



Date : 20100607

Dossier : T-707-08

Référence : 2010 CF 613

Ottawa (Ontario), le 7 juin 2010

En présence de Madame la juge Johanne Gauthier

ENTRE :

LAWRENCE CLIFFORD TURNER

demandeur

et

**MINISTRE DES TRANSPORTS
(CANADA)**

défendeur

MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT

[1] M. Turner sollicite le contrôle judiciaire de la décision par laquelle le ministre a refusé, en vertu de l'alinéa 6.71(1)b) de la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2 (la Loi), de lui délivrer un document d'aviation canadien au motif qu'il a échoué au contrôle de compétence pilote (CCP) sur un appareil de type King Air C-90/BE-90. La décision contestée est le réexamen de la décision initiale du défendeur, infirmée par le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) et renvoyée au ministre pour réexamen.

[2] Pour les motifs qui suivent, la Cour ne peut convenir que la décision en cause devrait être annulée.

Le contexte

[3] M. Turner est pilote depuis 1981; il a travaillé dans l'aviation commerciale comme premier officier et commandant de bord. Il détient actuellement un CCP de commandant de bord pour un aéronef de type J-32.

[4] Le 13 avril 2006, il a reçu une offre d'emploi de Starlink Aviation Inc. (Starlink) pour un poste de commandant de bord sur un aéronef de passagers, de type King Air C-90/BE-90 (C-90). Après avoir réussi la formation au sol, le demandeur a suivi un entraînement de 7,9 heures sur aéronef, donné par M. Guillaume Duchesneau, pilote instructeur chez Starlink.

[5] Le 15 mai 2006, M. Duchesneau a émis une recommandation pour le test en vol du demandeur afin de lui permettre d'obtenir son CCP de commandant de bord sur ce type d'aéronef. Le test CCP n'a eu lieu que trois semaines plus tard, soit le 5 juin 2006, car la météo était mauvaise et l'appareil n'était pas disponible. Le test a été effectué en compagnie d'un pilote vérificateur agréé indépendant (PVAI) à l'emploi de Starlink et de M. Duchesneau qui se trouvait dans la cabine à titre de copilote. Ce dernier était présent au cours de l'exposé avant vol ainsi qu'à celui après vol.

[6] Le test en vol en soi a consisté en un décollage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, certaines manœuvres en vol, un atterrissage à l'aéroport de Mirabel et un

retour et un atterrissage à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Pendant le test en vol, M. Turner agissait à titre de commandant de bord et M. Duchesneau était assis à côté de lui, alors que le PVAI prenait place sur le siège avant, derrière la cabine. Le PVAI n'a pas été en mesure de brancher ses écouteurs parce que le type d'aéronef en cause était muni d'un fil trop court. Par conséquent, il ne pouvait pas communiquer directement avec le demandeur et lui donnait des instructions par l'intermédiaire de M. Duchesneau.

[7] Pendant le test en vol, lors d'une manœuvre d'encerclement, le PVAI a demandé que le demandeur reprenne le contrôle de l'aéronef, même si ce type de manœuvre était censément contraire aux procédures d'opérations normalisées (SOP) de Starlink. On a demandé également à M. Turner d'effectuer un atterrissage sur un moteur. Après l'atterrissage, il a renversé les deux moteurs et a appuyé très fort sur les freins, ce qui a entraîné l'arrêt brusque de l'aéronef. En conséquence, le demandeur a obtenu la note 1 pour l'élément 18 dans le rapport du test en vol.

[8] M. Turner a indiqué qu'à l'atterrissage, il croyait que le scénario de vol avait pris fin et que rien dans les SOP de Starlink ne proscrivait une telle procédure de freinage sur courte distance.

[9] La note inférieure obtenue à cet exercice aurait dû mettre fin au test, mais le PVAI n'était pas certain si M. Turner avait choisi d'effectuer une procédure d'arrêt brusque à la demande du contrôle de la circulation aérienne ou en raison d'une situation qu'il ne pouvait pas évaluer d'où il était assis, faute d'écouteurs. Par conséquent, il a poursuivi le CCP par un court test oral sur les listes de vérifications concernant un décollage interrompu (RTO).

[10] M. Turner a obtenu également la note 1¹ et a automatiquement échoué son test RTO, un exercice de mémoire fait dans la cabine après immobilisation de l'aéronef et arrêt des moteurs. Le scénario choisi était un RTO effectué en cas d'« incendie moteur au sol ». Le pilote doit connaître par cœur la liste des mesures à prendre pour pouvoir les exécuter immédiatement et sans hésitation, au besoin, en situation d'urgence réelle, sans avoir à recourir à aucun document de référence.

[11] En ce qui concerne le RTO, M. Turner a admis qu'il n'a pas donné la réponse correcte (il a inversé l'ordre de deux éléments), et que malgré la possibilité de corriger trois fois sa réponse, il ne l'a pas fait, craignant un échec² et plus particulièrement craignant que l'instructeur ne pense qu'il ne connaissait pas bien les listes de vérifications.

