

Cour fédérale



Federal Court

Date : 20150616

Dossier : T-31-15

Référence : 2015 CF 755

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

Vancouver (Colombie-Britannique), le 16 juin 2015

En présence de monsieur le juge Hughes

ENTRE :

TREVOR ANTHONY CORNEIL

demandeur

et

**LE TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS
DU CANADA ET LE MINISTRE DES
TRANSPORTS**

défendeurs

JUGEMENT ET MOTIFS

[1] La Cour est saisie d'une demande de contrôle judiciaire visant la décision du 16 décembre 2014 par laquelle un comité de trois conseillers du Tribunal d'appel des transports a rejeté l'appel que le demandeur avait interjeté contre la décision d'un comité formé d'un seul conseiller confirmant le refus du ministre des Transports de lui délivrer une licence d'aviation civile.

[2] Le demandeur, un médecin qui pratique depuis de nombreuses années, est actuellement agent de la santé auprès de la Interior Health Authority de la Colombie-Britannique. En 2012, il a décidé d'apprendre à piloter et a suivi des cours à cette fin, apparemment par plaisir, car rien n'indique que son travail exige qu'il sache piloter. Ayant réussi certains cours et une formation, il a présenté une demande de licence d'aviation civile.

[3] Dans une lettre datée du 29 août 2012, Transports Canada a informé le demandeur qu'il ne remplissait pas toutes les exigences des Normes médicales de l'aviation civile. La lettre indiquait notamment :

[TRADUCTION]

Par conséquent, nous ne pouvons vous délivrer un certificat médical pour tout type de permis ou licence d'aviation civile. Vous avez été jugé « inapte » en raison de votre incapacité à satisfaire aux normes médicales prévues à l'alinéa 1.3d, catégorie 1, à l'alinéa 3.3d, catégorie 3 et à l'alinéa 4.3b, catégorie 4, du Tableau des exigences physiques et mentales, par. 424.17(4) du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

[4] Cette lettre informait le demandeur qu'il pouvait solliciter la révision de cette décision par le Tribunal d'appel des transports. C'est ce qu'il a fait.

[5] Un comité formé d'un seul conseiller du Tribunal d'appel des transports a tenu une audience dans laquelle le demandeur et le défendeur étaient tous deux représentés par des avocats qui ont soumis des observations pour le compte de leurs clients respectifs. Le ministre des Transports a présenté le témoignage du D^r Raudzus, agent médical régional de l'aviation, et du D^r Lange, un psychiatre ayant une expertise particulière en psychiatrie de l'aviation. Tous deux ont été interrogés et contre-interrogés à l'audience. Le ministre a versé au dossier un

échange de courriels auquel a notamment pris part M. Brook, conseiller principal, Éducation et sécurité de l'Aviation civile au ministère.

[6] Le demandeur a témoigné pour son propre compte et a appelé M. Vanderaegan, directeur de l'école de pilotage où il a suivi ses cours, qui a témoigné par téléphone. Ils ont tous deux été contre-interrogés. Le demandeur a également présenté en preuve les rapports médicaux le concernant des D^{FS} Remick et Sestak.

[7] Le conseiller a rendu une décision écrite le 29 mai 2014 dans laquelle il a confirmé la décision de ne pas délivrer une licence au demandeur.

[8] Le demandeur a fait appel de la décision rendue par ce seul conseiller du Tribunal d'appel des transports devant un comité de trois conseillers du Tribunal. Ce comité a reçu des observations écrites des avocats des parties et tenu une audience orale au cours de laquelle ceux-ci ont présenté des observations. Aucune autre preuve n'a été versée au dossier. Le 16 décembre 2014, le comité de trois conseillers a rendu une décision écrite par laquelle ils ont rejeté l'appel, laquelle fait l'objet du présent contrôle.

[9] Le principal problème vient du fait que le demandeur prend des médicaments sous ordonnance depuis au moins 2004, notamment de la venlafaxine et du clonazépam pour un trouble obsessionnel-compulsif et un trouble d'anxiété généralisée sévère connexe. Il prend ces médicaments et rend visite à son médecin à ce sujet sur une base régulière. Ces troubles sont bien maîtrisés. Entre 2006 et 2007, deux autres médicaments lui ont été prescrits, le bupropion et la

mirtazapine, afin de maîtriser certains effets indésirables des deux médicaments précédents. Là encore, le demandeur prend régulièrement ces deux médicaments, tels qu'ils ont été prescrits. Ainsi, depuis 2007 environ, il prend quatre médicaments différents sous ordonnance sur une base régulière. Ce n'est qu'en 2012 qu'il a décidé de suivre des cours de pilotage.

[10] Voici la table des matières des présents motifs, par numéro de paragraphe :

SUJET	NUMÉRO DE PARAGRAPHE
I. LÉGISLATION APPLICABLE	11
II. QU'A-T-IL ÉTÉ DÉCIDÉ EN L'ESPÈCE?	21
III. LES CONCLUSIONS DU COMITÉ FORMÉ D'UN SEUL CONSEILLER	23
IV. QUESTIONS PRÉSENTÉES AU COMITÉ DE TROIS CONSEILLERS ET DÉCISION	25
V. QUESTIONS DONT LA COUR EST SAISIE	28
VI. NORME DE CONTRÔLE	32
VII. EXPERTISE DU DÉCIDEUR	38
VIII. EN RÉSUMÉ – NORME DE CONTRÔLE	43
IX. LA DÉCISION ÉTAIT-ELLE RAISONNABLE EU ÉGARD À LA NORME DE CONTRÔLE?	44
X. L'AFFECTION MÉDICALE DU DEMANDEUR A-T-ELLE RÉELLEMENT FAIT L'OBJET D'UN EXAMEN SUFFISAMMENT PERSONNALISÉ?	55
XI. CONCLUSION ET DÉPENS	58

I. LÉGISLATION APPLICABLE

[11] Le demandeur a été jugé « inapte » à recevoir une licence de pilote. La législation applicable commence par la *Loi sur l'aéronautique*, LRC 1985, c A-2, qui prévoit au paragraphe 6.71(1) que le ministre des Transports peut refuser de délivrer un « document d'aviation » (défini à l'article 6.6 comme incluant tout privilège accordé par un document d'aviation canadien) si le demandeur est inapte ou s'il ne répond pas aux conditions requises :

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.*

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.*

[12] Le paragraphe 404.03(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/97-433, interdit à quiconque d'obtenir une licence de pilote sans un certificat médical valide :

404.03 (1) Il est interdit à toute personne d'exercer ou de tenter d'exercer les avantages d'un permis, d'une licence ou d'une qualification, à moins qu'elle ne soit titulaire d'un certificat médical valide de la catégorie propre au permis, licence ou qualification, telle qu'elle est précisée à l'article 404.10.

404.03 (1) No person shall exercise or attempt to exercise the privileges of a permit, licence or rating unless the person holds a valid medical certificate of a category that is appropriate for that permit, licence or rating, as specified in section 404.10.

