

**Cour d'appel fédérale**



**Federal Court of Appeal**

**Date : 20160926**

**Dossier : A-466-15**

**Référence : 2016 CAF 241**

[TRADUCTION FRANÇAISE]

**CORAM : LA JUGE DAWSON  
LE JUGE BOIVIN  
LA JUGE WOODS**

**ENTRE :**

**WILLIAM RYAN MITCHELL**

**appellant**

**et**

**LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

**intimé**

Audience tenue à Toronto (Ontario), le 26 septembre 2016.

Jugement rendu à l'audience à Toronto (Ontario), le 26 septembre 2016.

**MOTIFS DU JUGEMENT DE LA COUR :**

**LA JUGE DAWSON**

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

Date : 20160926

Dossier : A-466-15

Référence : 2016 CAF 241

[TRADUCTION FRANÇAISE]

**CORAM : LA JUGE DAWSON  
LE JUGE BOIVIN  
LA JUGE WOODS**

**ENTRE :**

**WILLIAM RYAN MITCHELL**

**appelant**

**et**

**LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**

**intimé**

**MOTIFS DU JUGEMENT DE LA COUR**

**(Prononcés à l'audience à Toronto (Ontario), le 26 septembre 2016.)**

**LA JUGE DAWSON**

[1] Aux termes du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (DORS/2011-318), toute personne travaillant dans les zones réglementées d'un aéroport désigné doit posséder une habilitation de sécurité (alinéas 146(1)c) et 165a)). La *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. (1985),

ch. A-2, autorise le ministre des Transports à accorder, refuser, suspendre ou annuler une habilitation de sécurité (article 4.8). Le paragraphe I.4(4) du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport énonce que l'objectif du programme est de prévenir l'entrée non contrôlée dans les zones réglementées d'un aéroport énuméré dans le cas de toute personne qui, selon le ministre et les probabilités, est sujette ou peut être incitée à commettre un acte d'intervention illicite pour l'aviation civile, ou à aider ou à inciter toute autre personne à commettre un acte d'intervention illicite pour l'aviation civile. Le ministre peut annuler l'habilitation d'une personne s'il est déterminé que la présence de ladite personne dans la zone réglementée d'un aéroport énuméré est contraire aux buts et objectifs du programme. Au moment de déterminer s'il doit annuler l'habilitation de sécurité, le ministre peut considérer tout facteur pertinent (paragraphe II.35(1) et (2) de la politique).

[2] L'appelant a demandé le renouvellement de son habilitation de sécurité. Lors de l'examen de la demande, Transports Canada a demandé et obtenu une vérification des documents sur le respect de la loi de la Gendarmerie royale du Canada. Cette vérification faisait état d'une série d'actes d'inconduite sexuelle à l'endroit d'enfants qui s'aggravaient. L'appelant a mentionné à la police qu'il ne souhaitait pas que son inconduite soit soulevée devant les tribunaux, pour éviter qu'elle nuise à son emploi en tant que pilote.

[3] Un organisme consultatif s'est penché sur la conduite de l'appelant et a conclu qu'elle suscitait des préoccupations au sujet [TRADUCTION] « du jugement, de la fiabilité et de la fidélité » de l'appelant. L'organisme a recommandé au ministre d'annuler l'habilitation de sécurité de l'appelant. Le ministre a souscrit à la recommandation, concluant que selon le ministre et les

probabilités, l'appelant était sujet ou pouvait être incité à commettre un acte d'intervention illicite pour l'aviation civile, ou à aider ou à inciter une personne à commettre un tel acte. Le ministre a donc annulé l'habilitation de sécurité de l'appelant.

[4] Un juge de la Cour fédérale a rejeté la demande de contrôle judiciaire de la décision du ministre (2015 CF 1117).

[5] Dans le présent appel du jugement rendu par la Cour fédérale, l'appelant reconnaît, à juste titre, que la décision du ministre est susceptible de révision selon la norme de la décision raisonnable. Il soutient toutefois que la Cour fédérale a commis une erreur dans l'application de cette norme. Selon l'appelant, il n'est pas raisonnable de conclure qu'il est sujet ou peut être incité à commettre un acte d'intervention illicite pour l'aviation civile ou à aider ou à inciter toute autre personne à commettre un acte d'intervention illicite pour l'aviation civile. La raison invoquée est qu'il n'y a aucun lien entre l'inconduite de l'appelant et le maintien de l'accès aux zones réglementées des aéroports.

[6] Malgré l'excellente plaidoirie des avocats de l'appelant, nous ne sommes pas de cet avis. Il est bien établi que l'examen du caractère raisonnable a pour but de déterminer si une décision se situe parmi les résultats possibles acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit. La gamme des résultats possibles dépendra du contexte de la décision.

[7] En l'espèce, le contexte repose sur un certain nombre de facteurs, notamment le vaste pouvoir discrétionnaire dont jouit le ministre pour prendre en considération tout facteur

pertinent, le fait que le ministre n'ait besoin que de croire, selon les probabilités, qu'une personne est sujette ou peut être incitée à commettre un acte d'intervention illicite pour l'aviation civile ou à aider ou à inciter toute autre personne à commettre un acte d'intervention illicite pour l'aviation civile, et la nature intrinsèquement prédictive et prospective d'une évaluation des risques.

[8] À notre avis, il n'était pas déraisonnable de conclure que la conduite de l'appelant suscitait des préoccupations à l'égard de son jugement, de sa fiabilité et de sa fidélité. De même, il n'était pas déraisonnable de conclure, compte tenu des déclarations qu'il a faites à la police selon lesquelles il ne souhaitait pas que son inconduite soit soulevée devant les tribunaux pour éviter qu'elle nuise à son emploi en tant que pilote, que l'appelant était susceptible d'être incité à commettre un acte par ceux qui connaissaient son inconduite.

[9] Il s'ensuit, à notre avis, que la décision appartient aux issues possibles et acceptables pouvant se justifier au regard des faits et du droit.

[10] Il s'ensuit également que le présent appel sera rejeté avec dépens.

---

« Eleanor R. Dawson »

j.c.a.