[12] Tous ces éléments ont fait l'objet de l'exposé après vol fait dans les bureaux de Starlink à la suite du test, mais le demandeur n'a pas été informé qu'il avait échoué à son CCP. Il n'en a été avisé que deux jours plus tard, par le pilote chef de Starlink.

[13] À la suite de son échec à ce test, le demandeur a perdu son emploi chez Starlink. Il a déposé une requête auprès du TATC, en révision de la décision du ministre, suivant le paragraphe 6.72(4) de la Loi. Le TATC a infirmé la décision du défendeur et lui a renvoyé le dossier pour réexamen.

¹ Le *Manuel du pilote vérificateur* (manuel du PVA) prévoit que lorsqu'une séquence est notée par 1, on doit attribuer à l'évaluation générale du CCP la côte d'échec. La note 1 correspond à la séquence « Inférieur à la note standard » (paragraphe 9.9.1 et 10.3.5 du manuel du PVA).

² Voir le témoignage de M. Turner, questions 971, 1085 à 1089 de la transcription : M. Turner ne voulait pas attirer l'attention sur son erreur.

[14] Le défendeur a enclenché le processus de réexamen selon la procédure exposée dans la Directive n° 34 de l'Aviation civile : Réexamen de décisions prises par le tribunal de l'Aviation civile (la directive)³, en nommant M. Don Sherritt, Directeur des normes, Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada, à titre de personne autorisée à exercer le pouvoir de réexamen aux termes du paragraphe 6.72(4) de la Loi. M. Sherritt a nommé, à son tour, une équipe de trois personnes (le comité de réexamen), à savoir Daniel Slunder, à titre de président du comité, et MM. Serge Côté et Paul-Armand Houde à titre de membres du comité.

[15] Vu que l'expertise du comité est contestée en l'espèce, il est utile de reprendre les détails consignés dans l'affidavit supplémentaire de Don Sherritt à cet égard. À l'époque du réexamen, M. Slunder était le gestionnaire du Programme de pilote vérificateur agréé (PVA) et Programme avancé de qualification de Transports Canada. M. Slunder a élaboré et a mis en œuvre des programmes destinés à améliorer les secteurs qu'il supervisait, tels des cours spécialisés offerts aux inspecteurs des pilotes vérificateurs agréés, a tenu à jour le manuel de procédures et de politiques du PVA, et a mis son expertise technique en la matière au service de la haute direction, du personnel et des autorités de l'aviation civile. C'est également un pilote d'expérience; il a effectué de nombreux CCP et a travaillé comme pilote instructeur pour Transports Canada.

[16] Le deuxième membre du comité, M. Serge Côté, est pilote d'hélicoptère d'expérience et a travaillé pour Transports Canada à titre d'inspecteur d'hélicoptères pour l'aviation commerciale

³ Il semble que cette directive ait été mise en place à l'égard du réexamen en vertu des paragraphes 7(9) et 7.1(9) (qui a été abrogé) de la Loi, mais il n'y est pas expressément indiqué qu'elle s'applique au réexamen d'une décision en vertu du paragraphe 6.72(4) de la Loi.

et d'affaires ainsi qu'à titre de spécialiste en formation au pilotage et examens. À ce titre, il supervise et donne des ateliers dans le cadre du programme de pilote-examineur d'hélicoptères, fait passer des tests en vol pour les licences de pilote d'hélicoptères et élabore le guide de test en vol ainsi que le manuel de pilotage; en tant que spécialiste en formation, il élabore également les inspections pour hélicoptères.

[17] M. Paul-Armand Houde, le troisième membre du comité, est inspecteur de la formation de vol de Transports Canada et détient une vaste expérience comme pilote instructeur. Il est instructeur de classe 1 pour avions et hélicoptères. Pendant sa carrière, il a donné des formations à la sécurité aérienne auprès de divers ministères fédéraux et provinciaux et de sociétés et a participé à l'élaboration de guides de test en vol.

[18] Dans une lettre en date du 12 décembre 2006, le président du comité a informé le demandeur de son droit de présenter des observations pour transmettre tous renseignements pertinents autres renseignements que ceux qui avaient déjà été divulgués à l'audience devant le TATC. Le demandeur a principalement mis à jour son dossier en précisant qu'il détenait un CCP de commandant de bord pour un aéronef de type J-32, qu'il était compétent et que le ministre devrait rétablir son CCP sur le C-90.

[19] Le 29 mai 2007, le comité a recommandé que la décision initiale concernant le CCP soit maintenue et que le CCP effectué le 5 juin 2006 soit considéré comme échoué. Pour arriver à cette conclusion, le comité a examiné tous les éléments présentés devant le TATC ainsi que la décision rendue. Il a reconnu que l'absence de communication entre le PVAI et M. Turner avait

pu avoir une incidence sur l'exécution de l'atterrissage et a estimé que le demandeur méritait une meilleure note. Il a recommandé que la note 1 accordée soit remplacée par la note 2.