[13] L'article 404.04 du Règlement prévoit qu'il faut être « physiquement et mentalement apte » pour recevoir une licence :

404.04 (1) Sous réserve du paragraphe (2) et du paragraphe 404.05(1), le ministre délivre ou renouvelle un certificat médical sur réception d'une demande de délivrance ou de renouvellement, lorsque le demandeur satisfait à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

404.04 (1) Subject to subsection (2) and subsection 404.05(1), the Minister shall issue or renew a medical certificate on receipt of an application therefor if

a) dans le cas où il fait la demande d'un certificat médical en vue d'un permis d'élève-pilote — avion, d'un permis de pilote de loisir, d'un permis de pilote ou d'élève-pilote — avion ultra-léger, d'une licence de pilote — planeur ou d'un permis d'élève-pilote — planeur, il a rempli et présenté une déclaration médicale conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, attestant qu'il est physiquement et mentalement apte à exercer les avantages du permis ou de la licence

(a) where the applicant is applying for a medical certificate in connection with an application for a student pilot permit-aeroplane, pilot permit — recreational, pilot or student pilot permit — ultra-light aeroplane, a pilot licence — glider or student pilot permit — glider, the applicant has completed and submitted a medical declaration, in accordance with the personnel licensing standards, that attests to the fact that the applicant is medically fit to exercise the privileges of the permit or

demandé;

b) dans les cas autres que ceux visés à l'alinéa a), il est démontré, au moyen d'un examen médical fait par un médecin visé à l'article 404.16, que le demandeur répond aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel.

(1.1) Un certificat médical est aussi renouvelé s'il est signé, daté et estampillé conformément à l'alinéa 404.18a).

(2) Le ministre :

a) peut demander que, avant une date prévue, la personne qui demande la délivrance ou le renouvellement d'un certificat médical subisse les tests ou examens médicaux nécessaires pour déterminer si elle répond aux exigences relatives à l'aptitude physique et mentale précisées dans les normes de délivrance des licences du personnel;

b) ne peut délivrer ou renouveler un certificat médical avant que le demandeur n'ait subi les tests ou examens demandés par le ministre en application de l'alinéa a);

c) peut suspendre, ou refuser de délivrer ou de renouveler, le certificat médical du demandeur si celui-ci ne se

licence that is applied for; or

(b) in any case not referred to in paragraph (a), it is established, by means of a medical examination conducted by a physician referred to in section 404.16, that the applicant meets the medical fitness requirements specified in the personnel licensing standards.

(1.1) A medical certificate is also renewed if it is signed, dated and stamped in accordance with paragraph 404.18(a).

(2) The Minister

(a) may request an applicant for the issuance or renewal of a medical certificate to undergo, before a specified date, any medical tests or examinations that are necessary to determine whether the applicant meets the medical fitness requirements specified in the personnel licensing standards;

(b) shall not issue or renew a medical certificate until the applicant has undergone all of the tests and examinations requested by the Minister pursuant to paragraph (a); and

(c) may suspend, or refuse to issue or renew, the applicant's medical certificate if the applicant

conforme pas à la demande visée à l'alinéa a) avant la date prévue.

fails to comply with the request referred to in paragraph (a) before the specified date.

[14] Aux termes du paragraphe 404.05(1) du Règlement, le ministre « peut » délivrer un certificat médical au demandeur qui ne répond pas à l'exigence du paragraphe 404.04(1) à condition que ce soit dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise :

404.05 (1) Le ministre peut, conformément aux normes de délivrance des licences du personnel, délivrer un certificat médical à un demandeur qui ne répond pas aux exigences visées au paragraphe 404.04(1) à condition que ce soit dans l'intérêt public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

404.05 (1) The Minister may, in accordance with the personnel licensing standards, issue a medical certificate to an applicant who does not meet the requirements referred to in subsection 404.04(1) where it is in the public interest and is not likely to affect aviation safety.

[15] La partie IV du Règlement porte sur la délivrance des licences et la formation du personnel. L'article 424.01 définit ainsi le « certificat médical » (CM) :

*424.01 ...
« certificat médical (cm) » -
Document délivré
périodiquement pour valider
les licences d'aviation qui
nécessitent des normes
spéciales d'aptitude physique
et mentale énoncées dans les
Normes de délivrance des
licences du personnel relatives
aux exigences médicales. Le
CM est délivré par le ministre
des Transports sur réception
d'un rapport d'examen*

*424.01 ...
"medical certificate" (MC) - is
a document issued periodically
to validate aviation licences
which require special
standards of medical fitness as
laid down in the Personnel
Licensing Standards
Respecting Medical
Requirements. MCs are issued
by the Minister of Transport
following receipt of a medical
examination report assessed
medically fit or fit subject to*

médical établissant que le demandeur a été jugé apte ou jugé apte sous réserve d'une limite ou d'une restriction (medical certificate - MC).

any restriction or limitation.

[16] L'alinéa 424.04(1)a) du Règlement définit l'aptitude physique et mentale en termes généraux au regard de certaines normes internationales :

424.04(1)a) Les exigences minimales d'aptitude physique et mentale à l'égard des divers types de licence sont définies de façon générale dans une convention internationale par l'entremise de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI). Les exigences médicales canadiennes se conforment à cette convention et les normes et procédures énoncées dans le présent document reflètent les normes et pratiques internationales recommandées.

424.04(1)a) Minimum medical fitness requirements for the various types of licence are broadly defined by international agreement through the International Civil Aviation Organization (ICAO). Canadian medical requirements honour this agreement, and procedures and standards outlined in this document reflect International Standards and Recommended Practices.

[17] L'alinéa 424.05(1)a) du Règlement autorise une certaine souplesse et prévoit qu'une licence peut être délivrée aux demandeurs qui ne répondent pas à la norme pour des motifs peu susceptibles de compromettre la sécurité aérienne :

424.05(1) Lors de circonstances particulières telles les demandeurs monoculaires ou les demandeurs paraplégiques, les normes médicales peuvent être appliquées avec souplesse et le permis ou la licence peut être délivré ou renouvelé si les conditions suivantes sont remplies :

424.05(1) Under special circumstances such as monocular or paraplegic applicants, flexibility may be applied and the permit or licence issued or validated where the following conditions are met :

a) Les conclusions d'un médecin agréé montrent que, malgré l'inaptitude d'un demandeur à remplir une exigence, numérique ou autre, son état physique et mentale est tel que l'exercice des avantages conférés par le permis ou la licence demandé ne constitue pas un risque du point de vue de la sécurité aérienne. Le service de délivrance des licences aura la preuve qu'il a été tenu compte comme il se doit des capacités physiques et mentales, de l'habileté et de l'expérience du demandeur.

(a) Accredited medical conclusion indicates that the applicant's failure to meet any requirement, whether numerical or otherwise, is such that exercise of the privileges of the permit or licence applied for is not likely to affect air safety. The Licensing Authority shall be satisfied that any relevant ability, skill or experience of the applicant has been given due consideration.

[18] La partie IV du Règlement, la norme 424, concerne les exigences physiques et mentales liées à la délivrance d'une licence. Les catégories de licence sont présentées en quatre colonnes pour les catégories 1, 2, 3 et 4.

