - conduite (participation) de toute « victime »;
- dédommagement;
- sorte de service (vol commercial ou privé);
- répercussions sur le milieu de l'aviation;
- circonstances spéciales;
- pertinence des recommandations énoncées dans le Manuel sur l'application des règles; [sic]
- conséquences sur la personne d'une amende par opposition à une suspension;
- conséquences de l'infraction sur la sécurité aérienne;
- façon de procéder des autorités.

Les principes énoncés et les facteurs qui influent sur la nature de la peine doivent être examinés pour chaque cas particulier dans le contexte des circonstances de l'infraction donnée. La liste précédente ne suit aucun ordre de priorité et n'est pas nécessairement exhaustive. [les caractères gras sont de la soussignée]

[85] Le **bilan d'infractions semblables** fait partie des facteurs aggravants. En l'occurrence, l'infraction relevée concernant Communications Rivage Inc. et l'article 603.66 du RAC n'est pas semblable. De plus, la preuve ne démontre pas que la requérante a agi avec malhonnêteté, de façon planifiée ou préméditée, ni qu'un tort ait été causé. On vise également une entité juridique distincte sans démontrer que le voile corporatif devrait être levé. Aucun facteur aggravant n'existe donc contrairement à la prétention de l'intimé.

[86] Par ailleurs, l'**absence d'infractions antérieures** constitue un facteur atténuant. On ne peut considérer l'infraction antérieure de Communications Rivage Inc. qui est l'actionnaire de la

requérante, car elle est une entité juridique distincte et l'intimé n'a pas justifié ni prouvé que le voile corporatif devrait être levé afin de considérer cette infraction.

[87] L'absence d'infractions antérieures et la collaboration de la requérante à l'enquête et lors de l'audience (par ses nombreuses admissions) de même que les circonstances particulières de l'opération (site privé sécurisé et choix volontaire de la requérante de conduire les opérations tôt le matin pour être plus sécuritaire et au moment où il n'y avait personne à l'endroit des opérations, excepté M. Sauvé) sont des facteurs atténuants dont le ministre aurait dû tenir compte dans l'appréciation de la sanction.

[88] Dans les circonstances, le Tribunal réduit la SAP à 1 250 \$. Ce montant est suffisant pour dissuader la requérante à ne pas récidiver et à l'inciter à prendre des mesures plus appropriées pour contrôler l'aire choisie pour le décollage et l'atterrissage de son SATP lors de prochaines opérations. Ce montant est également suffisant pour dissuader les membres du milieu de l'aviation qui opèrent des SATP sur des sites privés à ne pas prendre de mesures pour sécuriser une aire de décollage ou d'atterrissage de SATP.

IV. DÉCISION

[89] Le ministre des Transports n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le pilote ou son observateur n'avait pas conservé une visibilité directe sur le système d'aéronef télépilote pendant toute la durée d'un vol le 29 janvier 2020. La première contravention de l'avis d'amende pour contravention relative au paragraphe 901.11(1) du *Règlement de l'aviation canadien* est donc rejetée.

[90] Le ministre a démontré, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante a contrevenu à l'article 901.33 du *Règlement de l'aviation canadien*, en ne s'assurant pas que l'aire choisie pour l'atterrissage du système d'aéronef télépilote soit convenable et plus particulièrement, en ne prenant pas des mesures appropriées pour contrôler le périmètre de l'aire choisie.

[91] Le Tribunal réduit le montant de la sanction administrative pécuniaire à 1 250 \$ pour cette infraction.

[92] Le montant total de 1 250 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

Le 19 janvier 2023

(Original signé)

Caroline Desbiens
Conseillère

Représentants des parties

Pour le ministre : M^e Alexandre Petterson

Pour la requérante : David Étienne Durivage