[20] Toutefois, à l'égard du RTO (l'élément 7), le comité a conclu que la question de la communication, qui était à son avis la seule chose qui a vraiment mal tourné au cours du test, n'a eu aucune incidence sur l'incapacité de M. Turner à décrire correctement les listes de vérifications. Le comité a souligné que celui-ci n'a pas profité de l'occasion de corriger sa réponse, principalement en raison de sa [TRADUCTION] « **tentative déclarée d'anticiper la réaction du PVA** ». Le comité a conclu qu'il n'y avait pas lieu d'annuler la note 1 attribuée.

[21] Enfin, le comité a également indiqué qu'il n'était pas d'accord avec le TATC pour dire que le PVAI n'a pas suivi les recommandations du manuel du PVA et qu'il n'a pas réussi à établir le cadre professionnel et à tout le moins le cadre neutre qui aurait donné à M. Turner la possibilité de fournir le meilleur rendement possible.

[22] Par lettre datée du 13 février 2008, M. Turner a reçu le rapport du comité et a été invité à présenter des observations. Il a informé M. Sherritt qu'il ne reconnaissait pas la compétence du comité et a souligné que celui-ci ne pouvait pas [TRADUCTION] « gérer la preuve devant le TATC comme il l'avait fait ». Il a également dit : [TRADUCTION] « J'ai de la difficulté à comprendre la fabrication des éléments de preuve sur lesquels se fonde votre recommandation. La décision de M^e Fortier⁴ est claire sans aucun doute, peu importe votre opinion ».

⁴ Le conseiller qui a rendu la décision du TATC.

[23] Peu de temps après, M. Turner a été informé que M. Sherritt avait accepté la recommandation du comité, malgré les commentaires formulés dans sa lettre. M. Sherritt indique que M. Turner n'a pas étayé sa prétention que le comité n'avait pas compétence pour examiner cette affaire. Il a conclu que M. Turner a échoué le CCP le 5 juin 2006.

[24] La Cour ne doit examiner que la partie de la décision qui confirme la note d'échec à l'égard du RTO.

[25] Le TATC traite de cette question aux paragraphes 82 à 88 de sa décision. Aux paragraphes 82 et 83, il dit ce qui suit :

[82] Le dernier élément de confusion concerne les questions posées par M. Delbarre à M. Turner concernant la procédure à suivre en cas de RTO. Cet élément de l'exercice s'est déroulé après que l'aéronef eut été stabilisé au sol et que les moteurs eurent été arrêtés.

[83] Selon M. Turner, cette partie du test lui est apparue comme étant une série de questions sans pour autant qu'elle ait été mise dans un scénario usuel de vérification de compétence. À cet égard, M. Turner n'hésite pas à affirmer qu'il s'est trompé en répondant aux questions de M. Delbarre et qu'il craignait, s'il modifiait ses réponses, que la cote d'échec ne lui soit alors attribuée.

[26] Les autres paragraphes (84 à 88) portent sur la pièce M-4, qui reproduit les SOP de Starlink applicables à un appareil C-90, et qui incorpore les procédures applicables à l'appareil King Air C-100. Le TATC a conclu que cette situation était inusitée et n'a pas retenu la prétention du ministre selon laquelle il s'agissait d'une simple erreur d'impression⁵.

⁵ Il est convenu que les deux aéronefs sont très semblables.

[27] Le TATC a conclu qu'aucun des participants au test n'a fourni le meilleur rendement possible.

[28] Plus particulièrement, M^e Fortier renvoie à la décision *Hatfield c. Canada (Ministre des Transports)*, [2006] C.T.A.T.D. n° 19 (QL) (*Hatfield*), où le TATC a souligné que « **[c]omme les pilotes d'expérience** le savent, il n'y a rien de pire pour un équipage que de tenter de deviner ce qu'un instructeur (ou un pilote vérificateur) veut » (non souligné dans l'original). M^e Fortier indique que « [l]es témoignages de MM. Duchesneau et Turner ont démontré **à plusieurs occasions** que l'exercice de vérification en vol s'est effectué sans communication précise de la part du PVAI, ce qui **a pu** amener M. Turner à tenter de deviner ou d'appréhender les désirs ou les instructions du PVAI » (non souligné dans l'original).

[29] Se reportant à nouveau à la décision *Hatfield*, le conseiller dit qu'il était important pour **l'exercice de vérification en vol** de créer une atmosphère neutre permettant aux candidats de fournir le meilleur rendement possible. Il conclut que M. Turner n'a pas eu l'occasion de fournir le meilleur rendement possible et que « [c]et élément a été confirmé à plus d'une occasion par le témoignage de M. Duchesneau qui a affirmé que M. Turner possédait des compétences de pilotage supérieures à celles qu'il a démontrées le 5 juin 2006 ».

[30] Après avoir renvoyé à une autre décision, à savoir *Grant c. Canada (Ministre des Transports)*, [2006] C.T.A.T.D. n° 4 (QL) (*Grant*), le TATC conclut que « le CCP de M. Turner [...] ne s'est pas déroulé de façon objective et équitable et conformément aux dispositions du manuel du PVA ».

