

LEGROS
ST-GELAIS
CHARBONNEAU

A V O C A T S

SOUS TOUTES RÉSERVES

« Par courrier électronique et courrier »

Montréal, le 9 juillet 2009

Monsieur Damien Lemay

Fédération des astronomes amateurs du Québec
4545, avenue Pierre-De Coubertin
C.P. 1000, Succ M
Montréal (Québec) H1V 3R2

Objet : **Utilisation du pointeur laser**
 Notre dossier : 301-24892

Monsieur,

Par la présente, nous donnons suite au mandat que vous nous avez confié le 2 juin 2009, à savoir, de déterminer les obligations découlant de la législation fédérale dans le domaine de l'aviation eu égard à l'utilisation du pointeur laser par les astronomes amateurs.

Pour les fins de cette vérification, nous avons notamment tenu compte du document intitulé « *Utilisation de laser dans l'espace aérien canadien* » et du document « *Guide pour l'utilisation d'une source lumineuse dirigée de forte intensité dans l'espace aérien* », lesquels nous ont été remis par les représentants de Transports Canada le 2 juin 2009, lors de la tenue d'une rencontre en votre présence. Par ailleurs, nous avons considéré les dispositions pertinentes de la *Loi sur l'aéronautique* (L.R., 1985, ch. A-2) ci-après désignée « LSA » et de son règlement d'application *Règlement de l'aviation canadien* (DORS/96-433) ci-après désigné le « RAC ». Au surplus, nous avons consulté la doctrine et la jurisprudence pertinente.

Vous trouverez annexé aux présentes, le document intitulé « *Lignes de conduite pour l'usage de pointeurs laser* » lequel comprend des modifications relativement au projet initial que vous nous aviez soumis pour fins de commentaires le ou vers le 27 juin 2009. À cet effet, un paragraphe contenant des commentaires relativement à certaines modifications apportées audit document est compris à l'intérieur des présentes. Pour les

fins de cette analyse, nous avons tenu compte des Règlements généraux de la Fédération datés du 21 février 2004.

RÉSUMÉ DES FAITS

Selon vos représentations, il appert que depuis un certain temps déjà, plusieurs astronomes amateurs utilisent dans un but pédagogique un pointeur laser, et ce, en période de noirceur profonde. Le pointeur laser le plus utilisé par les astronomes amateurs est le « laser orion skyline », lequel permet de pointer dans le ciel avec précision, des éléments tels une constellation, une étoile, etc.

Lors de la rencontre tenue le 2 juin dernier, deux représentants de Transports Canada ont présenté la position du ministère en regard de l'utilisation de pointeurs laser dans l'espace aérien canadien. Ceux-ci ont expliqué vouloir faire auprès des astronomes amateurs de la prévention en plus de leur exposer que l'utilisation du pointeur laser dans l'espace aérien est réglementée. Lesdits représentants ont dit vouloir intervenir compte tenu que depuis quelques mois, ils reçoivent plusieurs plaintes de pilotes ayant observé des pointeurs laser, entre autres dans les zones d'approche des pistes d'atterrissage de l'aéroport de Montréal. Ils se sont dits préoccupés, entre autres puisqu'il semble que les pointeurs laser sont maintenant facilement accessibles à tous.

À l'intérieur du document titré « *Utilisation de laser dans l'espace aérien canadien* » sont résumés les risques que Transports Canada associe à l'utilisation non autorisée d'un pointeur laser. Entre autres, ils écrivent : « *Les lasers ont un facteur commun : ils sont dangereux pour les yeux car ils peuvent provoquer des brûlures permanentes, des images rémanentes et des pertes de vision momentanées* ». Les représentants ont exposé que Transports Canada est très concerné par la sécurité des équipages et du public, surtout dans un contexte où plusieurs clubs membres de la Fédération sont situés près de l'aéroport de Montréal. Selon Transports Canada, le pointeur laser utilisé par les astronomes amateurs, le « laser orion skyline » a une portée de près de 10 000 pieds.

