

CANADA

COUR SUPÉRIEURE  
(Chambre des actions collectives)

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

GILBERT McMULLEN

N° : 500-06-000814-166

Demandeur

-c.-

AIR CANADA

Défenderesse

## DÉFENSE

(Article 170 du Code de procédure civile du Québec)

**AU SOUTIEN DE SA DÉFENSE, AIR CANADA EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

1. Air Canada admet les paragraphes 1, 7, 8, 10, 12, 22, 26, 28, 34, 36, 37, 44, 70, 80 et 88 de la Demande introductive d'instance (la « **Demande** ») déposée par le demandeur M. Gilbert McMullen (le « **Demandeur** ») en son statut de représentant pour le groupe autorisé par cette Cour (le « **Groupe** ») dans le jugement rendu le 15 mai 2018 au stade de l'autorisation de la présente affaire.
2. Air Canada ignore les paragraphes 38, 43, 61, 62, 63, 66, 67, 68, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 85, 90, 91, 92, 93, 97, 99, 100, 101, 102 et 105 de ladite Demande.
3. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 6, 11, 14, 17, 21, 29, 30, 31, 32, 33, 42, 56, 57, 69, 73, 84, 86, 87, 94 et 96 de la Demande, Air Canada s'en remet aux pièces citées, niant tout ce qui n'y serait pas conforme.
4. Enfin, Air Canada nie les paragraphes 2, 3, 4, 9, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 27, 35, 39, 40, 41, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 64, 65, 78, 79, 89, 95, 98, 103, 104, 106, 107, 108, 109 et 110 de la Demande.

**PLAIDANT D'ABONDANT ET DANS LE BUT DE RÉTABLIR LES FAITS, AIR CANADA AJOUTE CE QUI SUIT :**

### **I. INTRODUCTION**

5. Le présent recours du Demandeur au nom des membres du Groupe découle de la cessation des activités et de la liquidation en mars 2012 d'Aveos Fleet Performance inc. (« **Aveos** »), laquelle effectuait la maintenance de la majorité des appareils de la flotte d'Air Canada.

6. Il se fonde sur l'article 6(1)(d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, L.R.C. 1985, c. 35 (la « **Loi** ») qui, jusqu'à son amendement le 22 juin 2016, se lisait comme suit :

6(1) *Les clauses de prorogation de la Société comportent obligatoirement :*

[...]

d) *des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;*

7. La prémisse du Demandeur est qu'Air Canada aurait violé cette disposition de la Loi en diminuant substantiellement le volume de travail confié à Aveos et en faisant sciemment défaut de maintenir ouverts des centres d'entretien et de révision à Winnipeg, Mississauga et Montréal à la suite de la déconfiture d'Aveos en mars 2012.
8. Cela étant, selon le Demandeur, Air Canada devrait compenser certains de ses anciens travailleurs (de même que leurs conjoints) pour tous les dommages que ceux-ci auraient pu subir en lien avec la fin de leur emploi auprès d'Aveos.
9. Nonobstant l'indemnité de départ qu'ont reçue les membres du Groupe de la part d'Air Canada suivant la fermeture d'Aveos, les ententes intervenues entre Air Canada et le syndicat les représentant, les ordonnances rendues par le Conseil canadien des relations industrielles (le « **CCRI** ») et les sentences arbitrales décrites ci-après, le Demandeur réclame des dommages pour perte de revenus et d'avantages sociaux, en plus de dommages moraux et punitifs.
10. Or, une analyse du présent recours eu égard notamment aux ententes intervenues entre les parties, à la prescription, à la conduite d'Air Canada exempte de mauvaise foi dans le contexte de la fermeture d'Aveos ainsi que des divers éléments constitutifs du régime de responsabilité civile, permet de conclure que ce recours est mal fondé en faits et en droit et doit être rejeté.

## **II. CONTEXTE FACTUEL**

### **a) Historique d'Air Canada et de l'adoption de la Loi**

11. Air Canada a été fondée en 1937 sous le nom de « *Lignes aériennes Trans-Canada* ».
12. La Loi a été adoptée le 18 août 1988 dans la foulée de la vente par le gouvernement du Canada d'une participation minoritaire dans le capital d'Air Canada qui était, à ce moment, une société d'État.
13. Dans le contexte où Air Canada devait alors renouveler sa flotte et souhaitait avoir accès à du capital pour ce faire, la Loi est entrée en vigueur et Air Canada est ainsi devenue une société constituée sous le régime de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*, S.C. 1974-75-76, ch. 33 (aujourd'hui la *Loi*

canadienne sur les sociétés par actions, L.R.C. 1985, c. C-44 (la « **LCSA** »)) dont le capital est ouvert à l'acquisition publique.

14. Conformément à la Loi, le 23 août 1988, peu de temps après sa privatisation, Air Canada a demandé et obtenu son certificat de prorogation en vertu de la LCSA. Ce certificat contenait toutes les dispositions requises par la Loi.

#### **b) La genèse d'Aveos**

15. Préalablement à la restructuration d'Air Canada qui a eu lieu en 2003, sa division interne de maintenance était connue sous le nom de « *Air Canada Technical Services* » (« **ACTS** »).
16. À cette période, ayant obtenu sa certification d'organisme de maintenance agréé, Air Canada entretenait sa flotte « *from nose to tail* ».
17. Ainsi, par le biais de sa division interne ACTS, Air Canada effectuait elle-même tous les travaux d'entretien et de révision de ses aéronefs. À cette fin, des centres d'entretien et de révision étaient exploités par Air Canada à Winnipeg, Mississauga et Montréal.
18. En 2003, en raison d'importantes difficultés financières dues notamment aux événements tragiques du 11 septembre 2001, une récession, la chute des milieux informatiques (.com), le SRAS et des coûts d'exploitation exorbitants, Air Canada a entamé une restructuration majeure en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, L.R.C. (1985), ch. C-36 (la « **LACC** »).
19. Cette restructuration a culminé, en août 2004, avec la mise en œuvre d'un plan d'arrangement approuvé par les créanciers d'Air Canada de l'époque, incluant le gouvernement du Québec et l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale (l'« **AIMTA** »). Ce plan d'arrangement a subséquemment été entériné par la Cour supérieure de l'Ontario.
20. En vertu du plan d'arrangement, les créanciers d'Air Canada ont accepté de compromettre leurs réclamations en échange d'équité dans une compagnie nouvellement créée, Gestion ACE Aviation inc. (« **ACE** »).
21. ACE est une société de portefeuille qui a été créée dans le cadre de cette réorganisation aux fins de détenir Air Canada et diverses autres entités liées, dont certaines anciennes divisions d'Air Canada non incorporées avant leur détention par ACE.
22. Au terme de cette réorganisation, ACE a acquis la propriété, entre autres, d'ACTS Limited Partnership (« **ACTS LP** »), l'ancienne division d'Air Canada connue sous le nom d'ACTS. À ce moment, ACTS est donc devenue une société distincte qui n'était plus sous le contrôle d'Air Canada. Ce changement était une composante intrinsèque de la restructuration, sans lequel elle n'aurait pas eu lieu.
23. L'acquisition d'ACTS LP par ACE a entraîné la scission et la transformation de l'ancienne division interne de maintenance d'Air Canada.