[31] Le demandeur⁶, qui agissait pour son propre compte, soulève des questions qui peuvent être résumées comme suit :

1. Les membres du comité avaient-ils l'expertise appropriée?
2. Le comité (ou le décideur) a-t-il manqué à l'équité procédurale ou outrepassé sa compétence en examinant la preuve et en formulant des recommandations contraires à la décision du TATC?
3. La décision faisant l'objet du contrôle est-elle raisonnable?

Analyse

[32] En ce qui a trait à la question 2 susmentionnée, la Cour appliquera la norme de la décision correcte : *Dunsmuir c. Nouveau-Brunswick*, 2008 CSC 9, [2008] 1 R.C.S. 190, au par. 50.

[33] La question de savoir si le comité avait l'expertise requise est essentiellement une question de fait ou, au mieux, une question mixte de fait et de droit. Dans l'un ou l'autre cas, cette question et le fond de la décision en soi seront examinés selon la norme de la raisonnable : *Bancarz c. Canada (Transports)*, 2007 CF 451, 157 A.C.W.S. (3d) 5, aux par. 27 à 29 (*Bancarz*). Il est maintenant bien établi qu'il n'est pas nécessaire d'entreprendre l'analyse relative à la norme de contrôle lorsque « la jurisprudence établit déjà de manière satisfaisante le degré de déférence correspondant à une catégorie de questions en particulier » : *Dunsmuir*, au par. 62.

⁶ M. Turner était assisté d'une personne qui semblait bien connaître les faits et les arguments de l'affaire. Il a consulté cette personne à de nombreuses reprises pendant l'audience.

Expertise

[34] Comme il a été indiqué, lorsque le représentant du ministre l'a invité à présenter des observations à l'égard du rapport du comité, M. Turner a soulevé la question de la compétence, mais n'a soumis aucun élément de preuve à l'appui de sa prétention.

[35] Dans son mémoire de faits et du droit, M. Turner précise qu'à l'exception du président, les membres du comité n'ont aucune expertise en ce qui concerne le programme de PVA ou aucune compétence pour effectuer un CCP. Aucun des membres n'a travaillé avec le manuel du PVA⁷.

[36] Après avoir examiné l'affidavit supplémentaire de M. Don Sherritt, déposé en octobre 2009 en vue de répondre à ces allégations, la Cour estime que M. Turner ne s'est pas acquitté du fardeau de la convaincre qu'il y avait à cet égard une erreur susceptible de contrôle. Lorsque la Cour lui a demandé à l'audience de préciser les raisons pour lesquelles il a affirmé que M^c Fortier était plus compétent que le comité, il est devenu encore plus clair qu'il disposait en réalité de peu de renseignements à ce sujet. À l'évidence, aucun élément de preuve ne permet d'établir qu'il faut être pilote sur un aéronef C-90 pour être en mesure d'apprécier les questions devant le TATC et par la suite devant le comité. Rien ne démontre que le conseiller du TATC

⁷ Il a renvoyé également la Cour aux p. 802 et 803 du dossier du défendeur, d'où il ressort, selon lui, que les personnes en question n'avaient pas la compétence requise.

soit un pilote breveté d'aéronef ou qu'il ait une quelconque expérience ou compétence personnelle pour effectuer un PPC⁸.

[37] La Cour accepte le témoignage de M. Sherritt selon lequel les membres du comité qu'il a choisis avaient l'expertise technique nécessaire, n'avaient assumé aucun rôle dans le dossier et viennent d'une région autre que celle d'où provient le dossier à l'origine, comme il est énoncé dans la Directive visant le réexamen.

Questions de droit et caractère raisonnable de la décision

[38] Premièrement, il convient de souligner qu'il n'y a pas eu manquement à l'équité procédurale comme dans l'affaire *Bancarz* (par. 34 et 35) ou l'affaire *Sierra Fox Inc. c. Canada (Ministre des Transports)*, 2007 CF 129, 308 F.T.R. 219, au par. 72 (*Sierra Fox*). Non seulement le comité a demandé à M. Turner de formuler des observations avant d'entreprendre le réexamen, mais aussi M. Sherritt lui a envoyé une copie du rapport du comité pour qu'il puisse le commenter avant qu'une décision ne soit rendue.

[39] Ainsi, ce que M. Turner affirme être injuste est le fait que le comité [TRADUCTION] « a réexaminé » la preuve [TRADUCTION] « en son absence », qu'il n'a pas fondé sa recommandation (et le ministre n'a pas fondé sa décision) sur les conclusions formulées par le TATC, et qu'il a ajouté, créé ou mal évalué la preuve lorsqu'il a écrit que le PVAI [TRADUCTION] « a fait tout son

⁸ Ces commentaires ne signifient pas que ces compétences sont requises des conseillers du TATC. Ils visent simplement à répondre aux arguments invoqués devant moi à l'audience.

possible pour éviter d'autres retards en acceptant d'effectuer le test sans être en mesure de surveiller la communication, décision qu'il a d'ailleurs regrettée ».