Le document « *Guide pour l'utilisation d'une source lumineuse dirigée de forte intensité dans l'espace aérien* » comprend quant à lui le formulaire « *Avis de proposition de réalisation d'opération(s) laser à l'extérieur* ». Selon Transports Canada, aucune utilisation de pointeur laser dans l'espace aérien canadien n'est permise à moins d'avoir été préalablement autorisé suite à l'envoi dudit formulaire dûment complété.

LES INFRACTIONS

a) L'infraction découlant du règlement

L'article 4.9 I) de la LSA prévoit spécifiquement le pouvoir du gouverneur en conseil de prendre un règlement en ce qui concerne l'interdiction de l'usage de l'espace aérien ou d'aérodromes. Le RAC constitue un tel règlement.

À l'article 101.01 du RAC, nous retrouvons la définition suivante :

« espace aérien contrôlé » - Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le Manuel des espaces aériens désignés, à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré ».

Suivant le *Manuel des espaces aériens désignés* en vigueur, « l'espace aérien intérieur canadien comprend tout l'espace aérien au-dessus de la masse continentale du Canada., l'archipel canadien, l'Arctique canadien et au-dessus des régions en haute mer situées à l'intérieur des limites de cet espace aérien ». Pour votre bonne compréhension, nous avons joint aux présentes un extrait dudit manuel en plus d'un extrait du *Manuel d'information aéronautique*.

Nous retrouvons également au RAC les dispositions qui suivent :

«601.14 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

[...]

« source lumineuse dirigée de forte intensité » - Source lumineuse dirigée, cohérente ou non, y compris un laser, laquelle peut constituer un danger pour la sécurité aérienne ou entraîner des dommages à un aéronef ou des blessures au personnel à bord de cet aéronef.

601.20 *Sous réserve de l'article 601.21, il est interdit de projeter ou de faire projeter, dans l'espace aérien navigable, une source lumineuse dirigée de forte intensité de manière à constituer un danger pour la sécurité aérienne ou à entraîner des dommages à un aéronef ou des blessures aux personnes à bord de cet aéronef.*

601.21 (1) *Toute personne qui prévoit de projeter ou de faire projeter, dans l'espace aérien navigable, une source lumineuse dirigée de forte intensité ayant une puissance suffisante pour constituer un danger pour la sécurité aérienne doit en aviser par écrit le ministre avant la projection.*

(2) *Sur réception de l'avis, le ministre peut délivrer une autorisation si la projection de la source lumineuse dirigée de forte intensité ne risque pas de constituer un danger pour la sécurité aérienne ».*

Au cas de défaut de respecter les obligations découlant des articles ci-haut énumérés, la LSA prévoit les sanctions suivantes :

«Contravention à la présente partie, aux règlements, etc.

7.3 (3) *Sauf disposition contraire de la présente partie, quiconque contrevient à celle-ci, ou aux règlements, avis, arrêtés, mesures de sûreté ou directives d'urgence pris sous son régime, est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.*

Peines : personnes physiques

(4) *La personne physique déclarée coupable d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire encourt une amende maximale de cinq mille dollars, et dans le cas d'une infraction visée*

au paragraphe (1), un emprisonnement maximal de un an et une amende maximale de cinq mille dollars, ou l'une de ces peines.

Peines : personnes morales

(5) La personne morale déclarée coupable d'une infraction à la présente partie ou à ses textes d'application punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire encourt une amende maximale de vingt-cinq mille dollars ».

Ainsi, les peines prévues sont différentes selon que l'accusé est une personne physique ou une personne morale telle la Fédération.

Nous sommes d'avis que l'infraction ci-dessus énumérée constitue une « infraction fédérale relative au bien-être public ». Elle est couramment appelée « infraction réglementaire ». Les lois relatives au bien-être public sont conçues dans un esprit visant à assurer la sécurité du public contre des dangers ou des préjudices potentiels. Il s'agit en somme de l'imposition d'une norme de conduite pourvue d'une sanction pour en assurer l'application.