24. Essentiellement, à partir de ce moment, l'entretien de plus longue durée dit « *lourd* » des cellules, des moteurs et des composantes était principalement confié à ACTS LP, tandis qu'Air Canada conservait la maintenance « *en ligne* » et les réparations quotidiennes de ses appareils afin qu'Air Canada puisse exercer un contrôle sur ses opérations.
25. Pour ce faire, la certification d'organisme de maintenance agréé d'Air Canada a été transférée à ACTS LP. Air Canada a obtenu une nouvelle certification, celle-ci lui permettant d'effectuer l'entretien léger complet de sa flotte.
26. À ce moment, tous les travailleurs affectés à ACTS LP, y compris les cadres, les travailleurs non syndiqués et les travailleurs syndiqués, sont demeurés à l'emploi d'Air Canada mais étaient entiercés par ACTS LP.
27. En 2007, ACE a annoncé la cession d'ACTS LP à un consortium d'investisseurs externes formé de Sageview Capital LLC et KKR Private Equity Investors LP (le « **Consortium** »).
28. Cette transaction a clôturé le 16 octobre 2007 et l'entreprise a été exploitée sous la dénomination sociale « *ACTS Aero Technical Support & Services inc.* » jusqu'au 23 septembre 2008, date à laquelle elle a été renommée « *Aveos Fleet Performance inc.* » (*Aveos*). À partir du 16 octobre 2007, ACTS LP est devenue une compagnie complètement indépendante d'Air Canada.
29. Dans le cadre de cette transaction, tous les cadres et les travailleurs non syndiqués, préalablement employés d'Air Canada mais entiercés par ACTS LP, ont été transférés à cette nouvelle entité. À ce moment, ces derniers ont donc cessé d'être employés d'Air Canada.

### **c) Les contestations syndicales et leur résolution**

30. Le transfert des opérations de maintenance dite lourde à ACTS LP a entraîné divers conflits relativement au transfert des travailleurs syndiqués d'Air Canada.
31. Jusqu'à l'issue de ces conflits en 2011, les travailleurs syndiqués d'Air Canada étaient sous la responsabilité d'ACTS LP (et subséquemment d'Aveos), mais demeuraient toujours légalement employés d'Air Canada.
32. À la suite de décisions rendues par le CCRI, tout lien d'emploi entre les travailleurs syndiqués et Air Canada a été rompu, ceux-ci étant dorénavant et uniquement employés d'Aveos.

#### **i. L'entente du 8 janvier 2009**

33. Le 14 décembre 2006, en réaction à l'intention annoncée d'ACE de procéder à la vente d'ACTS LP au Consortium, l'AIMTA, qui représentait les travailleurs syndiqués, a porté plainte au CCRI.
34. Le 8 janvier 2009, afin de régler ce différend, Air Canada, Aveos et l'AIMTA ont signé un protocole d'entente intitulé *Memorandum of Agreement* (l' « **Entente** »), communiqué comme **Pièce D-1**.

35. L'Entente établissait l'ensemble des conditions devant régir la vente d'ACTS LP et, sous réserve de certaines questions en suspens ayant été référées à l'arbitrage, la totalité des droits et indemnités dont ont pu jouir les travailleurs d'ACTS LP en fonction du choix qu'ils ont eu à faire entre l'une ou l'autre des options qui leur étaient offertes.
36. Les options offertes aux travailleurs incluaient celles de prendre leur retraite, de demeurer à l'emploi d'Air Canada (mais en potentielle situation de mise à pied) ou d'accepter un transfert chez Aveos.
37. En considération de ces divers droits et indemnités accordés par Air Canada au bénéfice des travailleurs, l'Entente incorporait à son article 13 une quittance réciproque, complète et finale entre les parties, laquelle spécifie que l'Entente a pour effet de disposer de tous les droits des travailleurs affectés par la vente d'ACTS LP au Consortium :

- Pièce D-1, à la page 14, section IX, article 13.

*13. The parties acknowledge and agree that the terms of this Memorandum of Agreement together with the award of arbitrator Martin Teplitsky or such other arbitrator as he may designate and related orders or directions of the CIRB are exhaustive of the rights of any Air Canada Employee affected by the sale of the business of ACTS LP and that no party will assert any claim, demand or grievance related or arising from the transitioning of Air Canada Employees to Aveos except in accordance with this Memorandum of Agreement.*

38. Le 22 janvier 2009, l'Entente a été entérinée par une ordonnance du CCRI, tel qu'il appert d'une copie de la décision 26054-C, communiquée comme **Pièce D-2**.
39. Cette Entente a été suivie par la signature d'un deuxième protocole d'entente le 8 juin 2009, portant sur la prolongation des modalités de la convention collective applicables à l'unité d'accréditation de l'appui technique, de l'entretien et du soutien opérationnel, tel qu'il appert d'une copie de cette entente subséquente, communiquée comme **Pièce D-3**.

#### **ii. Les ordonnances rendues par le CCRI et le programme d'indemnités**

40. Nonobstant la mise en œuvre de l'Entente, plusieurs différends ont persisté entre les parties, notamment quant au statut d'Aveos à titre d'employeur distinct d'Air Canada en vertu de la législation applicable.
41. Le 31 janvier 2011, les questions demeurées en suspens dans l'Entente et référées à l'arbitrage selon le *Code canadien du travail*, L.R.C. (1985), ch. L-2 (le « **Code** ») ont été tranchées par le CCRI qui a rendu diverses ordonnances (les « **Ordonnances** »), tel qu'il appert de copies des Ordonnances (9994-U, 9995-U et 9996-U), communiquées *en liasse* comme **Pièce D-4**.

42. Après avoir rejeté la demande de déclaration d'employeur unique recherchée par l'AIMTA, le CCRI a déclaré que la vente d'ACTS LP au Consortium correspondait à la vente d'une entreprise au sens du Code, qu'Aveos était l'employeur successeur d'ACTS LP et qu'Aveos et Air Canada étaient des employeurs distincts.
43. Les Ordonnances incluaient également une condition selon laquelle les parties devaient se conformer aux diverses modalités prévues par l'Entente.
44. Dans ce contexte, le CCRI a également ordonné la mise en œuvre d'un programme intitulé *Heavy Maintenance Separation Program* (le « **HMSP** »), tel qu'offert par Air Canada aux travailleurs représentés par l'AIMTA.
45. Le HMSP imposait entre autres à Air Canada l'obligation de payer des indemnités de départ d'un montant équivalant à deux semaines de paie pour chaque année de service, et ce, jusqu'à concurrence de 52 semaines, pour un maximum de 1 500 employés dans les deux cas suivants :
- i. dans l'éventualité où Aveos cessait d'être le fournisseur exclusif des services de maintenance lourde d'Air Canada avant le 30 juin 2015 (article 3 du HMSP); et
  - ii. dans l'éventualité où Aveos était en état d'insolvabilité ou de faillite avant le 30 juin 2013 (article 4 du HMSP).
46. Ainsi, en vertu du HMSP, en cas de démantèlement prématuré d'Aveos, Air Canada devait acquitter les indemnités en question, lesquelles ont représenté, le temps venu, un montant d'environ 55 millions de dollars.
47. Le CCRI était d'ailleurs d'avis que les modalités prévues par l'Entente et le HMSP permettaient à Air Canada de satisfaire à l'ensemble des obligations qui lui incombaient en lien avec la vente d'ACTS LP au Consortium :
- Pièce D-4, Ordonnance 9994-U, à la page 4.