[40] M. Turner dit également que le comité a mal interprété la décision du TATC et qu'il a eu tort de mettre l'accent sur l'absence de communication comme seule manière dont le PVAI a entravé le processus d'évaluation et n'a pas réussi à établir un cadre professionnel ou du moins neutre. Il renvoie la Cour notamment aux conclusions du TATC formulées aux paragraphes 84 à 88 ainsi qu'aux paragraphes 59 à 63, 68 et 69.

[41] Il y a peu de jurisprudence de la Cour fédérale portant sur le processus de réexamen en cause. Les décisions *Sierra Fox* et *Bancarz* seront examinées plus loin. Mais, ce que je trouve quelque peu étonnant en l'espèce, c'est que l'argumentation a été fondée en l'espèce sur le fait que la conclusion du TATC selon laquelle le CCP n'a pas été effectué de manière objective et juste peut justifier en soi la délivrance d'une licence à M. Turner pour ce type d'aéronef, par opposition à une décision du ministre de déclarer le test nul et sans effet sur le dossier de M. Turner (le cas échéant)⁹. Il n'est pas habituel d'accorder à une personne un droit ou une qualité découlant d'un processus mené à bon terme, du simple fait que le processus en question a été vicié¹⁰.

⁹ Il vaut mieux remettre à plus tard l'examen de la question de savoir s'il serait opportun de déclarer simplement un CCP nul et sans effet, lorsque cette question aura été convenablement débattue, y compris en ce qui concerne son caractère théorique. La Cour souligne également que le paragraphe 7.2(1) de la Loi devrait être révisé le plus rapidement possible, vu l'apparente contradiction entre la version anglaise et la version française.

¹⁰ Dans ce cas-ci, il semble qu'un CCP soit valide pour une période maximale de 24 mois. De plus, on pourrait soulever la question de la pratique établie relativement aux habiletés de pilotage sur un type particulier d'aéronef et au recyclage des pilotes.

[42] En l'espèce, il est particulièrement difficile de concevoir comment une personne peut obtenir une licence de pilote en l'absence d'une preuve claire indiquant qu'elle a réussi son CCP et qu'elle satisfait à toutes les exigences réglementaires régissant la délivrance d'un tel document.

[43] Par conséquent, la Cour a examiné très attentivement la jurisprudence citée dans la décision du TATC. Il semble que dans les décisions *Hatfield* et *Grant*, les observations du TATC quant à la qualité du test n'aient pas été les principaux motifs et certainement pas les seuls motifs de renvoi des dossiers pour réexamen. Dans *Hatfield*, le conseiller du TATC a annulé la décision du ministre de refuser de renouveler les certificats de compétence et la qualification de vol aux instruments des commandants West et Hatfield après avoir clairement conclu¹¹ que, dans le contexte de la preuve et des commentaires, deux des éléments notés par l'examineur en matière de CCP méritaient dans la pire des éventualités la note « satisfaisant avec exposé » plutôt que la note d'échec. En ce qui a trait à la soi-disant erreur relative à la « procédure d'attente », l'équipage n'aurait jamais dû être placé dans cette situation et l'exercice aurait au moins pu être repris. À mon avis, dans les circonstances de cette affaire, les pilotes auraient dû obtenir une note de passage compte tenu de leurs prestations réelles.

[44] Dans *Grant*, il est encore plus clair que les observations sur l'atmosphère qui régnait pendant le test n'avaient pas vraiment de lien avec la conclusion d'annuler la décision. Au paragraphe 64, le TATC dit ce qui suit :

Après avoir examiné la preuve présentée devant moi, je conclus que je n'ai entendu aucune déclaration litigieuse, de la part du commandant Ludwig [l'instructeur] ou de l'inspecteur Matthews,

¹¹ Voir paragraphes 213 à 223 de la décision.

qui pourrait être considérée comme étant de nature conflictuelle, avant que le commandant Ludwig n'arrête ou ne mette fin au CCP. Ces commentaires ont tous été faits après l'administration du CCP. Ils ne pouvaient donc pas être liés au degré d'appréhension vécu par le commandant Grant avant ou pendant l'administration du CCP.

[45] La Cour comprend de l'extrait susmentionné que le TATC se sent obligé de dénoncer et de porter à l'attention du ministre, toutes les affaires pouvant avoir une incidence sur la décision de délivrer, renouveler, suspendre ou révoquer une licence **ainsi que** tout écart par rapport aux pratiques intéressant le ministre, qui peut prendre les mesure qu'il estime appropriées à cet égard.