Suivant la jurisprudence et la doctrine pertinentes, il y a trois catégories distinctes d'infractions réglementaires :

- 1) Infraction de *mens rea*;
- 2) Infraction de responsabilité stricte;
- 3) Infraction de responsabilité absolue;

L'importance de distinguer les types d'infraction réside principalement dans le fait que les moyens de défense sont différents. Ainsi, lorsqu'une infraction implique le concept de *mens rea*, la poursuite doit démontrer l'existence réelle d'un état d'esprit telle l'intention, la connaissance ou l'insouciance de l'accusé. L'infraction de responsabilité stricte permet à l'accusé la possibilité d'écarter sa responsabilité en prouvant qu'il a pris toutes les précautions nécessaires, qu'il a fait preuve de la diligence raisonnable. Il s'agit d'un fardeau de preuve somme toute assez lourd. En regard du troisième type d'infraction, il s'agit d'un cas où aucun moyen de défense ne peut être envisagé. Dans un tel contexte, la seule preuve que les gestes prohibés ont été posés suffit à emporter la responsabilité de l'accusé.

Après vérification auprès des représentants de Transports Canada, il appert que le ministère n'a pas encore pris position quant à l'interprétation à donner à l'infraction découlant des articles 7.3(3) LSA et 601.20 RAC. Aussi, après vérification, il semble qu'aucun tribunal ne s'est encore prononcé à cet égard. Il s'agit donc d'une question de droit, laquelle pourra éventuellement être vérifiée par un tribunal compétent. À tout événement, selon nous, l'infraction en question ne peut pas en être une de *mens rea* puisqu'aucune référence explicite n'est faite dans les articles en question quant au caractère intentionnel.

b) L'infraction prévue à la LSA

De façon plus spécifique, la LSA prévoit une infraction relative au comportement turbulent ou dangereux, infraction dont la sanction peut être plus importante que celle découlant de l'infraction prévue à 7.3(3) LSA et 601.20 RAC :

Interdiction : comportement turbulent ou dangereux

7.41 (1) Il est interdit à quiconque de se comporter de façon à mettre en danger la sûreté ou la sécurité d'un aéronef en vol ou des personnes à son bord :

- a) soit en gênant volontairement l'exercice des fonctions d'un membre d'équipage;
- b) soit en réduisant volontairement la capacité de celui-ci de s'acquitter de ses fonctions;
- c) soit en gênant volontairement une personne qui se conforme aux instructions d'un membre d'équipage.

Peine

(2) Quiconque contrevient au paragraphe (1) est coupable d'une infraction punissable :

- a) soit, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans et d'une amende maximale de 100 000 \$, ou de l'une de ces peines;
- b) soit, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une peine d'emprisonnement maximale de dix-huit mois et d'une amende maximale de 25 000 \$, ou de l'une de ces peines.

Interprétation

(3) Pour l'application du paragraphe (1), l'aéronef est réputé être en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures sont fermées jusqu'au moment où l'une de celles-ci est ouverte en vue du débarquement.

Application

(4) Le présent article s'applique malgré les paragraphes 7.3(4) et (7).

Nous opinons que cette infraction fait partie de la catégorie des « infractions règlementaires de *mens rea* ». Cette conclusion découle du fait que le mot « volontairement » est explicitement inscrit à l'article 7.41 LSA.

Une seule décision judiciaire concerne spécifiquement l'infraction prévue à l'article 7.41 LSA. Il s'agit de la décision R. v. Mackow, 2008 ABPC 204 de la Cour provinciale de l'Alberta. Dans cette récente affaire, un homme de 29 ans a été arrêté sous l'article 7.41 (1) b) pour avoir dirigé un pointeur laser vers un avion alors en approche vers l'aéroport de Calgary. L'individu en question avait en plus dirigé le même pointeur laser vers un hélicoptère, lequel avait été mandaté afin de repérer la source dudit pointeur laser. Dans le jugement, la cour écrit que le fait que les appareils en

question n'aient subi en fait aucun dommage n'avait aucune pertinence au moment de déterminer la sentence. En effet, la Cour explique qu'une infraction réglementaire a spécifiquement pour objectif de contrer un danger potentiel et non un danger réalisé. Après avoir constaté le nombre important de législations dans le monde punissant le fait de diriger un pointeur laser vers un avion en vol, la Cour indique que les préoccupations au niveau de la sécurité sont significatives. Selon elle, le comportement qu'a eu l'accusé doit être pris au sérieux. L'accusé a été condamné à verser une amende de 1 000\$.