[19] Voici les catégories mentionnées dans la lettre de refus du 29 août 2012, c'est-à-dire, encore une fois, les alinéas 1.3d), 3.3d) et 4.3b).

Système nerveux			
1.3 Le demandeur ne présentera ni antécédents médicaux ni diagnostic clinique qui, selon des conclusions de médecins agréés, le rendraient incapable d'exercer en toute sécurité les avantages du permis, de la	2.3 [...] [...]	3.3 Le demandeur ne présentera ni antécédents médicaux ni diagnostic clinique qui, selon des conclusions de médecins agréés, le rendraient incapable d'exercer en toute sécurité les avantages du permis, de la	4.3 Le demandeur ne présentera ni antécédents médicaux, ni diagnostic clinique de nature à compromettre l'utilisation en toute sécurité d'un aéronef qui révèlent :

licence ou de la qualification demandé ou détenu et qui révèlent : [...]		licence ou de la qualification demandé ou détenu et qui révèlent : [...]	[...]
d) une autre anomalie mentale importante.		d) une autre anomalie mentale importante.	b) une maladie psychiatrique; [...]
		[...]	

[20] Le pouvoir conféré au ministre lorsqu'il s'agit de déterminer si une personne est physiquement et mentalement apte à recevoir une licence de pilote, ou si elle peut bénéficier d'une dispense malgré son inaptitude apparente, est très étendu et discrétionnaire. Je cite le juge Frederick Gibson dans la décision *Kiss c Canada (Ministre des Transports)*, 1999 CanLII 8509 (CF), au paragraphe 25 :

25 La Loi sur l'aéronautique[14] accorde un pouvoir discrétionnaire étendu au ministre lorsqu'il s'agit de refuser de délivrer un « document d'aviation canadien », une expression qui comprend tout document – permis, licence, brevet, agrément, autorisation, certificat ou autres – délivré par le ministre sous le régime de la partie I de la Loi. Le ministre peut notamment refuser de délivrer un document d'aviation canadien s'il estime que l'intérêt public le requiert. L'avocat du demandeur a convenu que « l'intérêt public », et notamment l'intérêt public dans la sécurité, était un élément primordial du cadre d'octroi des licences de pilote en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Je suis convaincu que la décision en l'instance est une « décision discrétionnaire ».

II. QU'A-T-IL ÉTÉ DÉCIDÉ EN L'ESPÈCE?

[21] La raison pour laquelle la licence de pilote a été refusée au demandeur a été succinctement évoquée lors du contre-interrogatoire du D^r Raudzus aux pages 55 et 56 de la transcription de l'audience devant le comité formé d'un seul conseiller :

[TRADUCTION]

Q D'accord. Donc la raison pour laquelle la licence demandée par le D^r Corneil lui a été refusée était qu'il prenait deux médicaments pour l'affection médicale dont il est atteint, c'est bien ça?

R Quatre.

Q Quatre, mais il en prenait plus d'un?

R Il prenait quatre médicaments simultanément, c'est exact.

Q Et est-ce là la raison?

R C'est la raison.

[22] Le motif du refus a également été indiqué dans un échange de courriels avec M. Brook, en particulier dans un courriel du D^r Lange envoyé le 27 août 2012 :

[TRADUCTION]

J'ai examiné le dossier de ce demandeur de 41 ans, dont c'est la première demande.

D'après la note du D^r Remick (psychiatre), il a commencé à présenter des symptômes en 1990-2000. J'imagine qu'il s'agit d'une erreur typographique et qu'il faut lire 1999-2000. À ce moment-là, il était apparemment traité par la venlafaxine et le clonazépam. Ensuite, deux médicaments ont été ajoutés pour traiter les effets secondaires. Le bupropion lui a été prescrit pour les effets indésirables d'ordre sexuel et la mirtazapine pour maîtriser les troubles du sommeil, vraisemblablement en tirant profit des effets sédatifs de cette substance.

Il est censé être en rémission depuis huit ans grâce au traitement qui « tient l'anxiété à distance ».

Il présente des antécédents familiaux de troubles de l'humeur.

Je ne peux conclure que cet homme est apte à recevoir un certificat médical dans n'importe quelle catégorie de pilotage étant donné qu'il prend divers médicaments pour maîtriser ses symptômes. Deux de ces médicaments sont bien connus pour avoir des effets très sédatifs, c.-à-d. le clonazépam et la mirtazapine.

III. LES CONCLUSIONS DU COMITÉ FORMÉ D'UN SEUL CONSEILLER

[23] Le comité de la Commission d'appel des transports formé d'un seul conseiller (M. Pugh) a entendu deux témoins médicaux experts, les D^{rs} Raudzus et Lange, et a reçu les rapports de deux autres experts médicaux déposés par le demandeur. L'analyse du comité, telle que publiée sous la référence 2014 TATCE 18, figure aux paragraphes 55 à 60 :

[TRADUCTION]

ANALYSE

[55] *Je trouve significatif que les D^{rs} Raudzus et Lange aient tous deux clairement exprimé leur préoccupation au sujet des effets sédatifs du clonazépam et de la mirtazapine lorsqu'ils sont utilisés pour maîtriser des symptômes psychiatriques. Ces médecins aguerris en médecine d'aviation craignent que la sédation ne soit pas signalée par le patient et qu'elle ne se révèle qu'en cas d'urgence extrême, en particulier en altitude.*

[56] *Transports Canada a clairement communiqué les motifs du refus de délivrer un certificat médical. Le D^r Raudzus a demandé et reçu un avis d'expert de la part d'un clinicien expérimenté dans le domaine de la psychiatrie de l'aviation.*

[57] *Transports Canada a introduit une certaine souplesse dans la certification de pilotes qui prennent des médicaments psychiatriques approuvés, ce dont le demandeur a été informé. Le D^r Lange a déclaré que les changements qui seront apportés aux traitements médicamenteux seront examinés par le CRMA et que les restrictions évolueront à mesure que de nouvelles données deviennent disponibles.*

[58] *J'estime que le diagnostic clinique médical établi suppose une affection chronique toujours prête à se manifester. Pour les D^{rs} Lange et Raudzus, la nécessité de prendre quatre médicaments pour maîtriser les symptômes suggère un risque susceptible de compromettre le pilotage sûr d'un aéronef. De plus, je note que le D^r Corneil était bien connu des D^{rs} Sestak et Remick, et que les médecins traitants n'ont pas recommandé de changer quoi que ce soit à la médication actuelle, alors qu'ils savaient que le certificat médical serait refusé.*

[59] *Un soutien solide de la part de celui qui est effectivement l'instructeur de vol du D^r Corneil n'a pas été présenté. La preuve déposée par M. Vanderaegen, concernant la fiche de formation de pilote du demandeur, n'a pas une grande portée sur ma décision puisqu'il n'est pas intervenu directement dans la formation en vol du D^r Corneil.*

[60] *Je conclus que le ministre a établi que la politique médicale en vigueur au moment de la décision a été dûment et justement appliquée.*

[24] Le dossier dont je dispose n'indique pas si des arguments se rapportant à la *Charte* ou à la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, LRC 1985, c H-6, ont été soulevés devant le comité formé d'un seul conseiller. L'avocat du demandeur qui comparaît devant moi le représentait également lors de cette audience et a déclaré très franchement qu'il ne se rappelait pas si ces arguments avaient été soulevés ou non.