[46] C'est la seule façon d'expliquer, par exemple, les commentaires sur l'exposé après vol qui ne serait pas conforme au manuel du PVA. À ce stade, une telle question ne peut avoir incidence sur le rendement réel du demandeur et l'évaluation de ses compétences. Ces commentaires pourraient toutefois indiquer la nécessité de prendre des mesures pour améliorer la façon dont le manuel du PVA est appliqué par les instructeurs. Dans le même ordre d'idées, il peut être important de signaler les SOP déficientes, même si cela n'a aucun lien avec le rendement réel lors du CCP. De fait, en l'espèce, M. Turner a admis que toutes divergences pouvant exister entre les SOP de Starlink (pièce M-4) et l'index des procédures (pièce M-6) employé pour l'évaluation d'un RTO n'ont eu aucune incidence sur son rendement (voir question 1108 de la transcription). Afin d'éviter tout malentendu à cet égard, la Cour a demandé à M. Turner à l'audience si ces divergences (s'il en est) auraient pu avoir une incidence. Il a répondu par la négative.

[47] Autrement dit, même si le paragraphe 6.72(4) de la Loi vise seulement le réexamen de la décision initiale (de refuser de délivrer une licence en raison de l'échec au CCP effectué le 5 juin 2006), il peut y avoir des cas où le ministre peut très bien prendre d'autres mesures pour donner effet aux conclusions du TATC. Il peut également y avoir des cas où, en raison du CCP vicié, il est impossible, même après examen de la preuve additionnelle produite devant le TATC, de déterminer si le rendement technique du demandeur a été suffisamment vérifié pour qu'on puisse conclure qu'il a satisfait aux exigences relatives à la délivrance d'une licence.

[48] Cela dit, comment et sur quel fondement devait être effectué le réexamen? Dans la décision *Sierra Fox*, le juge Luc Martineau a noté, au paragraphe 14, que la loi oblige le ministre à tenir compte de « l'ensemble de la preuve, ainsi que des observations et conclusions de l'instance en révision [devant le TATC] au cours de laquelle la demanderesse aura eu toute possibilité de se faire entendre et de présenter des éléments de preuve ».

[49] Dans *Bancarz*, le juge Michael Phelan a clairement précisé que le réexamen n'est pas une simple formalité et une adoption automatique des conclusions du TATC : « le Tribunal ne saurait parler au nom du ministre, à qui revient le pouvoir ultime de délivrer ou non le genre de licence en cause » (par. 31).

[50] Le juge a confirmé que le représentant du ministre peut prendre sa décision au terme d'une enquête menée par d'autres experts et qu'il n'est pas nécessaire que ces experts viennent de l'extérieur du gouvernement. Mais il a jouté ce qui suit :

[41] Cependant, ayant adopté cette procédure, le comité et le ministre doivent, pour éviter l'apparence de partialité, accorder crédit et déférence aux conclusions du Tribunal¹². Il ne suffit pas pour un comité de réexamen de simplement être en désaccord avec les conclusions du Tribunal ou avec le poids que celui-ci a accordé à la preuve. Autoriser ce genre de conduite de la part d'un tel comité reviendrait à ne pas tenir compte de l'intention du législateur lorsqu'il a institué le Tribunal en tant qu'organe indépendant de contrôle des décisions administratives se rapportant aux licences délivrées dans le secteur des transports.

[Note de bas de page ajoutée.]

[51] Enfin, il a dit, tout comme le juge Martineau dans la décision *Sierra Fox*, qu'il doit s'agir d'un réexamen « des points sur lesquels le ministre a fondé sa décision¹³ initiale, ainsi que des preuves dont disposait le Tribunal et des conclusions tirées par celui-ci. Le réexamen n'autorise pas les fonctionnaires du ministre à étudier les antécédents du demandeur dans le but de justifier, après coup, la décision initiale » (par. 42).

[52] À mon avis, il n'y a pas eu en l'espèce manquement à l'équité procédurale. De plus, le comité et le ministre ont fait exactement ce qu'ils devaient faire pour déterminer si M. Turner était en droit d'obtenir une note de passage à son CCP. Ils ont suivi la même approche en ce qui a trait aux deux éléments techniques faisant l'objet de l'évaluation, en se fondant sur la preuve additionnelle présentée devant le TATC.

[53] Il est évident qu'en ce qui concerne l'atterrissage, ils étaient convaincus que l'exécution de cette procédure et la manœuvre choisie par M. Turner ne méritaient pas une note d'échec,

¹² Comme je l'ai mentionné, j'estime que ces propos ne s'appliquent qu'aux conclusions directement liées à la question de savoir s'il faut considérer que le demandeur a réussi son CCP – la décision faisant l'objet du réexamen.

¹³ En l'espèce, l'échec aux éléments 18 et 7.

compte tenu de l'explication de celui-ci concernant les raisons de son approche. Le malentendu quant aux procédures qu'on lui a demandé d'effectuer n'a pas été considéré comme une erreur en raison des problèmes de communication relevés par le TATC.

[54] S'agissant de l'« élément 7 échoué » (le RTO), le comité et le ministre n'ont tout simplement pas été en mesure de conclure que M. Turner a démontré qu'il connaissait les listes de vérifications et qu'il devrait obtenir une note de passage. Tel qu'il a été dit, la Cour n'a pas été appelée à déterminer si le ministre aurait dû déclarer le test, en tout ou en partie, nul et sans effet ou s'il aurait dû prendre d'autres mesures concernant le PVAI ou Starlink¹⁴. Elle doit seulement établir si la décision selon laquelle M. Turner a échoué le test effectué le 5 juin 2006 comporte ou non une erreur susceptible de contrôle et si elle devrait être annulée.