*The Board hereby declares that the January 8, 2009 MOA, as amended by the June 8, 2009 MOA, the Heavy Maintenance Separation Program ordered pursuant to paragraph 1 of this Order and attached as Appendix A, and the present Order properly and fully dispose of all matters arising from the sale of business from ACTS LP to Aveos Fleet Performance Inc. or related to the consequences of such sale, whether under the Code, the applicable collective agreement or otherwise.*

[Nos soulèvements]

### iii. Le jugement Newbould

48. Le 18 mars 2011, insatisfaite de la conclusion du CCRI quant au statut d'employeur distinct d'Aveos, l'AIMTA a institué un recours en injonction et

jugement déclaratoire contre Air Canada et Aveos devant la Cour supérieure de l'Ontario.

49. Par son recours, l'AIMTA demandait notamment au tribunal de déclarer qu'Air Canada contrevenait à l'article 6(1)(d) de la Loi, car elle ne maintenait pas de centres d'entretien et de révision pour l'entretien lourd de ses appareils dans les villes de Winnipeg, Mississauga et Montréal. L'injonction recherchée par l'AIMTA visait spécifiquement à empêcher Air Canada de contrevenir à la Loi, le cas échéant.
50. Le 13 avril 2011, la Cour supérieure de l'Ontario, présidée par l'Honorable F.J.C. Newbould, a rejeté la demande d'injonction interlocutoire présentée par l'AIMTA, et, le 25 mai 2011, a rejeté le recours de l'AIMTA sur le fond (le « **jugement Newbould** »), tel qu'il appert d'une copie du jugement rendu le 25 mai 2011, communiquée comme **Pièce D-5**.
51. La Cour a jugé que, en raison d'une quittance, l'Entente fait expressément obstacle à une poursuite par l'AIMTA et les membres qu'il représente (lesquels sont membres du Groupe dans l'affaire qui nous occupe) contre Air Canada concernant le transfert des travailleurs d'ACTS LP vers Aveos ainsi que toute violation alléguée à la Loi.
52. Par ailleurs, après s'être livrée à une analyse détaillée des activités de maintenance effectuées par Air Canada elle-même, la Cour a confirmé qu'Air Canada, de par ses propres activités, se conformait à la Loi, et ce, indépendamment des activités d'Aveos.
53. Le juge Newbould a donc essentiellement conclu que les activités d'entretien effectuées par Air Canada suffisaient pour satisfaire toute obligation qui pourrait lui être imposée en vertu de l'article 6(1)(d) de la Loi.
54. Cette conclusion du jugement Newbould se basait sur le fait qu'Air Canada effectuait elle-même l'entretien ainsi que certaines tâches de révision dans le cadre de ses opérations de maintenance en ligne dans les villes identifiées dans la Loi.
55. Ce jugement n'a jamais fait l'objet d'un appel.
56. Ainsi, à la suite de cette décision, quelque 1819 travailleurs d'Air Canada ont joint les rangs d'Aveos, dont ils sont ainsi devenus les employés. À partir de ce moment, tout lien d'emploi s'est donc rompu entre Air Canada et tous les membres du Groupe.

#### **d) La déconfiture d'Aveos**

##### **i. La cessation des activités d'Aveos**

57. Le domaine de la maintenance, réparation et révision aéronautique a grandement évolué au fil des années et est éventuellement devenu hautement concurrentiel à l'échelle mondiale.

58. Jusqu'à la déconfiture d'Aveos, son principal client était Air Canada. Aveos fournissait également des services à d'autres clients, tels que JetBlue, Canadian North, certaines lignes aériennes régionales et le gouvernement.
59. Le 18 mars 2012, malgré des offres de soutien financier formulées par Air Canada, Aveos a soudainement cessé toute activité et, invoquant des difficultés financières, s'est immédiatement placée sous la protection de la LACC.
60. La décision d'Aveos d'amorcer la liquidation définitive de ses activités s'est déclinée en deux phases :
- i. Le 18 mars 2012, la veille du dépôt de sa requête pour être placée sous la protection de la LACC, Aveos a annoncé sans préavis la fermeture immédiate de sa division de maintenance des cellules. Aveos a ainsi mis à pied de manière définitive tous les travailleurs qui étaient à l'emploi de cette division. À cette même date, Aveos a avisé les travailleurs de ses autres divisions (maintenance des moteurs et des composantes) de ne plus se présenter au travail à partir du 19 mars 2012, et ce, jusqu'à nouvel ordre.
  - ii. Le 20 mars 2012, à la suite de la nomination d'un Chef de la restructuration (« **CRO** ») et la démission des membres de son conseil d'administration, Aveos a annoncé la fermeture de ses autres divisions et mis à pied de manière permanente tous les travailleurs encore à son emploi, hormis quatre-vingt-trois (83) travailleurs qui sont demeurés en poste pour les fins de la restructuration.
61. Bien que plusieurs indices laissent croire à Air Canada qu'Aveos éprouvait des difficultés de nature financière, l'annonce de la fermeture précipitée et immédiate d'Aveos a pris Air Canada par surprise, elle qui n'avait jamais envisagé la cessation soudaine et complète des activités de son principal fournisseur de services de maintenance.

#### **ii. Les procédures d'insolvabilité devant la Cour supérieure du Québec**

62. Le 19 mars 2012, l'Honorable juge Mark Schrager de la Cour supérieure du Québec a accueilli la requête d'Aveos pour l'émission d'une ordonnance initiale en vertu de la LACC. Du même coup, la Cour a nommé FTI Consulting inc. contrôleur d'Aveos (le « **Contrôleur** »), tel qu'il appert d'une copie de l'ordonnance rendue par la Cour supérieure le 19 mars 2012, communiquée comme **Pièce D-6**.
63. Le 20 mars 2012, la Cour a nommé Jonathan Solursh en tant que CRO avec les pleins pouvoirs pour administrer Aveos, tel qu'il appert d'une copie de l'ordonnance rendue par la Cour supérieure le 20 mars 2012, communiquée comme **Pièce D-7**.
64. Le 20 avril 2012, le juge Schrager a approuvé un processus de vente pour les actifs d'Aveos, tel qu'il appert d'une copie de l'ordonnance rendue par la Cour supérieure le 20 avril 2012, communiquée comme **Pièce D-8**.