IV. QUESTIONS SOUMISES AU COMITÉ DE TROIS CONSEILLERS ET DÉCISION

[25] Le comité de trois conseillers a examiné deux motifs d'appel :

[TRADUCTION]

1. *Le conseiller (M. George Pugh) a commis une erreur de droit en permettant qu'une politique médicale du défendeur entrave son pouvoir discrétionnaire et l'amène à conclure que l'appelant :*

a) *ne pouvait exercer en toute sécurité les privilèges d'une licence, conformément aux paragraphes 1.3 et 3.3 de la norme 424.17(4) du RAC;*

b) *avait présenté des antécédents médicaux ou un diagnostic clinique susceptibles de compromettre l'utilisation sûre d'un aéronef, conformément au paragraphe 4.3 de la norme 424.17(4) du RAC;*

2. *Le conseiller a commis une erreur de droit en n'interprétant pas le RAC conformément à la Charte canadienne des droits et libertés et à la Loi canadienne sur les droits de la personne, L.R.C. 1985, c. H-6, lesquelles obligent le ministre, avant de refuser de lui accorder une licence, à soumettre le demandeur à une évaluation individuelle afin de déterminer si une licence peut lui être octroyée sans que l'objectif de sécurité aérienne raisonnable ne soit compromis.*

[26] L'avocat du demandeur a informé la Cour qu'elle ne devait examiner que le deuxième motif lié à la *Charte* et à la *Loi sur les droits de la personne* dans le cadre du présent contrôle judiciaire. La décision du comité de trois conseillers à cet égard figure aux paragraphes 40 à 44 de sa décision, sous la référence 2014 TATCE 41 :

[TRADUCTION]

Question n° 3 : Le conseiller a-t-il commis une erreur en ne tenant pas dûment compte de la Charte canadienne des droits et libertés et de Loi canadienne sur les droits de la personne?

[40] *Le cas du D^r Corneil diffère de ceux de MM. Grismer et Meiorin. Ces derniers s'étaient vu refuser des activités sur la base de critères déraisonnables invoqués pour leur refuser des fonctions dont ils avaient autrement établi qu'ils étaient capables d'acquiescer. Dans les deux cas, les demandeurs n'avaient aucun moyen de remplir ces critères. Dans le cas du D^r Corneil, surtout étant donné que son affection a été signalée comme étant stable depuis les dix dernières années, il pourrait, pour éviter tout symptôme de sevrage, réduire lentement sa dose de clonazépam et remplacer son ISRS par un médicament acceptable pour Transports Canada.*

[41] *Beaucoup de documents échangés entre les D^{rs} Raudzus, Corneil et Lange indiquent que des mesures ont été prises pour offrir au D^r Corneil des avenues possibles pour lui permettre de remplir les exigences médicales, comme de modifier sa médication.*

[42] *Interdire le pilotage à quelqu'un qui reçoit une dose élevée de benzodiazépine, comme c'est le cas du D^r Corneil, repose sur un jugement médical avisé et non sur des critères déraisonnables comme dans les cas de MM. Grismer et Meiorin.*

[43] *MM. Kasting et Forget ont débattu de la question de savoir si le fait de piloter était un droit ou un privilège au titre de la Loi canadienne des droits de la personne. Cependant, cette question ne relève pas du champ de compétence du tribunal.*

[44] *Le comité d'appel conclut que le conseiller n'a pas commis d'erreur en ne tenant pas dûment compte de la Charte canadienne des droits et libertés et n'a pas compétence pour examiner les plaintes fondées sur la Loi canadienne sur les droits de la personne.*

[27] Le comité de trois conseillers a également pris note de la suggestion de l'un des experts médicaux du ministre pour que le remplacement des médicaments actuels soit envisagé. Il a écrit ce qui suit au paragraphe 15 :

[TRADUCTION]

[15] *...Le D^r Raudzus a également indiqué que le D^r Corneil devrait envisager avec ses médecins traitants de remplacer les médicaments par d'autres qui soient acceptables pour les pilotes, comme la fluoxétine, le citalopram ou l'escitalopram.*

V. QUESTIONS DONT LA COUR EST SAISIE

[28] Le demandeur a demandé que la décision du comité d'appel formé de trois conseillers soit annulée et que l'affaire soit renvoyée avec la directive que le tribunal ordonne au ministre de soumettre le demandeur à un test médical individualisé afin de déterminer s'il peut recevoir une licence en toute sécurité.

[29] Les défendeurs s'opposent à cette demande et sollicitent le rejet de la présente demande. Par ailleurs, ils font valoir qu'en tout état de cause, l'affection médicale dont souffre le demandeur a déjà fait l'objet d'un test suffisamment personnalisé.

[30] Le demandeur veut obtenir l'annulation de la décision au motif que ses droits protégés par l'article 15 de la Charte et l'article 2 de la *Loi sur les droits de la personne* n'ont pas été adéquatement pondérés et que la licence de pilote lui a donc été indûment refusée.

[31] Pour trancher toutes ces questions, je dois me demander :

1. Quelle norme de contrôle s'applique à la décision en cause?
2. La décision était-elle correcte/raisonnable eu égard à la *Charte* et à la *Loi sur les droits de la personne*?
3. L'affection médicale du demandeur a-t-elle réellement fait l'objet d'un examen suffisamment personnalisé?

VI. NORME DE CONTRÔLE

[32] Je ne peux m'empêcher de commencer par citer deux décisions récentes d'autres cours canadiennes. La première a été rendue par le juge Slatter de la Cour d'appel de l'Alberta dans l'arrêt *Edmonton East (Capilano) Shopping Centres Limited c Edmonton (City)*, 2015 ABCA 85, au paragraphe 11 :

[TRADUCTION]

11. *Il sera possible, un jour peut-être, de rédiger un jugement tel que celui-ci sans analyser longuement la norme de contrôle. Ce ne sera pas aujourd'hui.*

[33] La seconde a été rendue par le juge Layh de la Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan, qui a affirmé dans la décision *Skyline Agriculture Financial Corp c Saskatchewan (Farm Land Security Board)*, 2015 SKQB 82, au paragraphe 35 :

[TRADUCTION]

35. *Compte tenu de la première conclusion et nonobstant l'autorité continue de la Cour suprême pour ce qui est d'établir les normes de contrôle judiciaire, situer les limites des normes de la décision correcte et de la décision raisonnable reste un objectif insaisissable pour ceux qui sont tenus de se soumettre à cette autorité. La Cour suprême a elle-même reconnu que ses efforts pour clarifier l'analyse liée à la norme de contrôle butent sur des opinions divergentes qui l'obligent à raffiner et à reformuler les critères en la matière [...].*

[34] Les déclarations pertinentes les plus récentes de la Cour suprême du Canada à cet égard figurent dans les arrêts *Doré c Barreau du Québec*, [2012] 1 RCS 395 et *École secondaire Loyola c Québec (Procureur général)*, 2015 CSC 12.