[55] Le comité renvoie expressément aux paragraphes 82 à 88 ainsi qu'à la conclusion formulée au paragraphe 96 de la décision du TATC. Il dit ce qui suit :

[TRADUCTION] Le manuel du PVA prévoit que les décollages interrompus sont effectués en simulateur de vol seulement. En ce qui concerne les CCP effectués à bord de l'appareil, le candidat répondra verbalement aux questions concernant les mesures à prendre. Les trois témoins ont confirmé qu'après plusieurs essais, M. Turner n'a pas changé sa réponse¹⁵. Cette affaire ne soulevait aucune autre question de communication que celle de la tentative déclarée de M. Turner d'anticiper la réaction du PVA. M. Delbarre a suivi les instructions du manuel du PVA et a accordé la note 1 pour défaut d'utiliser les listes de vérifications ou les procédures conformément à l'AFM et au manuel des SOP. Selon l'avis du

¹⁴ Il convient de souligner que rien ne démontre que le demandeur a demandé de reprendre le test malgré le fait qu'il n'était pas satisfait de l'évaluation de M. Delbarre. De même, rien ne démontre qu'il a déposé une plainte auprès du bureau régional de Transports Canada dont relevait M. Delbarre.

¹⁵ Bien que le TATC mette l'accent dans sa décision sur l'erreur admise concernant l'ordre des deux éléments (voir par. 51), il n'aborde pas les témoignages de MM. Duchesneau et Delbarre selon lesquels il a commis d'autres erreurs, dont la désignation erronée des interrupteurs. Le témoignage de M. Delbarre s'appuyait non seulement sur ses souvenirs, mais aussi sur ses notes prises au cours du test (voir les questions 150 à 155, 174, 194 et 377 adressées à M. Duchesneau et les questions 723 à 727 adressées à M. Delbarre).

comité de réexamen, les motifs fournis par M. Turner ne justifient pas l'annulation de la note 1 accordée.

[Note de bas de page ajoutée.]

[56] Au paragraphe 96 de sa décision, le TATC dit que M. Turner n'a pas eu l'occasion de fournir le meilleur rendement possible et que ce fait a été confirmé plus d'une fois par le témoignage de M. Duchesneau indiquant que celui-ci possédait des compétences de pilotage supérieures à celles démontrées le 5 juin 2006. Une telle preuve peut bien être suffisante pour évaluer si le processus utilisé pendant le CCP permettait de fournir le meilleur rendement possible. Toutefois, il est difficile de concevoir que c'est un fondement suffisant pour établir que le demandeur a démontré qu'il possédait des connaissances suffisantes pour réussir le CCP. Affirmer le contraire signifierait qu'il n'est pas nécessaire de procéder à un CCP et que l'encadrement offert par le pilote instructeur devrait suffire. Quoi qu'il en soit, il est fort révélateur en l'espèce de souligner que M. Duchesneau a également témoigné que lorsque le pilote chef de Starlink lui a demandé si M. Turner était prêt à effectuer des vols en solo, avec un copilote, pour le compte de l'entreprise, il a répondu par la négative et a indiqué que M. Turner aurait besoin de plus de temps et probablement d'une formation supplémentaire¹⁶.

[57] La Cour est convaincue, après examen du dossier de preuve et des conclusions du TATC, que la décision en cause appartenait aux issues acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit en l'espèce (*Dunsmuir*, au par. 47).

[58] Enfin, même si la Cour convient avec M. Turner qu'aucun élément de preuve n'appuyait les commentaires formulés au paragraphe 39, une telle conclusion ne justifie pas l'annulation de

¹⁶ Voir les questions 198 et 387 de la transcription.

la décision. Il ne fait guère de doute que ces commentaires relevaient de la pure conjecture (plutôt que de l'inférence raisonnable). Toutefois, ils visaient à justifier l'omission de M. Delbarre d'utiliser les écouteurs, question qui est non pertinente (ce que le demandeur admet d'ailleurs) à l'égard de l'évaluation du rendement de M. Turner au RTO (voir l'élément 7 du rapport du test en vol).

[59] Compte tenu de ce qui précède, la demande est rejetée.

JUGEMENT

LA COUR STATUE que la demande de contrôle judiciaire est rejetée.

« Johanne Gauthier »

Juge

Traduction certifiée conforme
Semra Denise Omer

ANNEXE A

Loi sur l'aéronautique, L.R.C. 1985, ch. A-2

Refus de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien

6.71 (1) Le ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien pour l'un des motifs suivants :

- a) le demandeur est inapte;
- b) le demandeur ou l'aéronef, l'aérodrome, l'aéroport ou autre installation que vise la demande ne répond pas aux conditions de délivrance ou de modification du document;
- c) le ministre estime que l'intérêt public, notamment en raison des antécédents aériens du demandeur ou de tel de ses dirigeants — au sens du règlement pris en vertu de l'alinéa (3) a) —, le requiert.