Comme l'accusé a enregistré dès le départ un plaidoyer de culpabilité, la cour n'a pas traité spécifiquement du type d'infraction en tant que tel. La Cour s'est seulement concentrée sur l'aspect « sentence ».

Ainsi, lorsque la poursuite prend appui sur l'article 7.41 LSA afin de poursuivre un accusé, elle peut s'appuyer sur les dispositions prévues au RAC, tel l'article 601.20 relativement à l'utilisation du pointeur laser en vue de montrer la dangerosité du comportement. En somme, ces dispositions peuvent valablement se compléter.

APPLICATION DU DROIT AUX FAITS

Conformément au *Manuel des espaces aériens désignés*, l'espace aérien navigable du Canada est vaste et notamment constitué de tout l'espace situé au-dessus de la masse territoriale continentale du Canada. Ce que prohibe l'article 601.20 RAC est spécifiquement de projeter ou de faire projeter dans l'espace navigable une source lumineuse dirigée de forte intensité de manière à constituer un danger pour la sécurité aérienne. Selon nous, l'interprétation que favoriseront les tribunaux sera celle qui permet de donner à l'expression « de manière à constituer un danger » un sens large. Ainsi, même si l'utilisateur d'un pointeur laser se trouve loin de tout aéroport et qu'il ne voit que rarement des avions circuler à très haute altitude dans le ciel, il n'en demeure pas moins que cela pourrait dans ce contexte constituer un danger. En fait, tel qu'exposé par les représentants de Transports Canada, des pilotes amateurs peuvent voler au-dessus du territoire canadien à n'importe quel moment et à n'importe quel endroit dans les espaces navigables. Qui plus est, les appareils qu'ils pilotent sont souvent des appareils volant à basse altitude, soit en-dessous de 10 000 pieds. Or, nous rappelons que suivant Transports Canada, le « laser orion skyline » a justement une portée atteignant cette même altitude.

Selon nous, les tribunaux jugeront que toute personne désirant utiliser des pointeurs laser dans l'espace aérien navigable doit s'assurer de compléter le formulaire « Avis de proposition de réalisation d'opération(s) laser à l'extérieur » proposé par Transports Canada. Nous conseillons donc tant à la Fédération qu'à ses clubs d'obtenir l'autorisation préalable des représentants compétents de Transports Canada avant d'autoriser lors des activités qu'ils organisent l'utilisation de pointeurs laser par les participants.

Évidemment, le requérant dans l'avis de proposition doit être la personne morale qui est l'instigateur et l'organisateur de l'événement visé.

Nous sommes également d'opinion que la Fédération ou ses clubs, dans le cadre d'un événement organisé, doit prendre les moyens raisonnables en vue d'informer les participants de l'autorisation ou non d'utiliser des pointeurs laser. Ainsi, si les pointeurs laser n'étaient pas permis pendant un événement en particulier, l'organisateur devrait selon nous l'indiquer dans la publicité entourant la promotion de l'événement en plus de remettre un dépliant explicatif aux participants lors de la tenue de l'événement. Bien entendu, l'objectif n'est pas de faire de l'organisateur une police mais plutôt une personne qui agit en personne raisonnable et qui ne tolère pas ni ne fait activement la promotion d'un comportement interdit. Cette attitude permettrait selon nous d'éloigner le plus possible la responsabilité pénale d'un organisateur si par ailleurs, un participant utilisait sans droit un pointeur laser pendant une activité.

Dans un tel contexte, nous jugeons qu'il serait sage pour les organisateurs d'un événement de faire signer par les utilisateurs d'un pointeur laser le document titré « Lignes de conduite pour l'usage de pointeurs laser » annexé aux présentes.

SOLUTIONS PRATIQUES

Nous sommes d'avis que le présent dossier se prête à la recherche de compromis et à la discussion avec les différents intervenants de Transports Canada. En fait, le ministère a tout à gagner s'il parvient à conscientiser la Fédération et ses membres. Nous croyons que cette situation est propice à la collaboration. C'est dans cet esprit que les paragraphes ci-dessous vous sont présentés.

a) Modification du formulaire de demande d'autorisation

Après analyse du formulaire titré *Avis de proposition de réalisation d'opération(s) laser à l'extérieur*, lequel a été produit par Transports Canada en vue de permettre l'application de l'article 601.21 du RAC, nous concluons que celui-ci est pour le moins assez complexe à compléter. Notamment, sur la deuxième page, le requérant doit compléter des sections concernant les caractéristiques du faisceau du laser en plus d'effectuer différents calculs à l'aide d'unités de mesure non usuelles.

Lors d'une récente discussion téléphonique avec M. Alain Piché, inspecteur à l'aviation civile pour Transports Canada, il appert que des ajustements pourraient être effectués audit formulaire afin de le rendre plus accessible aux astronomes amateurs. Toutefois, M. Piché a été formel quant au fait que ces modifications ne pourront pas être apportées dans les prochaines semaines. M. Piché ne s'est pas prononcé sur le temps nécessaire pour l'achèvement d'une telle démarche. Or, comme le pointeur laser principalement utilisé par les astronomes amateurs est le « laser orion skyline », il nous apparaît que la deuxième page dudit formulaire pourra vraisemblablement être complétée avec les mêmes données qui reviennent.

Nous croyons tout de même qu'il y a lieu de maintenir un discours ouvert avec M. Alain Piché pour qu'un formulaire spécifique aux astronomes amateurs puisse être produit, lequel pourrait répondre mieux à leurs attentes.

b) Amendement

Également, suite à nos récents entretiens téléphoniques avec Me Jacinthe Grondin, agente des affaires règlementaires et avec Mme Marie-Hélène Simard, gestionnaire régionale pour Transports Canada, nous croyons qu'une autre avenue serait intéressante. En fait, il pourrait être pertinent de transmettre une demande auprès du *Système de signalement des questions à l'aviation civile* en vue de requérir un amendement au RAC. Par cet amendement, nous pourrions requérir entre autres que l'utilisation de certains types de pointeurs laser soit spécifiquement autorisée dans des secteurs prédéterminés idéals pour l'observation du ciel. Dans ce contexte, les pilotes et les contrôleurs aériens seraient au fait que dans un secteur donné, ils peuvent apercevoir des lasers.

Bien entendu, ce projet en est un de longue haleine qui devrait être mûri, réfléchi, bien présenté et structuré. Essentiellement, il s'agit de travailler la face « politique » du dossier. Qui plus est, aucun résultat n'est garanti relativement à une telle démarche. Évidemment, le fait pour la Fédération de connaître par exemple un député fédéral qui est un astronome amateur pourrait être intéressant en vue de le rallier à la cause et de faire des pressions auprès de Transports Canada. Le cas échéant, nous sommes disposés à travailler avec vous ce projet de demande d'amendement.

Nous sommes d'avis qu'en entreprenant une telle démarche auprès de Transports Canada, la Fédération montrera à ses membres son intention de les soutenir et de faciliter leurs activités. Nous conseillons par le fait-même à la Fédération d'inclure notamment sur son site internet une note accessible à tous dans laquelle elle précise son intention de promouvoir et de respecter chacune des dispositions légales fédérales relatives à l'utilisation du laser stipulées dans la LSA et le RAC.

MODIFICATION DU DOCUMENT TITRÉ « LIGNES DE CONDUITE POUR L'USAGE DE POINTEURS LASER »

Vous constaterez que nous avons retiré du texte projeté toute référence spécifique à la couleur verte des pointeurs laser. L'objectif visé est de s'assurer que ce formulaire s'applique à toute utilisation de pointeur laser, peu importe sa couleur.

Nous avons inséré dans le premier paragraphe du document un passage où le membre signataire reconnaît avoir vérifié que l'organisateur de l'événement auquel il participe a obtenu les autorisations nécessaires de Transports Canada en vue d'utiliser des pointeurs laser. Il nous apparaît que cet ajout est essentiel en vue d'insister sur l'existence d'une étape préliminaire à toute utilisation de pointeur laser.

Également, nous avons retiré le point 8 du projet initial nous ayant été acheminé pour les motifs ci-après exposés. Nous constatons que les Règlements généraux de la Fédération prévoient la possibilité qu'un membre soit suspendu dans les termes suivants :

« Article 14: Suspension et exclusion

Tout membre ordinaire ou corporatif en défaut de paiement pour une période de trois (3) mois est exclu de la Fédération. S'il désire s'y réintégrer, il devra soumettre une nouvelle demande d'adhésion.

Toute personne, membre d'un club ou membre individuel qui par ses propos, actions ou comportements cause un préjudice grave à la FAAQ peut être suspendu ou exclu. Cette suspension ou exclusion devra être approuvée par un vote majoritaire d'une Assemblée Générale Spéciale convoquée par le Conseil Administratif selon la procédure de l'article 19. La décision de convoquer une Assemblée Générale Spéciale par contre ne peut être prise avant (5) jours ou plus après qu'un avis a été envoyé au membre concerné par courrier recommandé exigeant un engagement écrit de normaliser la situation ».

Dans un premier temps, il nous apparaît important de préciser que suivant les catégories de membres identifiées à l'article 11 des Règlements généraux, les membres des clubs membres de la Fédération ne sont pas eux-mêmes membres de la Fédération. Ainsi, la Fédération n'a aucun pouvoir direct relativement au comportement des membres de ses clubs membres.

« 11.1 Membres ordinaires

Les membres ordinaires de la Fédération sont les groupes locaux d'astronomes amateurs qui comptent un minimum de dix membres en règle, sauf pour les régions éloignées dont les groupes locaux comptent un minimum de cinq membres en règle. Les régions dites « éloignées » sont déterminées par le Conseil Administratif de la Fédération. Le Conseil Administratif peut exceptionnellement accepter un groupe qui ne rencontre pas le nombre requis.

Membres individuels

Les membres individuels sont des personnes qui ne font pas partie d'un club membre et qui désirent être associées à la Fédération. Par contre pour cette catégorie de membres, le seul moyen de communication utilisé sera le courrier électronique, sauf exception. [...] ».

Nous sommes d'avis que le fait pour un club de tolérer que ses propres membres ne respectent pas les lois fédérales relatives à l'utilisation du pointeur laser pourrait valablement être considéré comme étant un comportement causant un préjudice grave à la Fédération. Cette situation pourrait donc justifier selon nous la possibilité qu'un club membre de la Fédération puisse voir ses droits et privilèges être suspendus. Pour ce faire, la Fédération devrait transmettre par écrit à tous ses membres, à chaque année, un avis réitérant l'importance accordée au respect desdites lois fédérales et le fait que le non-respect de celles-ci ne sera pas toléré. Qui plus est, la Fédération aurait grand intérêt à insérer ce même message à l'intérieur de son site web en plus d'exiger de ses

clubs qu'ils s'assurent de faire signer les « Lignes de conduite pour l'usage de pointeurs laser » par tous les participants amenés à utiliser des pointeurs laser.

Conséquemment, le point 8 n'a pas d'utilité à l'intérieur des lignes de conduite d'autant plus que la personne signataire risque par ailleurs de ne pas être elle-même membre de la Fédération. Aussi, il nous apparaît que d'indiquer à l'intérieur des règles de conduite que le non respect intentionnel desdites règles constitue un motif suffisant de suspension est très restrictif. Il implique un fardeau très lourd à ceux qui se prononceront sur une décision de suspension puisqu'ils devront avoir constaté le caractère intentionnel du comportement reproché au membre.

Si des informations additionnelles étaient jugées nécessaires ou si des travaux additionnels étaient requis, n'hésitez pas à communiquer avec la soussignée.

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez accepter, Monsieur, nos meilleures sentiments.

LEGROS, ST-GELAIS, CHARBONNEAU, AVOCATS


Par : Me Sabrina St-Gelais, avocate
SSG/ns

p.j.