[35] Dans l'arrêt *Doré*, la juge Abella, s'exprimant au nom de la Cour, a déclaré que les tribunaux administratifs saisis de questions portant sur la *Charte* doivent appliquer le principe de proportionnalité entre les objectifs de la législation en cause et les exigences de la *Charte*. Elle a affirmé aux paragraphes 7 et 56 :

7. *Comme la Cour l'a déjà souligné, le plus récemment dans l'arrêt Catalyst Paper Corp. c. North Cowichan (District), 2012 CSC 2, [2012] 1 R.C.S. 5, la nature de l'analyse du caractère raisonnable est toujours tributaire du contexte. Dans celui de la Charte, cette analyse du caractère raisonnable porte avant tout sur la proportionnalité, soit, sur la nécessité d'assurer que la décision n'interfère avec la garantie visée par la Charte pas plus qu'il n'est nécessaire compte tenu des objectifs visés par la loi. Si la décision porte atteinte à la garantie de manière disproportionnée, elle est déraisonnable. Si, par contre, elle établit un juste équilibre entre le mandat et la protection conférée par la Charte, elle est raisonnable.*

[...]

56. *Ensuite, le décideur doit se demander comment protéger au mieux la valeur en jeu consacrée par la Charte compte tenu des objectifs visés par la loi. Cette réflexion constitue l'essence même de l'analyse de la proportionnalité et exige que le décideur mette en balance la gravité de l'atteinte à la valeur protégée par la Charte, d'une part, et les objectifs que vise la loi, d'autre part. C'est à cette étape que le rôle de la révision judiciaire visant à juger du caractère raisonnable de la décision s'apparente à celui de l'analyse effectuée dans le contexte de l'application du test de l'arrêt Oakes. Comme la Cour l'a reconnu dans *RJR-MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général)*, [1995] 3 R.C.S. 199, par. 160, « les tribunaux doivent accorder une certaine latitude au législateur » lorsqu'ils procèdent à une mise en balance au regard de la Charte et il sera satisfait au test de proportionnalité si la mesure « se situe à l'intérieur d'une gamme de mesures raisonnables ». Il en est de même dans le contexte de la révision d'une décision administrative pour en évaluer le caractère raisonnable où il convient de faire preuve d'une certaine déférence à l'endroit des décideurs à condition que la décision, comme l'affirme la Cour dans *Dunsmuir*, « [appartienne] aux issues possibles acceptables » (par. 47).*

[36] En outre, toujours dans l'arrêt *Doré*, la juge Abella indique qu'il faut faire preuve d'une déférence complète à l'égard de l'expertise du décideur lors du contrôle judiciaire; la Cour doit envisager la norme de la décision raisonnable dans le contexte de la proportionnalité. Elle a écrit aux paragraphes 54 et 57 :

54. *Quoi qu'il en soit, comme la juge en chef McLachlin l'a souligné dans *Catalyst*, « le caractère raisonnable de la décision s'apprécie dans le contexte du type particulier de processus décisionnel en cause et de l'ensemble des facteurs pertinents. Il s'agit essentiellement d'une analyse contextuelle » (par. 18). Il continue donc à être justifier [sic] de faire preuve de déférence à l'endroit du décideur administratif compte tenu de son expertise et de sa proximité aux faits de la cause puisque, même quand les valeurs consacrées par la Charte sont en jeu, il sera généralement le mieux placé pour juger de l'incidence des valeurs pertinentes de ce type au regard des faits précis de l'affaire. Cela étant dit, tant les décideurs que les tribunaux qui procèdent à la révision de leurs décisions doivent analyser les questions qui leur sont soumises en*

gardant à l'esprit l'importance fondamentale des valeurs consacrées par la Charte.

[...]

57. *Dans le contexte d'une révision judiciaire, il s'agit donc de déterminer si — en évaluant l'incidence de la protection pertinente offerte par la Charte et compte tenu de la nature de la décision et des contextes légal et factuel — la décision est le fruit d'une mise en balance proportionnée des droits en cause protégés par la Charte. Comme le juge LeBel l'a souligné dans Multani, lorsqu'une cour est appelée à réviser une décision administrative qui met en jeu les droits protégés par la Charte, « [l]a question se réduit à un problème de proportionnalité » (par. 155) et requiert d'intégrer l'« esprit » de l'article premier dans la révision judiciaire. Même si cette révision judiciaire est menée selon le cadre d'analyse du droit administratif, il existe néanmoins une harmonie conceptuelle entre l'examen du caractère raisonnable et le cadre d'analyse préconisé dans Oakes puisque les deux démarches supposent de donner une marge d'appréciation aux organes administratifs ou législatifs ou de faire preuve de déférence à leur égard lors de la mise en balance des valeurs consacrées par la Charte, d'une part, et les objectifs plus larges, d'autre part.*

[37] La juge Abella est revenue sur l'arrêt *Doré* lorsqu'elle s'est exprimée pour la majorité dans l'arrêt *Loyola* et a réaffirmé que l'expertise des décideurs pour parvenir à un équilibre doit être respectée. Elle a écrit aux paragraphes 39 à 42 :

39. *La question préliminaire consiste à déterminer si la décision fait intervenir la Charte en restreignant les protections que confère cette dernière. En présence d'une telle restriction, « il s'agit donc de déterminer si — en évaluant l'incidence de la protection pertinente offerte par la Charte et compte tenu de la nature de la décision et des contextes légal et factuel — la décision est le fruit d'une mise en balance proportionnée des droits en cause protégés par la Charte » (Doré, par. 57). Une mise en balance proportionnée en est une qui donne effet autant que possible aux protections en cause conférées par la Charte compte tenu du mandat législatif particulier en cause. Une telle mise en balance sera jugée raisonnable dans le cadre d'un contrôle judiciaire (Doré, par. 43 à 45).*

40. *L'analyse de la proportionnalité prescrite par l'arrêt Doré s'harmonise avec les étapes finales du cadre d'analyse énoncé dans Oakes qui sert pour déterminer si une restriction à un droit garanti par la Charte est raisonnable au regard de l'article premier : atteinte minimale et équilibre. Les arrêts R. c. Oakes, [1986] 1 R.C.S. 103, et Doré exigent tous deux que l'on restreigne les protections conférées par la Charte aussi peu que cela est raisonnablement possible eu égard aux objectifs particuliers de l'État : voir RJR-MacDonald Inc. c. Canada (Procureur général), [1995] 3 R.C.S. 199, par. 160. L'analyse de la proportionnalité préconisée par l'arrêt Doré constitue donc une solide analyse qui « fait intervenir les mêmes réflexes justificateurs » que le test de l'arrêt Oakes (Doré, par. 5).*

41. *L'analyse décrite dans Doré constitue aussi un exercice hautement contextuel. Tout comme le volet de l'atteinte minimale de l'analyse prescrite par l'arrêt Oakes, plusieurs issues peuvent être proportionnées et protéger les valeurs consacrées par la Charte aussi pleinement que possible à la lumière des objectifs et mandat applicables prévus par la loi : RJR-MacDonald, par. 160.*

42. *La démarche que la Cour a appliquée dans Doré pour contrôler les décisions administratives faisant intervenir la Charte, y compris celles d'organismes juridictionnels, tient compte des divers cadres légaux et procéduraux dans lesquels les décideurs administratifs sont appelés à agir. Elle respecte en outre l'expertise que ceux-ci apportent généralement au processus de mise en balance des valeurs et des objectifs en cause eu égard aux faits particuliers de l'affaire dans les décisions qu'ils prennent en application de la loi : par. 47; voir aussi David Mullan, « Administrative Tribunals and Judicial Review of Charter Issues After Multani » (2006), N.J.C.L. 127, p. 149; et Stéphane Bernatchez, « Les rapports entre le droit administratif et les droits et libertés : la révision judiciaire ou le contrôle constitutionnel? » (2010), 55McGill L.J. 641. Comme les auteurs Lorne Sossin et Mark Friedman le font observer dans leur article convaincant :*

[TRADUCTION] Bien que la jurisprudence relative à la Charte puisse nous éclairer sur la portée des valeurs consacrées par cette dernière, il revient à chaque tribunal administratif de déterminer [...] comment mettre en balance ces valeurs et le mandat général dont il est investi. Par exemple, bien que l'autonomie personnelle puisse constituer une valeur consacrée par la Charte généralement reconnue, elle aura nécessairement un sens différent aux yeux d'un commissariat à la protection de la

vie privée et à ceux d'une commission des libérations conditionnelles. [p. 422]

VII. EXPERTISE DU DÉCIDEUR

[38] La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, LC 2001, c 29, crée un tribunal du même nom qui, aux termes du paragraphe 2(2) de la Loi, a compétence pour connaître des requêtes en révision et des appels, notamment en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Le paragraphe 3(1) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* prévoit que les conseillers du tribunal possèdent collectivement des compétences dans les secteurs des transports ressortissant à la compétence du gouvernement fédéral.

3. (1) Le gouverneur en conseil nomme au Tribunal des membres — ci-après appelés « conseillers » — possédant collectivement des compétences dans les secteurs des transports ressortissant à la compétence du gouvernement fédéral.

3. (1) The Governor in Council shall appoint as members of the Tribunal persons who, in the opinion of the Governor in Council, collectively have expertise in the transportation sectors in respect of which the federal government has jurisdiction.

[39] La cour qui examine une décision de ce tribunal est en droit de présumer que ses conseillers possèdent collectivement de telles compétences. L'avocat du demandeur m'a invité à m'interroger ou à me livrer à une sorte d'examen des compétences de chaque conseiller du comité. Je ne le ferai pas. La Cour doit examiner les décisions de nombreux tribunaux différents. Il serait fastidieux, et en fait futile, d'évaluer les compétences des conseillers de comités dans le cadre de chaque contrôle judiciaire. Il existe peut-être une raison exceptionnelle de le faire, mais il incombe à la partie qui conteste d'avancer clairement un tel motif; la Cour n'a pas à effectuer un tel examen systématiquement ou sans fondement probatoire suffisant.

[40] Cela dit, les compétences du Tribunal concernent en l'espèce des questions visées par la *Loi sur l'aéronautique*. Ses conseillers ne sont pas nécessairement des avocats et ils ne sont certainement pas des experts dans les questions soulevées, comme celles qui intéressent la Charte ou notre Constitution.

[41] La tâche de la Cour n'est pas d'examiner la manière dont la Charte a été abordée, en soi, par le Tribunal, car cela supposerait que le professeur Mullan, par exemple, siège à tous les comités. La Cour doit plutôt se demander si la décision du tribunal témoigne d'une mise en balance raisonnable des droits de la *Charte* et des objectifs de la législation.

[42] Comme je l'ai déjà indiqué, la décision rendue par le comité du tribunal constitué d'un seul conseiller ne mentionne ni la *Charte* ni la *Loi sur les droits de la personne* et, en fait, rien n'indique clairement que ces questions aient été soulevées. Le comité de trois conseillers n'a spécifiquement évoqué ces questions que brièvement aux pages 43 et 44 de sa décision, que je reproduis à nouveau :

[TRADUCTION]

[43] *MM. Kasting et Forget ont débattu de la question de savoir si le fait de piloter était un droit ou un privilège au titre de la Loi canadienne des droits de la personne. Cependant, cette question ne relève pas du champ de compétence du tribunal.*

[44] *Le comité d'appel conclut que le conseiller n'a pas commis d'erreur en ne tenant pas dûment compte de la Charte canadienne des droits et libertés et n'a pas compétence pour examiner les plaintes fondées sur la Loi canadienne sur les droits de la personne.*

VIII. EN RÉSUMÉ – NORME DE CONTRÔLE

[43] En résumé, j'examinerai la décision du comité de trois conseillers datée du 16 décembre 2014 selon la norme de la décision raisonnable, en faisant preuve de déférence à l'égard des compétences du Tribunal. La question dont je suis saisi est celle de savoir si l'issue de la décision fait raisonnablement foi d'un exercice de proportionnalité entre les droits protégés par la *Charte* et la *Loi sur les droits de la personne* et les objectifs de la *Loi sur l'aéronautique*.

IX. LA DÉCISION ÉTAIT-ELLE RAISONNABLE EU ÉGARD À LA NORME DE CONTRÔLE?

[44] La décision visait à refuser la délivrance d'une licence de pilote au demandeur. Ce refus était fondé sur le fait qu'il prenait quatre médicaments sous ordonnance différents, dont deux étaient bien connus pour avoir des effets très sédatifs.

[45] Les avocats de chacune des parties ont reconnu à l'audience que l'objet de la *Loi sur l'aéronautique* est d'assurer la sécurité aérienne. Cette loi exige d'ailleurs que « l'aptitude physique et mentale » soit établie avant que le demandeur n'obtienne une licence de pilote. La Loi ou le Règlement contient une référence générale à un ou plusieurs tests visant à établir de telles aptitudes. Il est reconnu que des dispositions autorisent le ministre à faire preuve d'une certaine souplesse en présence de certaines invalidités, à condition que la sécurité aérienne ne soit pas compromise.

[46] Le Tribunal devait examiner la preuve médicale produite par le demandeur et les défendeurs. Non seulement l'avocat du demandeur invoque le fait que son client n'a en vérité présenté aucun symptôme indésirable, mais il renvoie aussi à des éléments de preuve tels que l'extrait suivant du rapport du D^f Remick déposé par le demandeur :

[TRADUCTION]

Q1. L'affection médicale du D^f Corneil le rend-elle inapte à exercer en toute sécurité les privilèges d'une licence de pilote?

R1. Aucune preuve médicale n'indique qu'il en est incapable.

Q2. L'affection médicale du D^f Corneil le rend-elle inapte à exercer en toute sécurité les privilèges d'un permis d'élève-pilote?

R2. Aucune preuve médicale n'indique qu'il en est incapable.

Q3. L'affection médicale du D^f Corneil est-elle susceptible de compromettre l'utilisation sûre d'un aéronef?

R3. Aucune preuve médicale ne l'indique.

[47] Devant le comité formé d'un seul conseiller, l'avocat qui a contre-interrogé le D^f Raudzus, l'un des experts médicaux du ministre, s'est penché sur la politique suivie par le bureau du ministre à l'égard des personnes qui prennent des médicaments. Je reproduis ce qui a été consigné aux pages 92 à 94 de la transcription :

[TRADUCTION]

Q D'accord. Donc, juste pour résumer à l'intention du tribunal – pendant votre analyse et votre examen du dossier, quel était le fondement de votre conclusion? Quelle est la raison pour laquelle vous avez recommandé qu'il soit déclaré inapte?

R Tout d'abord, j'ai surtout tenu compte des lignes directrices selon lesquelles l'affection doit être traitée par l'un des médicaments acceptés, avec l'ajout éventuel d'un deuxième pour traiter les effets indésirables d'ordre sexuel. Nous

envisagerions dans ces circonstances d'accorder une licence. Cependant, cet homme prenait deux médicaments pour traiter l'affection sous-jacente, dont l'un n'est pas accepté, c'est-à-dire le clonazépam, parce qu'il s'agit d'un sédatif. Deuxièmement, il prend deux médicaments pour maîtriser les effets indésirables, dont l'un n'est pas accepté, encore une fois parce qu'il a des effets sédatifs importants.

Q D'accord, donc si je vous comprends bien, la personne qui ne prend qu'un seul médicament pourrait être déclarée « apte » ou « apte sous réserve de restrictions » à recevoir une licence de pilote?

R C'est exact.

Q D'accord, mais si vous prenez plus d'un médicament, alors c'est fini?

R Ce n'est pas acceptable, surtout si l'un de ces médicaments n'est simplement pas sur la liste de ceux que nous acceptons et qu'il a en plus des effets sédatifs importants.

Q D'accord, est-il vrai que dans le passé vous étiez automatiquement déclaré inapte même si vous souffriez d'un TOC, un trouble obsessionnel-compulsif?

R Avant, ce trouble obsessionnel-compulsif entraînait une exclusion automatique.

Q Donc, le ministre des Transports, avec ces lignes directrices, a ouvert un peu la porte pour dire d'accord, si vous prenez un médicament, nous pouvons faire preuve de souplesse, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Mais si vous prenez plus d'un médicament, la porte se ferme.

R C'est exact.

Q D'accord. Et pourquoi? Pourquoi ne pas...

R Parce que – lorsque nous avons commencé à ouvrir la porte et à assouplir les restrictions, nous voulions vraiment prendre en compte le cas des personnes dont l'affection n'était pas complexe au point de devoir être traitée avec plusieurs médicaments. Et plus vous prenez de

médicaments, plus le risque d'interactions, d'interactions médicamenteuses, est important, parce que certains d'entre eux n'ont pas été correctement testés pour ce qui est des effets sur la cognition. Donc, par exemple, nous avons effectivement soumis les médicaments que nous avons acceptés à des essais au Defence Research Institute à Toronto, pour examiner leurs effets sur la cognition. Donc, nous savons que les médicaments que nous avons acceptés n'entraînent clairement pas en eux-mêmes de diminutions cognitives.

[48] Je n'ai pas reproduit l'ensemble de la preuve pertinente, mais ce que j'ai cité donne une idée de ce que le comité d'un seul conseiller a eu à examiner et ce sur quoi la révision du comité de trois conseillers a porté. Cette preuve est, intrinsèquement, assez conjecturale; le demandeur n'a présenté aucun problème – pas encore – et ses experts médicaux affirment, en employant un double négatif, que rien ne prouve qu'il soit inapte. La preuve médicale du ministre indique que, même s'il est impossible d'en être certain, plus quelqu'un prend de médicaments, plus il faut être prudent avec leurs effets, et notamment s'il s'agit de médicaments sédatifs.

[49] Ces questions sont précisément celles que les comités, d'un seul conseiller puis de trois conseillers, devaient examiner en tenant compte de leurs compétences et de l'importance de la sécurité aérienne. Il ne fait aucun doute que le demandeur veut piloter et qu'il a exercé son droit de demander une licence. Il ne faut pas présumer que tous les demandeurs ont le droit d'en recevoir une.

[50] L'avocat du demandeur renvoie au critère de l'arrêt *Meiorin*, résumé par le juge en chef de la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Grismer c Colombie-Britannique (Council of Human Rights)*, [1999] 3 RCS 868, aux paragraphes 19 à 22 :

19. *L'arrêt Meiorin annonçait une méthode unifiée en matière d'examen des demandes fondées sur une loi concernant les droits de la personne, dans lesquelles l'existence de discrimination est alléguée. La distinction entre la discrimination directe et la discrimination indirecte a été supprimée. Les employeurs et autres personnes régies par une loi concernant les droits de la personne sont maintenant requis, dans tous les cas, de tenir compte dans leurs normes des caractéristiques des groupes touchés, au lieu de maintenir des normes discriminatoires complétées par des mesures d'accommodement pour ceux qui ne peuvent pas y satisfaire. L'incorporation de l'accommodement dans la norme elle-même assure que chaque personne est évaluée selon ses propres capacités personnelles, au lieu d'être jugée en fonction de présumées caractéristiques de groupe. Ces caractéristiques sont fréquemment fondées sur un parti pris et des préjugés de longue date, et ne peuvent pas constituer le fondement de normes raisonnablement nécessaires. Bien que le critère de l'arrêt Meiorin ait été établi dans le contexte de l'emploi, il s'applique à toutes les demandes fondées sur le Human Rights Code de la Colombie-Britannique, dans lesquelles l'existence de discrimination est alléguée.*

20. *Dès que le demandeur établit que la norme est discriminatoire à première vue, il incombe alors au défendeur de prouver, selon la prépondérance des probabilités, que cette norme discriminatoire est une EPJ ou a une justification réelle et raisonnable. Pour établir cette justification, le défendeur doit prouver :*

- (1) qu'il a adopté la norme dans un but ou objectif rationnellement lié aux fonctions exercées;*
- (2) qu'il a adopté la norme de bonne foi, en croyant qu'elle était nécessaire pour réaliser ce but ou cet objectif;*
- (3) que la norme est raisonnablement nécessaire à la réalisation de son but ou objectif, en ce sens que le défendeur ne peut pas composer avec les personnes qui ont les mêmes caractéristiques que le demandeur sans que cela lui impose une contrainte excessive.*

21. *Ce critère permet à l'employeur ou au fournisseur de services de choisir son but ou objectif, à la condition que ce choix soit effectué de bonne foi ou «d'une manière légitime». Une fois qu'il a choisi et défini son but ou objectif — qu'il s'agisse de sécurité, d'efficacité ou de tout autre objet valide —, l'employeur ou le fournisseur de services se concentre ensuite sur*

les moyens par lesquels il va tenter de le réaliser. Ces moyens doivent être adaptés aux fins visées. Par exemple, si l'objectif qu'il vise est la sécurité au travail, l'employeur a alors le droit de mettre l'accent sur des normes d'embauche qui sont raisonnablement nécessaires pour garantir cette sécurité au travail. Toutefois, l'employeur n'a pas le droit d'établir des normes plus élevées que ce qui est nécessaire à cette fin ou qui n'ont rien à voir avec le travail exigé, et qui excluent arbitrairement certaines catégories de travailleurs. Par contre, le fait que la norme imposée exclue certaines catégories de personnes ne constitue pas de la discrimination si la politique ou la pratique en cause est raisonnablement nécessaire à la réalisation d'un but ou objectif approprié et si l'accommodement sans qu'il en résulte une contrainte excessive a été incorporé dans la norme. Une telle politique ou pratique a, pour reprendre le libellé de l'art. 8 du Human Rights Code, une [TRADUCTION] «justification réelle et raisonnable». L'exclusion n'est justifiable que si l'employeur ou le fournisseur de services a pris toutes les mesures d'accommodement possibles tant qu'il n'en a pas résulté pour lui une contrainte excessive.

22. Par « mesure d'accommodement », on entend ce qui, dans les circonstances, est nécessaire pour éviter toute discrimination. Les normes doivent être aussi générales que possible. Il y a plus d'une façon d'établir que les mesures d'accommodement nécessaires n'ont pas été prises. Dans l'arrêt Meiorin, le gouvernement n'a pas démontré que sa norme était suffisamment conciliante du fait qu'il n'a présenté aucune preuve établissant un lien entre la norme en cause (une certaine capacité aérobique) et le but visé (la lutte sûre et efficace contre les incendies). Dans le cas de M. Grismer, on a établi l'existence d'un lien général entre la norme en cause (un certain champ de vision périphérique) et le but ou l'objectif de sécurité routière raisonnable. Cependant, l'appelante fait valoir que certains conducteurs dont le champ de vision périphérique est inférieur à celui qui est prescrit peuvent conduire de manière sécuritaire et que la norme est discriminatoire parce qu'elle ne prévoit aucune évaluation individualisée. L'omission d'accommoder peut être établie en prouvant notamment que la norme a été fixée arbitrairement ou que l'évaluation individuelle a été refusée de manière déraisonnable. En fin de compte, il s'agit de savoir si l'employeur ou le fournisseur de services a démontré qu'il a pris des mesures d'accommodement tant qu'il n'en a pas résulté pour lui une contrainte excessive.

[51] En bref, l'employeur, et par analogie le ministre des Transports en l'espèce, peut choisir son but ou objectif, à condition qu'il le fasse de bonne foi et de manière légitime. Si la politique ou la pratique est raisonnablement nécessaire à l'atteinte d'un objectif ou d'un but approprié, et que des mesures d'accommodement n'entraînant pas de contraintes excessives sont intégrées à la norme, le fait que certaines catégories de personnes soient exclues n'équivaut pas à une discrimination.

[52] Dans le cas présent, l'objectif visé par la Loi et le Règlement est la sécurité aérienne. Les pilotes doivent posséder les aptitudes physiques et mentales requises. En cas d'invalidité, le ministre jouit du pouvoir discrétionnaire d'accorder une licence lorsque la sécurité aérienne n'est pas compromise.

[53] En l'espèce, la preuve produite indique que le fait de prendre plusieurs médicaments, et en particulier des sédatifs, peut avoir un impact sur les aptitudes physiques et mentales d'un pilote. Bien qu'aucun effet ne se soit encore manifesté dans le cas de ce demandeur en particulier, le Tribunal doit tenir compte de l'ensemble de la preuve et tirer une conclusion. Celle à laquelle sont parvenus le conseiller puis le comité de trois conseillers était que le risque pour la sécurité aérienne l'emportait sur l'avantage individuel du demandeur à recevoir une licence. Le comité de trois conseillers a proposé comme autre solution au demandeur de remplacer l'un des médicaments, afin de l'accommoder. Rien n'indique que cela a été fait.

[54] La décision du comité de trois conseillers (ainsi que de celui formé d'un seul conseiller) était raisonnable et a bien tenu compte des droits du demandeur garantis par la *Charte* et la *Loi sur les droits de la personne*.

X. L'AFFECTION MÉDICALE DU DEMANDEUR A-T-ELLE RÉELLEMENT FAIT L'OBJET D'UN EXAMEN SUFFISAMMENT PERSONNALISÉ?

[55] Le demandeur sollicite, à titre de mesure de réparation, un [TRADUCTION] « test médical individualisé ». Les documents du demandeur ne décrivent pas clairement la nature de ce test et n'indiquent pas qui devra l'administrer et de quelle manière, ou qui en assumera les frais.

[56] Dans l'instance devant le Tribunal, le demandeur a eu la possibilité de produire une preuve concernant son aptitude physique et mentale, ce qu'il a fait. Le ministre en a fait autant. À cet égard, ses aptitudes physiques et mentales ont fait l'objet d'un examen personnalisé.

[57] Le demandeur est un médecin expérimenté; s'il estime que certains tests pourraient être effectués, il devrait dire en quoi ils consistent. Il aurait peut-être dû effectuer ces tests et en fournir les résultats au Tribunal. Nous disposons de la preuve qu'il a produite, et la décision consécutive de refuser de lui délivrer une licence est raisonnable, comme je l'ai déterminé.

XI. CONCLUSION ET DÉPENS

[58] Je conclus que la demande de contrôle judiciaire présentée à la Cour concernant la décision du 16 décembre 2014 rendue par le comité de trois conseillers sera rejetée.

[59] Les défendeurs ont eu gain de cause et ont droit à leurs dépens. Les dépens prévus à la colonne III sont ceux qu'il convient d'appliquer en l'espèce. En guise de taxation, je fixe les dépens à 2 500 \$, ce qui comprend tous les débours et les taxes.

JUGEMENT

POUR LES MOTIFS QUI PRÉCÈDENT, LA COUR STATUE que :

1. La demande est rejetée.
2. Les défendeurs ont droit à leurs dépens, fixés à 2 500 \$, ce qui comprend tous les débours et les taxes.

« Roger T. Hughes »

Juge

Traduction certifiée conforme
Mylène Boudreau, B.A. en trad.

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-31-15

INTITULÉ : TREVOR ANTHONY CORNEIL c LE TRIBUNAL
D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA et LE
MINISTRE DES TRANSPORTS

LIEU DE L'AUDIENCE : VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 11 JUIN 2015

JUGEMENT ET MOTIFS : LE JUGE HUGHES

DATE DES MOTIFS : LE 16 JUIN 2015

COMPARUTIONS :

Robert A. Kasting POUR LE DEMANDEUR

Naomi Wright
Kayla Baldwin POUR LES DÉFENDEURS

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Stewart, Aulinger & Company POUR LE DEMANDEUR
Avocats
Vancouver (Colombie-Britannique)

William Pentney POUR LES DÉFENDEURS
Sous-procureur général du Canada
Ottawa (Ontario)