Avis

(2) Le ministre expédie alors à la dernière adresse connue du demandeur ou du propriétaire, de l'exploitant ou de l'utilisateur de l'aéronef, de l'aérodrome, de l'aéroport ou autre installation, par courrier recommandé ou certifié ou par signification à personne, avis de sa décision, lequel est établi

Minister may refuse to issue or amend Canadian aviation document

6.71 (1) The Minister may refuse to issue or amend a Canadian aviation document on the grounds that

- (a) the Applicant is incompetent;
- (b) the Applicant or any aircraft, aerodrome, airport or other facility in respect of which the application is made does not meet the qualifications or fulfil the conditions necessary for the issuance or amendment of the document; or
- (c) the Minister is of the opinion that the public interest and, in particular, the aviation record of the Applicant or of any principal of the Applicant, as defined in regulations made under paragraph (3)(a), warrant the refusal.

Notice

(2) The Minister shall, by personal service or by registered or certified mail sent to their latest known address, notify the Applicant or the owner or operator of the aircraft, aerodrome, airport or other facility, as the case may be,

en la forme que le gouverneur en conseil peut fixer par règlement. Y sont notamment indiqués, selon le cas :

- a) la nature de l'inaptitude;
- b) les conditions visées à l'alinéa (1) b) auxquelles il n'est pas satisfait;
- c) les motifs d'intérêt public sur lesquels le ministre fonde son refus;
- d) sauf s'il s'agit d'un document ou d'une catégorie de documents visés par le règlement pris en vertu de l'alinéa (3)b), le lieu et la date limite, à savoir trente jours après l'expédition ou la signification de l'avis, du dépôt d'une éventuelle requête en révision. [...]

Requête en révision

6.72 (1) Sous réserve de tout règlement pris en vertu de l'alinéa 6.71(3) b), l'intéressé qui veut faire réviser la décision du ministre dépose une requête auprès du Tribunal à l'adresse indiquée dans l'avis au plus tard à la date

of a decision made under subsection (1). The notice shall be in a form prescribed by regulation of the Governor in Council and, in addition to any other information that may be prescribed, shall indicate, as the case requires,

- (a) the nature of the incompetence of the Applicant;
- (b) the qualifications or conditions referred to in paragraph (1)(b) that are not met or fulfilled, as the case may be;
- (c) the reasons for the Minister's opinion referred to in paragraph (1)(c); and
- (d) except in the case of a document or class of documents prescribed under paragraph (3)(b), the address at which, and the date, being thirty days after the notice is served or sent, on or before which the Applicant, owner or operator may file a request for a review of the Minister's decision. [...]

Request for review

6.72 (1) Subject to any regulations made under paragraph 6.71(3)(b), an applicant, owner or operator who is served with or sent a notice under subsection 6.71(2) and who wishes to have the Minister's decision

limite qui y est spécifiée,
ou dans le délai supérieur
éventuellement accordé à
sa demande par le
Tribunal.
Audience

(2) Le Tribunal, sur
réception de la requête,
fixe la date, l'heure et le
lieu de l'audience et en
avise par écrit le ministre
et l'intéressé.

(3) À l'audience, le
conseiller commis à
l'affaire accorde au
ministre et à l'intéressé la
possibilité de présenter
leurs éléments de preuve et
leurs observations,
conformément aux
principes de l'équité
procédurale et de la justice
naturelle.

(4) Le conseiller peut
confirmer la décision du
ministre ou lui renvoyer le
dossier pour réexamen.

2001, ch. 29, art. 34

reviewed shall, on or
before the date specified in
the notice or within any
further time that the
Tribunal on application
may allow, file a written
request for a review of the
decision with the Tribunal
at the address set out in the
notice.

Time and place for review

(2) On receipt of a request
filed under subsection (1),
the Tribunal shall appoint a
time and place for the
review and shall notify the
Minister and the person
who filed the request of the
time and place in writing.

(3) The member of the
Tribunal assigned to
conduct the review shall
provide the Minister and
the person who filed the
request with an opportunity
consistent with procedural
fairness and natural justice
to present evidence and
make representations.

(4) The member of the
Tribunal who conducts the
review may determine the
matter by confirming the
Minister's decision or by
referring the matter back to
the Minister for
reconsideration.

2001, c. 29, s. 34.

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-707-08

INTITULÉ : LAWRENCE CLIFFORD TURNER c.
MINISTRE DES TRANSPORTS (CANADA)

LIEU DE L'AUDIENCE : Montréal (Québec)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 6 avril 2010

MOTIFS DU JUGEMENT : LA JUGE GAUTHIER

**DATE DES MOTIFS
ET DU JUGEMENT :** Le 7 juin 2010

COMPARUTIONS :

Lawrence Clifford Turner POUR LE DEMANDEUR

Caroline Laverdière POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Aucun POUR LE DEMANDEUR

Myles J. Kirvan POUR LE DÉFENDEUR
Sous-procureur général du Canada