65. Le processus de vente visait à favoriser la reprise en bloc des installations d'Aveos par un ou plusieurs acheteurs désireux d'assurer la continuité des services offerts par celle-ci, notamment dans les installations situées au Québec.
66. Le 2 mai 2012, Air Canada a déposé une requête *de bene esse* visant à obtenir une ordonnance levant la suspension des procédures afin de confirmer la terminaison de contrats la liant à Aveos, tel qu'il appert d'une copie de cette requête, communiquée comme **Pièce D-9**.
67. Le 30 mai 2012, après qu'Air Canada ait accepté de suspendre la présentation de sa requête, une entente a été conclue entre Air Canada, Aveos et le CRO, tel qu'il appert d'une copie caviardée de ladite entente, communiquée comme **Pièce D-10**.
68. En vertu de cette entente, Air Canada s'est engagée à mettre en place plusieurs mesures visant à encourager la reprise des activités d'Aveos par un tiers fournisseur, notamment en facilitant le transfert de certains contrats conclus entre elle et Aveos.
69. Ultiment, étant donné qu'aucun acheteur ne s'est manifesté pour reprendre en bloc et poursuivre les activités d'Aveos dans ses installations, le processus de vente a donné lieu à une douzaine de transactions différentes.
70. En ce qui concerne la division de maintenance des cellules, les discussions menées avec divers fournisseurs ont révélé qu'aucun d'entre eux n'était prêt à relancer les activités d'Aveos. Par conséquent, Aveos a procédé à la liquidation des actifs de cette division.
71. Aveos n'a reçu aucune offre de parties souhaitant acheter ou redémarrer ses services de maintenance des moteurs. Ainsi, le 24 août 2012, l'entente conclue entre Air Canada et Aveos pour l'entretien de certains types de moteurs a été cédée à Lufthansa Technik AG aux termes d'une ordonnance rendue par le juge Gouin, communiquée comme **Pièce D-11**.
72. Finalement, au cours du mois de septembre 2012, les actifs de la division de maintenance des composantes d'Aveos ont été acquis par AJ Walters.

### **iii. Les procédures déclaratoires intentées par le Procureur Général du Québec**

73. Le mois suivant la fermeture d'Aveos, le Procureur Général du Québec (le « **PGQ** »), avec l'intervention du Procureur Général du Manitoba (le « **PGM** »), a déposé une requête en jugement déclaratoire devant la Cour supérieure du Québec.
74. Par cette requête, le PGQ cherchait à faire déclarer par cette Cour qu'Air Canada contrevenait à l'article 6(1)(d) de la Loi en lui reprochant de ne plus exploiter de centres d'entretien et de révision dans les agglomérations urbaines de Winnipeg et Montréal.
75. Le Procureur Général du Canada (le « **PGC** ») a annoncé quant à lui qu'il n'entendait déposer aucun recours.

76. La position du PGC se basait sur une opinion juridique rendue par le ministère de la Justice du Canada concluant qu'il n'y avait vraisemblablement aucune violation de la Loi ni des statuts corporatifs d'Air Canada. Le PGC ne recommandait donc pas que des poursuites judiciaires soient intentées, tel qu'il appert d'une copie de ladite opinion juridique du ministère de la Justice du Canada datée du 28 mars 2012, communiquée comme **Pièce D-12**.
77. Le 4 février 2013, la Cour supérieure, sous la plume de l'Honorable juge Castonguay, rendait jugement sur l'affaire (le « **jugement Castonguay** »), dont copie est communiquée comme **Pièce D-13**.
78. Les conclusions du jugement Castonguay se lisent comme suit :
- [278] *ACCUEILLE la requête pour jugement déclaratoire amendée du Procureur général du Québec;*
- [279] *ACCUEILLE la déclaration d'intervention conservatoire amendée du Procureur général du Manitoba;*
- [280] *REJETTE la défense amendée et la requête en irrecevabilité de la défenderesse Air Canada;*
- [281] *DÉCLARE que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance »);*
- [282] *DÉCLARE que la défenderesse contrevient à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils;*
- [283] *DÉCLARE que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;*
- [284] *LE TOUT avec dépens.*
79. Le 3 novembre 2015, cette décision est confirmée par la Cour d'appel du Québec dans un arrêt dont copie est communiquée comme **Pièce D-14**.
80. Le 30 décembre 2015, Air Canada a demandé la permission à la Cour Suprême du Canada d'en appeler du jugement rendu par la Cour d'appel du Québec. Les parties se sont toutefois entendues pour reporter l'audience sur la permission d'en appeler.
81. Le 22 juin 2016, l'article 6(1)(d) de la Loi a été amendé. La période visée par le présent recours prend donc fin à cette même date.

82. Les précisions apportées à la disposition législative par l'amendement, de nature déclaratoire, confirment qu'Air Canada pouvait « *modifier le type ou le volume d'une ou plusieurs de ces activités [d'entretien d'aéronefs] dans chacune de ces provinces [Ontario, Québec et Manitoba] ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités* » et, en conséquence, qu'Air Canada n'était pas tenue de reprendre les activités d'Aveos.
83. Le 28 juin 2016, Air Canada s'est désistée de sa demande pour permission d'en appeler à la Cour Suprême du Canada.

### III. LES MOYENS DE DÉFENSE D'AIR CANADA

#### a) La chose jugée et la quittance

84. Air Canada soumet tout d'abord qu'il y a lieu de rejeter le recours du Demandeur en raison de l'existence d'une double chose jugée.
85. La chose jugée découle à la fois de l'Entente, Pièce D-1, qui incorpore une quittance en faveur d'Air Canada, ainsi que du jugement Newbould prononcé par la Cour supérieure de l'Ontario, Pièce D-5, qui s'est penché notamment sur l'effet de cette quittance.
86. Tel que mentionné précédemment, le 14 décembre 2006, dans la foulée de la vente d'ACTS LP au Consortium, l'AIMTA a porté plainte au CCRI. En réponse à cette plainte, le 8 janvier 2009, les parties ont convenu d'un règlement hors Cour, lequel est consigné dans l'Entente.
87. L'Entente mettait en place les modalités de transfert de certaines activités d'ACTS LP et établissait les conditions d'emploi des travailleurs concernés, notamment le paiement d'indemnités par Air Canada à ces derniers dans le contexte d'une déconfiture précoce d'Aveos.
88. En échange de ces modalités et conditions, l'AIMTA, au nom des membres qu'elle représentait, a accordé à Air Canada une quittance dont le libellé se lit comme suit :
- Pièce D-1, à la page 14, section IX, article 13.

*13. The parties acknowledge and agree that the terms of this Memorandum of Agreement together with the award of arbitrator Martin Teplitsky or such other arbitrator as he may designate and related orders or directions of the CIRB are exhaustive of the rights of any Air Canada Employee affected by the sale of the business of ACTS LP and that no party will assert any claim, demand or grievance related or arising from the transitioning of Air Canada Employees to Aveos except in accordance with this Memorandum of Agreement.*

[Nos soulignements]

89. Le texte de cette quittance ne présente aucune ambiguïté. Tant le transfert des travailleurs concernés vers Aveos que la fermeture potentielle d'Aveos font l'objet d'une transaction, laquelle a été entérinée par une ordonnance rendue par le CCRI, Pièce D-2.
90. L'objectif de l'Entente était de mettre un terme à un litige actuel et anticipé au moyen de concessions réciproques. Il s'agit donc d'une transaction ayant, selon la loi, pleinement acquis l'effet de la chose jugée.
91. Le fait que l'Entente avait pour but de régler de manière complète et finale le différend opposant les parties est d'ailleurs reflété dans le texte de l'ordonnance rendue par le CCRI qui entérine l'Entente, Pièce D-2 :

*NOW THEREFORE, in consideration of the foregoing, the Board hereby declares and orders that the Memorandum of Agreement between Air Canada, Aveos Fleet Performance Inc. and the International Association of Machinists and Aerospace Workers dated January 8, 2009, as appended hereto, **constitutes a full and final settlement of complaint no. 26054-C and directs the parties to co-operate in implementing the terms of the said Agreement.***

[Nos soulignements]

92. D'ailleurs, conformément aux Ordonnances, le Demandeur (qui a personnellement reçu 53 993,42 \$) ainsi que tous les travailleurs représentés par l'AIMTA à l'époque concernée ont pu bénéficier des indemnités versées par Air Canada.
93. En contrepartie de ce paiement totalisant environ 55 millions de dollars, Air Canada doit bénéficier aujourd'hui de cette quittance.
94. La validité de l'Entente et de la quittance n'est d'aucune façon remise en question par le Demandeur, qui n'aurait pu le faire que devant les tribunaux de l'Ontario, l'Entente étant sous leur juridiction exclusive.
95. Cette quittance rend donc irrecevable la réclamation en dommages mise de l'avant par le Demandeur.
96. Outre le texte de l'Entente, les conclusions du jugement Newbould, Pièce D-5, sont également passées en force de chose jugée notamment quant au fait que les membres du Groupe, par le biais de leur syndicat, ont quittancé Air Canada pour toute réclamation pouvant découler de la fermeture d'Aveos ou d'une violation alléguée de l'article 6(1)(d) de la Loi.
97. Devant le juge Newbould, le syndicat et un officier du syndicat (ayant acheté une action d'Air Canada) ont prétendu que l'impartition à Aveos des activités d'entretien dit lourd d'Air Canada contrevenait à la Loi.
98. Le jugement Newbould a conclu que la quittance prévue par l'Entente et entérinée par le CCRI, lie l'AIMTA et les travailleurs ayant fait l'objet d'un transfert :

- Pièce D-5, aux paras. 35 et ss.

[35] *The issue is whether IAMAW, or any of its affected members for that matter, is a proper person to make this application. In my view, it is not.*

[36] *In the negotiations prior to the CIRB hearing and decision of January 31, 2011, the parties signed the Transition MOA in which they agreed in section 13 that the Transition MOA and related orders or directions of the CRIB were exhaustive of any rights of any Air Canada employee affected by the sale of the business of ACTS LP and that no party would assert any claim, demand or grievance related to or arising from the transitioning of Air Canada employees to Aveos except in accordance with the Transition MOA.*

[37] *IAMAW takes the position that the release in paragraph 13 of the Transition MOA does not apply to this application involving articles of Air Canada and the ACPPA. In my view it does, which I will deal more fully in these reasons. The release is binding on IAMAW and any affected employee. To now seek to change the result effected by the Transition MOA and the board CIRB orders of January 31, 2011 in which CIRB ordered the parties to comply with the Transition MOA flies in the face of the Transition MOA and the CIRB orders.*

[...]

[40] *I hold that IAMAW is not a proper party to be a complainant in this application in light of the release agreed to in the Transition MOA and the CIRB orders that IAMAW seeks to circumvent.*

[Nos soulignements]

99. Qui plus est, la Cour a explicitement conclu que ladite quittance a pour effet d'empêcher ces travailleurs de soulever devant les tribunaux toute question de violation de l'article 6(1)(d) de la Loi :

- Pièce D-5, aux paras. 48 à 59.

[51] *IAMAW bargained for and obtained enhanced benefits for its members in the Transition MOA, including: [...]*

[52] *The language of the release in clause 13 of the Transition MOA that no party will assert any claim related or arising from the transitioning of Air Canada employees to Aveos except in accordance with the MOA on its face covers any claim such as raised in this application arising from the transfer of employees to Aveos. [...]*

[53] *While ACPPA may not have been raised in the negotiations, the issue of whether Air Canada complied with it was well known to both parties. As Mr. Dunphy put it, it was an elephant in the room. IAMAW was aware of ACPPA from its initiation. **The obligation on Air Canada in ACPPA to maintain overhaul facilities was referred to by IAMAW in its unfair labour practice application to the CIRB in December 2006 that was settled by the Transition MOA.***

[54] *The evidence indicates that IAMAW made a decision not to litigate this issue but rather negotiate to obtain benefits not available through litigating the ACCPA issue it now raises.*

[...]

[59] *The parties bargained for labour peace. IAMAW on behalf of its members waived any further litigation (“any claim, demand or grievance”) arising from the transitioning of employees to Aveos except under the terms of the Transition MOA. By its terms, the release precluded this application from being brought.*

[Nos soulèvements]

100. Le jugement Newbould, un jugement final, établit de manière définitive que la quittance donnée par l'AIMTA, au nom de l'ensemble de ses membres, par le biais de l'Entente empêche ceux-ci de réclamer des dommages pour toute potentielle violation par Air Canada de la Loi.
101. L'Entente de même que le jugement Newbould ont l'effet de la chose jugée tant en ce qui concerne l'existence d'une quittance que quant à sa portée et au fait que celle-ci empêche tout recours du syndicat ou des membres qu'il représente basé sur l'article 6(1)(d) de la Loi.
102. Les membres du Groupe ne peuvent être autorisés à faire fi d'une quittance et d'un jugement, et ce, alors qu'un tribunal compétent a déjà tranché qu'une telle procédure visant à contourner l'Entente devait être vouée à l'échec, tout en bénéficiant des avantages obtenus en contrepartie de cette quittance, soit près de 55 millions de dollars.
103. Faire droit à la réclamation du Demandeur serait contrecarrer le principe de la chose jugée et passer outre à la stabilité des transactions et des jugements.
104. Pour ces raisons, le recours du Demandeur doit être rejeté.

#### **b) La prescription**

105. En plus de ce qui précède, le recours du Demandeur est prescrit par l'effet combiné des articles 2880 et 2925 C.c.Q., lesquels limitent à trois ans après la naissance d'un droit d'action la période au cours de laquelle une partie peut intenter une action en vue de l'exercice de ce droit.

106. Ici, le fait dommageable que le Demandeur veut faire sanctionner est une prétendue contravention à l'article 6(1)(d) de la Loi.
107. Dans la présente affaire, le droit d'action que le Demandeur fait valoir est né, non pas à chaque jour, mais plutôt lors de la survenance des faits qui y ont donné ouverture, c'est-à-dire à la fermeture d'Aveos, voire même, selon le Demandeur, le transfert des travailleurs à Aveos (en 2008 pour les travailleurs non-syndiqués et en 2011 pour les travailleurs syndiqués).
108. Le manquement allégué d'Air Canada aux obligations qui lui étaient imposées par la Loi se serait ainsi cristallisé dès cette occurrence. Le droit d'action du Demandeur et ceux des membres du Groupe sont donc nés au plus tard le 18 mars 2012.
109. De la même façon que dans l'arrêt *Churchill Falls (Labrador) Corp. c. Hydro-Québec*, 2018 CSC 46, il ne peut s'agir d'un manquement à un devoir « *continue* », ni une faute « *continue* » qui serait imprescriptible. Il s'agit plutôt d'une action basée sur le manquement à une obligation prenant sa source dans des événements externes, soit les événements qui auraient placé Air Canada en défaut de respecter la Loi.
110. Par conséquent, la totalité de la réclamation du Demandeur, de même que de celle des membres, sont prescrites, et ce, depuis au plus tard le mois de mars 2015.
111. Subsidiairement, si cette Cour devait considérer que la contravention d'Air Canada est une faute dite « *continue* », ce qui est expressément nié, une portion substantielle de la réclamation du Demandeur serait tout de même prescrite.
112. Le recours du Demandeur a été intenté le 4 avril 2016.
113. Cela étant, toute réclamation pour la période du 18 mars 2012 au 4 avril 2013, sous quelle qu'interprétation que ce soit, est donc prescrite.
114. Il y a lieu de noter que la très grande majorité des dommages qui ont pu être subis par les membres du Groupe, s'il en est, l'auraient été de manière contemporaine à la perte par ceux-ci de leur emploi chez Aveos en mars 2012, soit précisément au cours de la période prescrite de ce recours, le cas échéant.
115. À ce sujet, les interrogatoires au préalable des membres ont révélé que la très grande majorité d'entre eux se sont retrouvés un emploi, et ont donc cessé de subir quelque dommage que ce soit, bien avant la date du 4 avril 2013.

### **c) L'absence de faute d'Air Canada**

116. Le recours exercé par le Demandeur repose sur une prétendue violation de la Loi par Air Canada. Pour les travailleurs du Québec, il s'agirait d'un manquement à une règle de conduite suivant l'article 1457 C.c.Q. En ce qui concerne les travailleurs du Manitoba et de l'Ontario, il s'agirait d'un recours s'appuyant sur les doctrines de « *torts* ».

117. Pour que la responsabilité civile d'Air Canada puisse être engagée, il faudrait donc que la Demande soit fondée sur une faute commise par Air Canada.

118. Or, la preuve révèle une absence complète de faute d'Air Canada.

**i. La faute se basant sur le jugement Castonguay et le jugement de la Cour d'appel du Québec**

119. La faute alléguée dans la Demande trouve sa source dans les conclusions de décisions antérieurement rendues par les tribunaux québécois, soit le jugement Castonguay, Pièce D-13, et l'arrêt de la Cour d'appel du Québec, Pièce D-14.

120. Or, le Demandeur ne peut valablement se prévaloir des dispositifs de ces deux jugements comme ayant force de chose jugée dans la présente affaire, étant donné l'absence de la triple identité requise par l'article 2848 C.c.Q.

121. Plus précisément, ces jugements ne concernent pas les mêmes parties et n'ont pas le même objet.

122. En effet, ces décisions tranchent la requête en jugement déclaratoire du PGQ (avec l'intervention du PGM) à l'encontre d'Air Canada, concernant le défaut par Air Canada de remplir les obligations qui lui sont imputées par l'article 6(1)(d) de la Loi.

123. Il y a lieu d'emprunter ici le raisonnement appliqué par la Cour d'appel du Québec pour écarter l'application du principe de la chose jugée à l'égard du jugement Newbould, Pièce D-5, dans le cadre du recours entrepris en 2012 par le PGQ et le PGM.

124. Dans son jugement, la Cour d'appel du Québec a décidé que, dans le contexte du recours opposant le PGQ et le PGM à Air Canada, Air Canada ne pouvait invoquer la chose jugée à l'égard du jugement Newbould, celui-ci ne concernant pas les mêmes parties et n'ayant pas la même cause.

125. Pour cette même raison, le jugement de la Cour d'appel du Québec, traitant d'un différend de nature déclaratoire entre le PGQ, le PGM et Air Canada, ne peut lui-même avoir l'effet de la chose jugée à l'égard d'un recours en dommages opposant des parties distinctes, soit Air Canada et les membres du Groupe.

126. En fait, la seule chose jugée s'appliquant à la présente affaire provient de l'Entente Pièce D-1, et du jugement Newbould puisque, cette fois, les parties à ce jugement sont les mêmes qu'en l'espèce, soit Air Canada et les membres du Groupe, dont le Demandeur.

127. Il convient donc de réitérer que, dans le jugement Newbould, la Cour supérieure de l'Ontario conclut qu'Air Canada n'a commis aucune violation à l'article 6(1)(d) de la Loi et que le maintien par Air Canada de ses centres de maintenance en ligne suffit pour satisfaire les obligations prévues par la Loi.

128. Ainsi, contrairement à ce qu'affirme le Demandeur, il y a chose jugée à son égard quant à l'absence de faute d'Air Canada, et non l'inverse.



## ii. L'absence de norme élémentaire de prudence

129. Tel que mentionné dans le jugement rendu au stade de l'autorisation dans la présente affaire, une contravention à une loi n'entraîne pas nécessairement une faute civile de la part d'Air Canada.
130. Comme l'a établi la Cour Suprême du Canada dans l'arrêt de principe *Morin c. Blais*, [1977] 1 R.C.S. 570, la violation d'une norme législative, s'il en est une, n'est pas en soi constitutive de faute civile à moins que cette violation ne constitue en elle-même la violation d'une norme élémentaire de prudence généralement reconnue, qu'une disposition législative ne fait que cristalliser.
131. En l'espèce, la seule faute alléguée par le Demandeur au soutien de son action est la violation par Air Canada de son obligation de maintenir ouverts des centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg, Mississauga et Montréal, tel que prescrit par l'article 6(1)(d) de la Loi.
132. Or, le Demandeur ne peut se contenter d'alléguer une telle violation de la Loi par Air Canada pour réussir dans son recours. Il doit également démontrer qu'une faute civile commise par Air Canada existerait même nonobstant la Loi, ce qui n'est pas le cas.
133. En l'espèce, il est évident qu'en l'absence de la Loi, il n'existerait aucune obligation pour un transporteur aérien de maintenir des centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg, Mississauga et Montréal, et que celui-ci serait libre de déplacer ses centres dans la ville de son choix ou de confier l'entretien de sa flotte auprès de n'importe quel tiers.
134. Le maintien de tels centres à Winnipeg, Mississauga et Montréal n'est donc pas une norme élémentaire de prudence et sa violation ne peut mener à une action en dommages, le recours approprié étant une injonction pour faire respecter la Loi ou les recours prévus par la LCSA.

### d) La bonne foi d'Air Canada

135. Contrairement à ce qui est allégué par le Demandeur qui impute la fermeture d'Aveos à un prétendu complot d'Air Canada, celle-ci a été de bonne foi pendant toute la période pertinente au présent recours.

### i. Les diverses mesures mises en place par Air Canada visant à soutenir Aveos

136. Tel que mentionné aux paragraphes 99 à 102 du jugement Castonguay, Pièce D-13, de l'avènement d'ACTS LP comme entité distincte jusqu'à la déconfiture d'Aveos, celle-ci et Air Canada ont travaillé en étroite collaboration, assurant ainsi le maintien des centres d'entretien et de révision de l'époque.
137. Air Canada accordait une grande importance à la viabilité d'Aveos, laquelle était son principal fournisseur de services de maintenance.

138. Dans cette optique, au fil des années, Air Canada a mis de l'avant diverses mesures visant à assurer le succès d'Aveos, en lui offrant notamment une aide sur le plan financier ainsi qu'à divers autres niveaux.
139. D'abord, en 2004, au moment du transfert de certaines activités de maintenance vers ACTS LP, Air Canada et ACTS LP ont conclu un *Master Services Agreement* en vertu duquel Air Canada s'est engagée à fournir plusieurs services d'infrastructure à ACTS LP, communiqué sous scellé comme **Pièce D-15**.
140. L'objectif de cette entente était de soutenir ACTS LP à ses débuts en lui fournissant un support administratif notamment dans les domaines des technologies de l'information, ressources humaines, finances et comptabilité, afin de lui permettre d'avoir les bases nécessaires pour bâtir une entreprise viable et prospère.
141. En outre, dès 2006, divers contrats de maintenance ont été négociés et signés entre Air Canada et ACTS LP, tel qu'il appert d'une copie du *General Terms Agreement for Technical Services* en date du 10 octobre 2006 (le « **GTA** »), communiquée sous scellé comme **Pièce D-16**.
142. Le GTA mettait en place les termes et conditions généraux qui étaient incorporés aux contrats spécifiques établissant les services de maintenance rendus par ACTS LP pour Air Canada (les « **Contrats de services** »), tel qu'il appert de copies des divers Contrats de services, communiquées *en liasse* sous scellé comme **Pièce D-17**.
143. Ces Contrats de services accordaient à ACTS LP l'exclusivité de la fourniture de certains services de maintenance sur notamment les cellules, les moteurs et les composantes d'Air Canada à des tarifs qui visaient à assurer à ACTS LP une certaine pérennité et stabilité financière, encore une fois afin de lui permettre d'avoir les bases nécessaires pour bâtir une entreprise viable et prospère.
144. En 2010, à la suite de la récession, Aveos a entrepris une restructuration hors Cour. Cette restructuration a mené à la mise en place ou la renégociation de diverses ententes entre Air Canada et Aveos.
145. D'abord, dans le cadre de cette restructuration, Air Canada, qui était une créancière importante d'Aveos, a acquis une participation minoritaire de 17,5 % dans la compagnie détenant Aveos, Aveos Holding Company, tel qu'il appert de la lettre de souscription intervenue entre Air Canada et Aveos Holding Company le 12 mars 2010, communiquée comme **Pièce D-18**.
146. Cette participation a été acquise par Air Canada dans le but de fournir un apport financier supplémentaire à Aveos.
147. Lors de cette même période, Air Canada et Aveos ont convenu de modifier le billet à terme de l'ordre de 22 millions de dollars émis par Aveos en faveur d'Air Canada, tel qu'il appert d'une copie du *Amended and Restated Term Note* en date du 31 mars 2010, communiquée comme **Pièce D-19**.

148. Ce billet permettait notamment à Aveos de différer ses paiements à Air Canada, sans intérêt, lorsque sa réserve de trésorerie descendait sous un seuil prescrit.
149. Ensuite, étant donné les problèmes de liquidité d'Aveos, Air Canada a accepté de compromettre plusieurs de ses réclamations, tel qu'il appert d'une copie du *Dispute Settlement and Ancillary Matters Agreement* en date du 12 mars 2010, communiquée sous scellé comme **Pièce D-20**.
150. Dans le cadre de ce règlement à l'amiable, les parties se sont entendues pour amender le GTA afin de mettre en place une procédure de contestation des factures favorable à Aveos selon laquelle Air Canada s'engageait à ne pas retenir paiement des premiers 5 millions de dollars facturés par Aveos, malgré que ces factures puissent faire l'objet d'un différend.
151. En outre, en réponse aux représentations d'Aveos à l'effet que le Contrat de services intervenu entre les parties pour la maintenance des cellules (*Services Agreement for Airframe Heavy Maintenance*) n'était pas suffisamment profitable pour cette dernière, Air Canada a choisi d'accommoder Aveos en acceptant d'amender ce contrat, tel qu'il appert d'une copie du *Amendment Agreement to the Transition Agreement and the Services Agreement for Airframe Heavy Maintenance Services* en date de mars 2010, communiquée sous scellé comme **Pièce D-21**.
152. Par cet amendement, Air Canada s'est engagée à compenser Aveos pour les pertes d'exploitation encourues par elle en lien avec les travaux de maintenance effectués sur les cellules, et ce, jusqu'à un maximum de 20 millions de dollars annuellement ou 50 millions de dollars pour la durée de l'entente.
153. En 2012, alors que la situation financière d'Aveos se détériorait, Air Canada a proposé à plusieurs reprises, tant avant qu'après la cessation des activités d'Aveos, d'appuyer financièrement celle-ci pour lui permettre d'entreprendre une restructuration ordonnée et de poursuivre ses activités.
154. Le 15 mars 2012, avant la fermeture par Aveos de ses opérations, Air Canada a transmis à Aveos une première offre de prêt, tel qu'il appert d'une copie du courriel transmis par Michael Rousseau d'Air Canada à Joe Kolshak d'Aveos le 15 mars 2012, communiquée comme **Pièce D-22**.
155. Une nouvelle offre a été présentée le 17 mars 2012, alors qu'Air Canada a offert à Aveos un financement intérimaire de l'ordre de 15 millions de dollars à titre de fonds d'urgence, tel qu'il appert d'une copie du courriel transmis par Michael Rousseau d'Air Canada à Joe Kolshak d'Aveos le 17 mars 2012, communiquée comme **Pièce D-23**. Aucune réponse n'a été reçue d'Aveos avant le dépôt de sa requête pour être placée sous la protection de la LACC.
156. Cette offre de financement intérimaire a été réitérée par Air Canada le 19 mars 2012 dans le contexte de la restructuration d'Aveos. Cette offre a été refusée le même jour par la direction d'Aveos qui a préféré déposer des procédures sous la LACC, tel qu'il appert d'une copie du courriel de refus envoyé par l'avocat d'Aveos à l'avocat d'Air Canada le 19 mars 2012, communiquée comme **Pièce D-24**.

157. Le but de ces offres de financement d'urgence, qui ont ultimement été rejetées par Aveos, était de permettre de stabiliser Aveos afin de lui permettre de rouvrir certaines de ses installations et de rappeler une partie de ses employés.
158. Ces offres ont été mises de l'avant par Air Canada puisque le maintien des activités d'Aveos était primordial pour qu'Air Canada puisse assurer le bon déroulement de ses opérations.
159. Air Canada a formulé ces offres bien que, en date de la fermeture d'Aveos, celle-ci était endettée envers Air Canada pour un montant de plusieurs millions de dollars.
160. Air Canada a également été une partie prenante importante des procédures d'insolvabilité d'Aveos qui se sont déroulées devant la Cour supérieure du Québec présidée par le juge Mark Schragger. La collaboration d'Air Canada a d'ailleurs été soulignée par le CRO :

*[...] Air Canada has been reasonable in this process and is providing support where it can for this and other matters related to the CCAA Proceedings and the DP.*

tel qu'il appert d'une copie du deuxième rapport déposé par le CRO le 1<sup>er</sup> mai 2012, communiquée comme **Pièce D-25**.

161. Le 21 mars 2012, une rencontre s'est tenue entre Air Canada, le CRO, le Contrôleur et Aveos.
162. Lors de cette rencontre, une entente intérimaire a été mise en place selon laquelle Air Canada acceptait notamment de renoncer au paiement par Aveos de son loyer (approximativement 1,5 millions de dollars par mois) et des frais pour les accès aux systèmes de technologie de l'information (approximativement 500 000 \$ par mois), tel qu'il appert d'une copie du premier rapport déposé par le CRO le 3 avril 2012, communiquée comme **Pièce D-26**.
163. Air Canada a aussi collaboré activement dans le cadre du processus de vente mis en place par la Cour dans le but de tenter de trouver un acheteur pour les installations ou les actifs d'Aveos et le transfert des contrats d'entretien la liant à Aveos.
164. À ce sujet, le 22 mars 2012, dans un communiqué de presse, Air Canada a exprimé son soutien au processus de vente et son désir de collaborer avec un fournisseur de services « *qui aspire et a la capacité à assurer des services de réparation et de révision de composants au Canada, principalement à Montréal, Winnipeg, Vancouver et Toronto* », dont copie est communiquée comme **Pièce D-27**.
165. Dans cet objectif, le 18 mai 2012, Air Canada a accepté de retirer sa procédure visant à faire confirmer la terminaison des contrats la liant à Aveos, Pièce D-9, afin de conclure, le 30 mai 2012, une entente de principe avec Aveos et le CRO, Pièce D-10.

166. Cette entente établissait les paramètres de la coopération d'Air Canada dans le cadre du processus de vente et l'objectif de celle-ci était de favoriser la reprise en bloc des activités d'Aveos par un tiers fournisseur.
167. Les grandes lignes de cette entente étaient les suivantes :
- i. l'annulation de l'entente entre Air Canada et Aveos pour la maintenance des cellules vu la décision prise par Aveos de cesser définitivement les activités de cette division à la veille de sa mise sous la protection de la LACC et le peu d'intérêt généré par le processus de vente pour cette division d'Aveos;
  - ii. la conclusion d'un nouveau contrat entre Air Canada et Aveos pour la maintenance exclusive de certains moteurs qu'Aveos pourra tenter de céder dans le cadre du processus de vente de concert avec son usine; et
  - iii. le lancement d'un appel d'offres pour les composantes qui faisaient l'objet des services d'Aveos afin de conclure un contrat exclusif avec un fournisseur de services qui stipulerait que le travail sur les composantes doit être effectué dans les installations actuelles d'Aveos.

tel qu'il appert d'une copie du huitième rapport déposé par le Contrôleur le 5 juin 2012, communiquée comme **Pièce D-28**.

168. Dans ce rapport, le Contrôleur a d'ailleurs souligné l'impact positif de cette entente sur les chances de reprise par un tiers des opérations d'Aveos :
- Pièce D-28, à la page 4.

*The AC Agreement results in a higher probability that both the Engines and Components business will be sold to a party that can restart operations as it will have the support of Air Canada, Aveos' largest customer, however, there are still a number of market risks inherent in the Divestiture Process.*

169. À la lumière de tout ce qui précède, la théorie du complot et de la conspiration préconisée par le Demandeur ne tient tout simplement pas la route.

**ii. Les allégations du Demandeur quant à la baisse de volume de travaux confiés à Aveos**

170. Selon le Demandeur, Air Canada aurait délibérément réduit le niveau de travaux d'entretien et de révision confiés à Aveos sachant pertinemment que ceci mènerait à sa faillite.
171. Or, de telles allégations sont également sans fondement et ne résistent pas à l'analyse.
172. De telles manigances auraient été directement contraires aux intérêts d'Air Canada considérant que ses activités dépendaient directement des services de maintenance qui lui étaient rendus par Aveos.

173. En outre, l'entretien et la révision de cellules, de moteurs et de composantes est un marché hautement cyclique, dont les fluctuations s'expliquent par la combinaison de plusieurs facteurs imprévisibles.
174. Cela dit, sous réserve de ces variations cycliques faisant partie du cours normal des affaires, il n'y a eu aucune diminution des travaux d'entretien et de révision confiés par Air Canada à Aveos.
175. Air Canada a confié à Aveos l'ensemble des travaux d'entretien et de révision qu'elle était contractuellement tenue de lui confier, et ceux-ci étaient impartis à des tiers uniquement lorsqu'Aveos n'était pas en mesure de les effectuer elle-même.
176. D'ailleurs, Air Canada ne pouvait confier à des tiers fournisseurs (« *outsourcing* ») des services pour lesquels Aveos détenait l'exclusivité sans avoir préalablement suivi la procédure prévue par la convention collective la liant aux travailleurs représentés par l'AIMTA, tel qu'il appert d'une copie de l'entente intitulée *Letter of Agreement* intervenue le 8 janvier 2009 entre Air Canada, Aveos et l'AIMTA, communiquée comme **Pièce D-29**.
177. Cette procédure impliquait qu'Air Canada ou Aveos avise l'AIMTA de la décision de sous-traiter des activités de maintenance à une tierce partie. L'AIMTA pouvait ensuite choisir de déférer le tout à un arbitre, lequel jugerait de la conformité de la décision prise par Air Canada ou Aveos.
178. Par ailleurs, aux termes du GTA, Pièce D-16, Air Canada ne pouvait avoir recours à la sous-traitance que « *[i]n the event ACTS is unable or unwilling, for any reason whatsoever (including by reason of a Force Majeure Event) to provide Services in accordance with the terms hereof [...] and if the failure has or may adversely impact AC's business operations in a manner which is unacceptable to Air Canada [...]* ».
179. En outre, à cette même période, plusieurs Contrats de services, Pièce D-17, entre Air Canada et Aveos venaient à échéance, notamment pour la maintenance des cellules (*Services Agreement for Airframe Heavy Maintenance*) et des composantes (*Component Maintenance Services Agreement*).
180. