

COUR SUPÉRIEURE
Chambre des actions collectives

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

N° : 200-06-000112-089

DATE : 15 mai 2024

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE DANIEL DUMAIS, j.c.s.

PAUL ARSENAULT, *ès qualité de*
Curateur à **M. NORMAND ARSENAULT**

Demandeur

c.

AIR CANADA

Défenderesse

JUGEMENT

INTRODUCTION

[1] Le 21 février 2019, la Cour supérieure accueille en partie l'action collective intentée par le demandeur¹. Ce jugement fait suite à une autorisation accordée en octobre 2011². Il est confirmé par la Cour d'appel au mois de mai 2021³.

¹ *P.A. c. Air Canada*, 2019 QCCS 606.

² *Picard c. Air Canada*, 2011 QCCS 5186.

³ *Air Canada c. P.A.*, 2021 QCCA 873, demandes d'autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada rejetées, 2022 CanLII 16716.

[2] Le litige origine d'une décision de l'Office des transports du Canada (« **OTC** ») datée de janvier 2008⁴. Cette décision de l'OTC conclut que la politique tarifaire du transporteur aérien comporte des obstacles abusifs pour les voyageurs ayant besoin d'un siège additionnel en raison de leur déficience. Il en résulte un désavantage économique qui limite leurs possibilités de déplacement.

[3] Le jugement sur l'action collective conclut à la commission d'un acte discriminatoire et à une faute civile commis par la défenderesse à l'égard des membres du groupe.

[4] Initialement, l'autorisation visait un groupe national constitué des résidents canadiens rencontrant les autres conditions requises dans la définition des membres. Le jugement final réduit le groupe aux personnes ayant payé leurs billets d'avion au Québec. Celles l'ayant acheté ailleurs sont donc exclues.

[5] Il en résulte que l'action est accueillie pour les deux groupes suivants :

« Toutes les personnes avec une déficience (handicapées) ou reconnues comme ayant une déficience fonctionnelle en raison de leur obésité résidant au Canada qui, sur un vol intérieur exploité par Air Canada ou un de ses mandataires autorisés, ont dû payer, au Québec, à Air Canada des frais additionnels pour le siège d'un accompagnateur et/ou pour un emplacement adapté à leur condition, et ce, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008. »

et

« Toutes les personnes physiques au Canada qui, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008, ont payé, au Québec, à Air Canada des frais pour un siège sur un vol intérieur exploité par Air Canada alors qu'elles agissaient à titre d'accompagnatrices d'une personne avec une déficience (handicapée). »

(Le Tribunal a souligné)

[6] Le premier groupe concerne les personnes handicapées ou obèses qui ont dû acheter un siège additionnel adapté à leur condition ou requis pour un accompagnateur. Le second groupe s'adresse aux personnes ayant eux-mêmes déboursé de tels frais à titre d'accompagnateur.

[7] Notons que le jugement couvre les vols intérieurs, et non internationaux, exploités au pays par Air Canada.

[8] Le jugement ordonne un processus d'indemnisation et de réclamation sur une base individuelle et non collective.

⁴ Office des transports du Canada, décision n° 6-AT-2008.

[9] À cette fin, le Tribunal :

CONVOQUE les parties devant le Tribunal, à une date à être déterminée dans un délai de trente (30) jours suivant la date à laquelle ce jugement deviendra final, afin d'entendre les représentations de chacun sur :

- 1) Les modalités applicables aux réclamations individuelles des membres et, plus particulièrement sur :

Quelle est la preuve de la nécessité ou de l'exigence de voyager avec un accompagnateur en fonction des conditions stipulées dans les tarifs d'Air Canada?

Quelle est la preuve d'une déficience en raison de l'obésité nécessitant un siège additionnel pour les personnes atteintes de cette déficience?

- 2) La publication d'un avis aux membres.

[10] C'est la mise en place de cette phase de réclamation et d'indemnisation qui conduit au présent jugement⁵.

LES QUESTIONS EN LITIGE

[11] Le débat porte sur deux éléments principaux. D'abord, il faut déterminer s'il y a lieu d'ordonner la publication et la diffusion d'un avis aux membres exclus par le jugement au mérite. Dans l'affirmative, il faut en approuver le contenu et le mode de diffusion.

[12] Ensuite, il faut disposer de certaines modalités du protocole qui régira le dépôt et le traitement des réclamations. De façon spécifique, les items qui demeurent litigieux ont trait aux cinq points suivants⁶ :

- i) La preuve de la condition médicale
- ii) La nécessité d'une déclaration assermentée
- iii) La preuve d'achat d'un billet au Québec
- iv) La preuve de l'obésité
- v) Le montant remboursable

[13] Tel que convenu, le Tribunal n'entend pas rédiger les portions du protocole sur lesquelles on ne s'entend pas. Il va plutôt statuer sur les différends, ce qui permettra aux parties de compléter ensemble le projet de protocole entrepris dont la plupart des définitions et conditions font l'objet d'un accord.

⁵ Le juge soussigné a été désigné à cette fin le 24 octobre 2023 par Mme la juge en chef associée Catherine La Rosa.

⁶ Les autres points disputés, dont celui de la subrogation et des quittances, ont été résolus lors ou à la suite de l'audience.

L'ANALYSE

a) AVIS AUX MEMBRES EXCLUS

[14] À ce stade-ci, le Tribunal n'a pas à décider de l'avis qu'il faudra donner aux Membres du groupe (les membres inclus) lorsqu'on aura finalisé le protocole de réclamation et d'indemnisation dont il sera question plus loin. Les parties conviennent de la nécessité d'un tel avis dont les modalités seront discutées ultérieurement.

[15] Ce qui est en jeu, c'est la nécessité d'informer, ou non, les personnes n'ayant pas acheté leurs billets d'avion au Québec et qui, initialement, étaient incluses dans le groupe visé par l'autorisation d'exercer l'action collective. Ceux-ci constituent les membres exclus. Si un avis aux membres exclus est ordonné, quel doit en être le texte et le mode de diffusion? Enfin, qui doit en absorber les frais?

[16] Du côté de la demande, on soumet qu'un tel avis est nécessaire et on en propose un projet. C'est la pièce DA-1 dont une traduction en anglais suivra l'approbation finale par la Cour. Quant à la diffusion, on dépose une offre de services de l'administrateur Proactio, lequel suggère diverses alternatives accompagnées d'une évaluation approximative des coûts⁷.

[17] Selon Air Canada, un avis aux membres exclus n'est pas obligatoire et ne devrait pas être donné. Dans l'affirmative, le texte devrait être plus court, selon sa proposition⁸, et la diffusion plus restreinte et ciblée.

[18] Qu'en est-il?

[19] L'autorisation de l'action collective remonte à 2011. Elle englobait un groupe pancanadien, sans égard à la province d'achat du billet. L'avis qui a suivi a été donné dans tout le Canada conformément à l'approbation de la Cour supérieure.

[20] Le jugement au mérite de 2019, confirmé en 2021, modifie la description du groupe tel que le permet l'article 588 du *Code de procédure civile*. Dorénavant, seules les personnes ayant acheté leur billet d'avion au Québec sont incluses. Ceux ayant payé leur billet ailleurs qu'au Québec ne font plus partie du groupe.

[21] Aucun nouvel avis n'a été émis depuis celui de 2011. Ainsi, une personne ultérieurement exclue et ayant vu le premier avis peut croire qu'elle fait partie du recours collectif si elle n'a pas eu connaissance du jugement au mérite subséquent. Ses droits n'ont pas été tranchés à ce jour mais l'on sait qu'elle n'en détient cependant aucun découlant de la décision rendue au Québec. Face à cela, il semble normal et souhaitable

⁷ Pièce DA-2, sous pli confidentiel.

⁸ Le projet accompagne le plan d'argumentation du 15 mars 2024.

qu'on l'avise le plus tôt possible⁹ et qu'on n'attende pas le futur avis aux membres inclus, lequel réfèrera au protocole inachevé.

[22] Air Canada plaide que cette hypothèse n'est pas prévue au *Code de procédure civile*. Elle ajoute qu'une demande d'autorisation est en cours en Colombie-Britannique pour une cause d'action identique et n'est toujours pas décidée. Les membres exclus seraient donc protégés puisque couverts par cette seconde demande. Peut-être est-ce le cas. Mais cela n'offre aucune garantie pour quiconque car on ne sait pas ce qui va advenir de cette deuxième poursuite pour le reste du Canada. Il pourrait survenir un problème de prescription en fonction de l'issue finale de la demande déposée en Colombie-Britannique et en fonction de ce que prévoit l'article 2908 du *Code civil du Québec*. Face à cette incertitude et vu l'imbroglio qui pourrait résulter, mieux vaut jouer de prudence et aviser officiellement ceux qui ont été exclus.

[23] Sans se prononcer sur l'obligation d'un tel avis aux termes de l'article 591 C.p.c., le Tribunal opine qu'il est approprié de l'ordonner, à tout le moins, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 581 C.p.c. Si un avis doit être publié lorsqu'il y a désistement¹⁰, il devrait en être de même dans le présent cas.

[24] Il est certainement dans l'intérêt des membres exclus d'être avisé formellement du jugement qui les écarte du groupe. Il serait injustifié et confondant d'attendre et de le faire dans le cadre de l'avis aux membres inclus.

[25] Quel doit être le contenu de l'avis? Chaque partie a soumis un projet de texte, lesquels sont annexés au présent jugement.

[26] D'après Air Canada, la proposition de la demande est « *problématique, y compris l'affirmation à l'effet que le jugement au mérite ne vise pas les membres exclus puisque le jugement La Rosa rejette leur recours* »¹¹. Elle ajoute que l'avis ne doit pas servir à publiciser le recours entrepris en Colombie-Britannique.

[27] Or, le projet DA-1, de la demande, ne réfère aucunement à cet autre recours. Il n'affirme pas, non plus, que le jugement ne vise pas les membres exclus. Au contraire, il informe les personnes initialement incluses et subséquemment exclues des conséquences du jugement. C'est le but recherché et le texte proposé atteint cet objectif.

⁹ Le Tribunal ne comprend pas pourquoi on n'a pas agi plus tôt en ce sens, le jugement de la Cour d'appel remontant à trois ans.

¹⁰ *École communautaire Belz c. Bernard*, 2021 QCCA 905, par. 16.

¹¹ Plan d'argumentation du 19 mars 2024, par. 39.

[28] À l'inverse, le texte d'Air Canada n'informe pas clairement de l'exclusion subséquente d'une catégorie de membres. Pour aviser les gens exclus, il convient de préciser qu'ils étaient inclus à l'origine. De plus, ce projet peut laisser entendre que ceux qui ont acheté leur billet hors Québec n'ont aucun droit, ce qui n'est pas nécessairement le cas.

[29] Ceci étant, l'avis DA-1 est long et répétitif du fait de l'encadré de la première page et des deux paragraphes descriptifs du groupe à la fin.

[30] Le Tribunal approuvera donc le projet DA-1 en y retranchant le texte de la première page.

[31] Le troisième point de discorde concerne la diffusion de l'avis aux membres exclus.

[32] Le demandeur a requis une offre de services de Proactio, une filiale de Raymond Chabot offrant une vaste gamme de services en action collective. Celle-ci a préparé une proposition budgétaire recommandant divers modes de diffusion¹². On y fait état de la publication d'avis dans les journaux, de l'affichage de publicité par bannières numériques, d'une campagne Facebook, d'un publipostage et d'un communiqué de presse. Ces suggestions s'ajoutent aux publications sur le site web des avocats du groupe, au registre des actions collectives et sur la base de données sur les recours collectifs de l'Association du Barreau canadien.

[33] Le demandeur y additionne la transmission d'un avis à tous les résidents canadiens hors Québec faisant partie d'une liste devant être fournie par Air Canada.

[34] Cette dernière rétorque que la proposition de Proactio est trop dispendieuse et disproportionnée (environ 40 000 \$) par rapport aux enjeux et à la finalité de la demande¹³.

[35] Le Tribunal convient que la soumission de Proactio entraîne des démarches et coûts substantiels. De cette proposition, il retient les modes de publicité par bannières numériques et par communiqués de presse dont les débours et honoraires ne devront pas excéder 20 000 \$ (en plus des taxes). Ils devront cibler, avant tout, les voyageurs résidants à l'extérieure de la province.

[36] À cela s'ajoutent les publications sur les sites et registres ci-haut énumérés le tout devant être sous la responsabilité des procureurs du demandeur.

[37] Il reste à décider qui doit assumer les frais de publication et diffusion de cet avis aux membres exclus. Pour le demandeur, le jugement au mérite a réglé la question et les

¹² Pièce DA-2.

¹³ *Boyer c. Agence métropolitaine de transport (AMT)*, 2010 QCCS 4984.

coûts sont inclus dans les frais de justice¹⁴. La défenderesse argue, à l'inverse, qu'il revient à la demande de les absorber puisqu'ils résultent de son défaut d'avoir rencontré son fardeau en ce qui concerne les achats de billets effectués dans les autres provinces. Air Canada ne devrait pas, dit-elle, « faire les frais » des omissions ou manquements de la partie adverse.

[38] Le Tribunal reporte la décision à plus tard. Il pourra en disposer en même temps qu'il se prononcera sur l'avis qui devra être envoyé aux membres.

b) LE PROTOCOLE DE RÉCLAMATION, D'INDEMNISATION ET D'ADMINISTRATION

[39] Les parties ont négocié les termes d'un projet de protocole de réclamation, d'indemnisation et d'administration. Ce document est destiné à régir les conditions et le processus permettant à un membre d'obtenir le remboursement auquel il a droit, le cas échéant.

[40] Ce protocole d'une dizaine de pages contient des définitions et décrit la façon de faire une réclamation. Il en établit les conditions, les délais à respecter de même que le traitement qui doit en être fait. La majeure partie de ce document fait l'objet d'une entente¹⁵. Il reste toutefois cinq éléments de divergence qui ont donné lieu au débat conduisant au présent jugement. En voici le résultat.

i) La preuve de la condition médicale

[41] S'agissant d'un cas de recouvrement individuel, chaque réclamant doit démontrer qu'il se qualifie à titre de membre. Cela implique notamment la preuve que cette personne avait, lors de l'achat du billet, une déficience qui rencontre les critères définis¹⁶.

[42] Il faudra donc déterminer si le réclamant vivait avec une telle déficience ou handicap et comment il doit en faire la preuve.

[43] Il n'est pas clair qu'il existe un consensus sur la définition de « personne vivant avec une déficience ou un handicap » et celle d'un « accompagnateur ». Quoiqu'il en soit, le Tribunal conclue que les ajouts demandés par Air Canada sont justifiés. La référence aux services tenus d'être offerts par le transporteur aérien, en vertu des articles 147 à 151 du Règlement sur les transports aériens¹⁷ est justifiée puisque ces articles étaient en vigueur à l'époque. Les voyageurs pouvaient alors les consulter ou s'informer de leur contenu avant d'acheter un billet.

¹⁴ *Kavanaght c. Montréal (Ville de)*, 2012 QCCS 2190.

¹⁵ Les parties ont déposé leur projet respectif (PIA-D et PIA-C) qu'elles ont modifié à la suite d'ententes partielles intervenues subséquemment.

¹⁶ Ou encore qu'elle était l'accompagnateur d'une telle personne.

¹⁷ DORS /88-58.

[44] Pour être recevable, une réclamation doit contenir une déclaration du membre accompagnée de divers documents. On ne s'entend pas sur la nature des documents pouvant être acceptés en ce qui a trait à la condition médicale. La demande propose une liste plus large incluant, notamment, un avis de cotisation fiscale sur lequel apparaît une entrée pour déficience ou une attestation de la SAAQ (pour vignette de stationnement) ou de la RRQ (pour une rente d'invalidité).

[45] Le Tribunal est conscient qu'il peut s'avérer pénible de devoir obtenir une attestation d'un médecin ou un extrait du dossier médical surtout que les faits remontent à la période 2005 – 2008¹⁸.

[46] Cependant, on doit s'assurer d'une certaine rigueur. Il importe de fournir une preuve objective qui corrobore l'existence de la déficience ou de l'obésité. La preuve médicale s'avère ici une condition de fond essentiel au droit d'action¹⁹. Une attestation de la SAAQ ou de la RRQ, de surcroît datée de 2024, ne permet pas de conclure que le handicap existait il y a 18 ans et ne précise pas en quoi il consistait. Elle ne répond pas nécessairement aux exigences d'une limitation liée à un voyage en avion. Comme l'écrit le jugement au mérite :

[143] De plus, le constat d'autonomie du voyageur n'est pas seulement tributaire des limitations causées par son handicap. Parfois, les conditions du vol, comme sa durée, pourront entraîner des réponses distinctes pour un même voyageur :

Il importe de noter qu'il y a des personnes ayant une déficience qui ne sont pas autonomes pour un vol longue distance, mais qui peuvent voyager de manière autonome pour de courts trajets si elles n'ont pas besoin d'une assistance pour leurs soins personnels pendant la durée du voyage²⁰.

[47] Certes, il faut faire preuve d'ouverture et d'une certaine souplesse. C'est précisément ce que permet la catégorie « *tout autre document permettant d'établir l'existence, au cours de la période de l'une des situations médicales mentionnées aux sous-alinéas 4.2(1)(b)(i)(1)(a) à (f)* ». Il faut, par ailleurs, instaurer un contrôle qui permette d'éviter que la défenderesse multiplie les cas de révision si elle considère la preuve de réclamation douteuse ou non convaincante. On doit favoriser un processus qui ne crée pas, autant que possible, de zones grises. Il ne s'agit pas d'exiger l'intégralité du dossier médical. Un extrait peut suffire tout comme une attestation d'un professionnel de la santé. D'autant plus qu'il est probable que les réclamants soient suivis, pour la plupart, par un médecin. Ils peuvent aussi fournir, à la place, un certificat pour le crédit d'impôt pour personnes handicapées, soit le formulaire T2201.

¹⁸ Masson c. Telus Mobilité, 2020 QCCS 2525.

¹⁹ Bou Malhab c. Diffusion Métromédia CMR inc., 2011 CSC 9, par. 52.

²⁰ P.A. c. Air Canada, préc., note 1, par. 143.

[48] Le Tribunal retient donc la proposition d'Air Canada sur ce point, soit le texte qu'elle a soumis au paragraphe 4.2(1)(b)(i)(2).

ii) **La nécessité d'une déclaration assermentée**

[49] Les parties s'accordent pour dire que le réclamant doit signer une déclaration attestant la nature de la déficience ou du handicap. Air Canada plaide qu'il doit s'agir d'une déclaration assermentée tandis que le demandeur désire que la déclaration signée soit réputée sous serment sans l'être officiellement. C'est là-dessus que porte leur différend.

[50] D'après la demande, l'exigence d'une déclaration assermentée constitue une barrière non nécessaire qui complique la démarche et freine l'accessibilité, surtout pour des personnes handicapées. La déclaration réputée sous serment atteint le même résultat tout en évitant un déplacement chez un commissaire à l'assermentation. Elle souligne de plus qu'un tel mécanisme est accepté en matière de recouvrement de petites créances²¹.

[51] Le Tribunal est d'accord avec cette approche tenant compte particulièrement que les réclamants sont des personnes handicapées, dont la mobilité peut être réduite et vu l'exigence d'une preuve médicale. Il ne faut pas complexifier indument le processus de réclamation et le rendre illusoire.

iii) **La preuve d'achat et du lieu d'achat du billet**

[52] L'écart repose ici sur une série d'informations que devrait fournir le réclamant si l'on retient la suggestion d'Air Canada. Il en est de même de certaines questions auxquelles il lui faudrait répondre. Certaines demandes sont appropriées, d'autres vont trop loin. C'est ce que conclue le Tribunal.

[53] Ainsi le réclamant devra préciser la province d'achat du billet, la méthode de réservation et l'identité de l'intermédiaire s'il en a souvenir.

[54] Il n'aura pas à donner les raisons de l'itinéraire visé, le lieu d'hébergement, le numéro de membre Aéroplan, ni la raison pour laquelle le billet n'a pas été acheté au Québec.

²¹ Art., 544 C.p.c.

iv) La notion d'obésité

[55] Air Canada voudrait ajouter une note de bas de page qui définisse l'obésité tel qu'il suit :

« Excès de masse adipeuse ou de poids corporel par rapport à la grandeur, qui est susceptible de nuire à la santé ou de réduire la longévité ou la qualité de vie (définition théorique);

Définition pratique : IMC de 30 et plus ».

[56] Le demandeur s'oppose à ce que l'on incorpore une telle définition.

[57] Le Tribunal lui donne raison. On ignore d'où provient ce texte. Il n'y a pas lieu de restreindre indûment l'exigence d'obésité. Il faudra voir ce qui en est dans chaque cas²² sans imposer de paramètres qui n'existaient pas dans la politique tarifaire attaquée²³. Sans compter que peu de personnes connaissent ou peuvent savoir quel était leur IMC entre 2005 et 2008.

v) Le montant remboursable

[58] Le litige porte ici sur le montant du remboursement auquel ont droit les membres.

[59] D'après le demandeur, Air Canada doit l'indemniser de tout ce qu'il a payé pour pouvoir voler sur ses ailes. Cela inclue la portion conservée par le transporteur de même que celle des taxes et frais accessoires. S'il produit un document confirmant ce montant, il y a droit. À défaut, la portion aérienne est arbitrée à un coût moyen de 244,20 \$ par itinéraire visé. Un itinéraire visé s'étend de tout itinéraire intérieur, c'est-à-dire d'un ou plusieurs vols dont l'origine et la destination sont au Canada.

[60] La défenderesse ne conteste pas le tarif à utiliser (la portion aérienne), mais elle soumet qu'il ne faut pas y additionner les taxes (TPS et TVQ), les frais aéroportuaires, les frais de sécurité et ceux de surcharge pour le carburant. Ce ne sont pas des sommes qu'elle conserve puisqu'elle les perçoit à titre de mandataire et doit les remettre aux autorités concernées. C'est d'ailleurs ce que prévoit sa politique 1P1T adoptée en 2009. Selon elle, la condamnation à des dommages, prononcée à son égard, ne vise que le tarif encaissé et non les frais remis à autrui. Il faudrait donc que les réclamants s'adressent directement aux tiers pour exiger qu'ils leur remboursent le paiement reçu.

[61] Pour solutionner cette difficulté, il faut voir ce qu'a décidé le jugement au mérite de 2019.

[62] À son paragraphe 26, ce jugement circonscrit les questions en litige. La première énonce : « Air Canada a-t-elle commis un acte discriminatoire en exigeant le paiement

²² P.A. c. Air Canada, précis., note 1, par. 144 et 145.

²³ Pièce R-1 ou D-1 lors du procès au mérite.

de deux billets d'avion, soit celui pour le demandeur et son accompagnateur dont les services sont exigés par les règles du transporteur, et pour la personne obèse qui nécessite deux sièges? »

[63] Au paragraphe 104, le Tribunal écrit :

[104] Les dommages pécuniaires découlent de la faute d'Air Canada d'avoir exigé le paiement du deuxième siège pour un vol intérieur. C'est ainsi que la compensation accordée à la personne déficiente pour le préjudice subi correspond au coût du billet d'avion payé par cette personne pour le deuxième siège.

(Le Tribunal a souligné)

[64] Quant aux conclusions, la Cour :

[154] DÉCLARE qu'Air Canada a commis une faute civile contractuelle à l'égard des membres des groupes en leur exigeant, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008, le paiement d'un siège additionnel sur un vol intérieur au Canada alors que celui-ci était requis en raison de leur déficience et qu'ils en ont subi un préjudice;

[155] ORDONNE à Air Canada de rembourser aux membres les sommes qu'elle leur a illégalement exigées entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008 pour un siège additionnel sur un vol intérieur au Canada alors que celui-ci était requis en raison de leur déficience, plus les intérêts au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue au *Code civil du Québec* à compter de la signification de l'action collective.

(Le Tribunal a souligné)

[65] La Cour d'appel, de son côté, reprend le même libellé à son paragraphe 55 :

[55] Le dommage. La juge reconnaît l'existence de dommages pécuniaires en raison de la politique tarifaire discriminatoire d'Air Canada et considère que le préjudice subi correspond au coût du billet d'avion pour le second siège.

(Le Tribunal a souligné)

[66] Elle souligne que « la doctrine en matière de dommages intérêts est que le plaignant doit être mis dans la situation où il aurait été s'il n'y avait pas eu faute »²⁴.

[67] Voilà qui répond à la question. Si Air Canada n'avait pas commis de faute, les membres n'auraient pas eu à payer le second billet incluant taxes et frais accessoires. Afin de les indemniser, il faut leur rembourser l'entièreté de ce qu'ils ont payé.

²⁴ *Air Canada c. P.A.*, préc., note 3, par. 117.

[68] Cela est conforme aux jugements déjà rendus et au sens usuel qu'il faut donner au coût d'un siège additionnel et au paiement d'un second billet d'avion. Le prix du billet ne se limite pas au tarif aérien. Il se compose de tout ce qu'il faut déboursier pour profiter du déplacement aérien.

[69] La défenderesse argue que le passager doit maintenant payer pour les taxes et frais accessoires en vertu de la politique tarifaire adoptée en 2009 et accepté par l'OTC. Or, cette politique n'a aucune application rétroactive. Il appartenait à Air Canada de la mettre en place à l'époque, ce qu'elle n'a pas fait. Elle ne peut s'en prendre qu'à elle-même et doit en subir les conséquences. Au surplus, il apparaît démesuré et déraisonnable que le fautif force les membres à poursuivre les instances fiscales et les aéroports pour récupérer ce qu'ils ont dû payer.

[70] Sans compter qu'il se peut que le transporteur puisse lui-même demander à ces tiers de le rembourser.

[71] En conséquence, les membres pourront réclamer non seulement le tarif aérien, mais, en plus, les taxes et frais accessoires qu'ils ont dû assumer.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[72] **ORDONNE** qu'un avis soit diffusé à l'attention des membres exclus par le jugement du 21 février 2019, et ce, d'ici 60 jours;

[73] **ORDONNE** que le contenu de cet avis soit traduit en anglais et qu'il reprenne le texte du projet DA-1, annexé aux présentes, en y retranchant la première page;

[74] **ORDONNE** que la diffusion se fasse comme suit :

- Par les avocats du groupe sur leur site Web, sur le registre des actions collectives et sur la base de données sur les recours collectifs de l'Association du Barreau canadien;
- Par un courriel des avocats du groupe à ceux qui ont communiqué avec eux concernant ce recours et qui figurent dans leur base de données;
- Par un communiqué de presse en français et en anglais à l'échelle du Canada;
- Par une campagne de placement de bannières numériques étant entendu que le coût de ces deux derniers moyens ne devra pas excéder 20 000 \$ plus les taxes;

[75] **REPORTE** le débat relatif au paiement de cet avis aux membres exclus au même moment que celui à venir sur l'avis qui sera donné aux membres;

[76] **ORDONNE** aux parties de finaliser le protocole de réclamation, indemnisation et administration en fonction des réponses apportées par le Tribunal dans le présent jugement, et ce, d'ici 60 jours.


DANIEL DUMAÏS, j.c.s.

M^e David Bourgoin
BGA Inc. Avocat
Pour le demandeur

M^e Maxime Nasr
M^e Sofia Brault
Belleau Lapointe, s.e.n.c.r.l
Avocats-conseils du demandeur

M^e Christian Trépanier
Fasken Martineau Dumoulin
Pour la défenderesse

M^e Louise-Hélène Sénécal
Affaires juridiques, Air Canada
Pour Air Canada

Dates d'audience : Les 4 et 5 avril 2024
Pièces jointes : Projet DA-1.
Projet d'Air Canada

CANADA

(ACTION COLLECTIVE)

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

COUR SUPÉRIEURE

N° : 200-06-000112-089

P... A..., en sa qualité de curateur à son frère
N... A ...

Demandeur

c.

AIR CANADA

Défenderesse

AVIS AUX MEMBRES EXCLUS D'UNE ACTION COLLECTIVE

Avez-vous voyagé entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008 sur un vol intérieur exploité par Air Canada ou un de ses mandataires autorisés ? Étiez-vous alors atteint d'une déficience (d'un handicap) ou aviez-vous alors une déficience fonctionnelle en raison de votre obésité? Lors de ce(s) voyage(s) par avion, deviez-vous prévoir un siège additionnel pour un accompagnateur, et/ou pour un espace adapté à votre condition? Et avez-vous payé à l'extérieur du Québec des frais additionnels pour ce siège à Air Canada?	OU	Avez-vous voyagé entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008 sur un vol intérieur exploité par Air Canada ou un de ses mandataires autorisés ? Pour ce(s) voyage(s), agissiez-vous à titre d'accompagnateur d'une personne atteinte d'une déficience (d'un handicap) ? Et avez-vous payé à l'extérieur du Québec des frais additionnels pour ce siège à Air Canada?
--	------------------	---

Si vous avez répondu « oui » à chacune des questions de l'une ou l'autre de ces deux colonnes, cet avis vous concerne. Lisez-le attentivement.

Le 3 octobre 2011, la Cour supérieure du Québec a autorisé l'exercice d'une action collective pour le compte des groupes suivants. Un avis a déjà été diffusé à cet effet.

Toutes les personnes avec une déficience (handicapées) ou reconnues comme ayant une déficience fonctionnelle en raison de leur obésité résidant au Canada qui, sur un vol intérieur exploité par Air Canada ou un de ses mandataires, ont dû payer à Air Canada des frais additionnels pour le siège d'un Accompagnateur et/ou pour un emplacement adapté à leur condition, et ce, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008.

et

Toutes les personnes physiques au Canada qui, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008, ont payé à Air Canada des frais pour un siège sur un vol intérieur exploité par Air Canada alors qu'elles agissaient à titre d'Accompagnateur* d'une personne avec une déficience (handicapée).

L'action collective allègue qu'Air Canada a illégalement exigé le paiement d'un siège additionnel pour l'accompagnateur d'une personne atteinte d'une déficience ou reconnue comme ayant une déficience fonctionnelle en raison de son obésité. L'action collective réclame notamment le remboursement du prix payé pour ce siège additionnel sur un vol intérieur exploité par Air Canada ou un de ses mandataires entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008.

Le 21 février 2019, la Cour supérieure du Québec a donné raison en partie aux demandeurs, mais a modifié les groupes de manière à en exclure les achats effectués à l'extérieur du Québec. La Cour d'appel a confirmé ce jugement le 25 mai 2021. Ces jugements sont disponibles pour consultation sur le site web de l'avocat des groupes et dont les coordonnées apparaissent au bas de cet avis.

Si vous êtes membre de l'un des groupes suivants, les jugements de la Cour supérieure et de la Cour d'appel du Québec rendus dans cette action collective ne vous lient pas et vous pouvez exercer tous vos droits, notamment celui d'entreprendre votre propre recours dans la province où vous avez effectué votre achat, sous réserve notamment des règles de prescription applicables.

Toutes les personnes avec une déficience (handicapées) ou reconnues comme ayant une déficience fonctionnelle en raison de leur obésité résidant au Canada qui, sur un vol intérieur exploité par Air Canada ou un de ses mandataires autorisés, ont dû payer, à l'extérieur du Québec, à Air Canada des frais additionnels pour le siège d'un accompagnateur et/ou pour un emplacement adapté à leur condition, et ce, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008

ou

Toutes les personnes physiques au Canada qui, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008, ont payé, à l'extérieur du Québec, à Air Canada des frais pour un siège sur un vol intérieur exploité par Air Canada alors qu'elles agissaient à titre d'accompagnatrices d'une personne avec une déficience (handicapée)

Le cabinet BGA inc. Avocat a représenté les groupes en Cour supérieure et en cour d'appel du Québec. BGA inc. Avocat peut être joint aux coordonnées suivantes :



BGA inc.

67, Sainte-Ursule, Québec (Québec) G1R 4E7

Tél: 418 692-5137

Sans frais: 1-866-523-4222

Télécopieur: 418 692-5695

Courriel: dbourgoin@bga-law.com

Web : bga-law.com

**AVIS DANS LE CADRE DE L'ACTION COLLECTIVE CONTRE AIR CANADA
CONCERNANT LES FRAIS ADDITIONNELS POUR LE SIÈGE
D'ACCOMPAGNATEUR**

Le 21 février 2019, le Tribunal a accueilli le recours entrepris contre Air Canada relativement aux frais additionnels devant être payés pour un siège d'accompagnateur pour les personnes atteintes d'une déficience (handicap) ou d'une déficience fonctionnelle en raison d'obésité (le « **Jugement** »). Ce Jugement a été confirmé par la Cour d'appel le 25 mai 2021.

Dans le cadre du Jugement, le Tribunal n'a octroyé un droit de réclamer qu'aux personnes ayant acheté un billet d'avion avec Air Canada dans la province de Québec.

Les groupes visés par le Jugement ont donc été définis de la façon suivante par le Tribunal :

« Toutes les personnes avec une déficience (handicapées) ou reconnues comme ayant une déficience fonctionnelle en raison de leur obésité résidant au Canada qui, sur un vol intérieur exploité par Air Canada ou un de ses mandataires autorisés, ont dû payer, au Québec, à Air Canada des frais additionnels pour le siège d'un accompagnateur et/ou pour un emplacement adapté à leur condition, et ce, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008. »

et

« Toutes les personnes physiques au Canada qui, entre le 5 décembre 2005 et le 5 décembre 2008, ont payé, au Québec, à Air Canada des frais pour un siège sur un vol intérieur exploité par Air Canada alors qu'elles agissaient à titre d'accompagnatrices d'une personne avec une déficience (handicapée). »

Conséquemment, si vous avez acheté un billet d'avion avec Air Canada à l'extérieur du Québec, vous n'êtes pas bénéficiaire potentiel du Jugement.

Pour toute question, veuillez contacter le cabinet BGA Inc. Avocat, lequel représente les groupes visés par le Jugement. BGA Inc. Avocat peut être joint aux coordonnées suivantes :



BGA Inc. Avocat

67, rue Sainte-Ursule, Québec (Québec), G1R 4E7

Téléphone : (418) 692-5137

Sans frais : 1-866-523-4222

Télécopieur : (418) 692-5695

Courriel : INSERER@bga-law.com

Site internet : bga-law.com

***LA PUBLICATION DE CET AVIS A ÉTÉ AUTORISÉE PAR LA COUR SUPÉRIEURE
DU QUÉBEC***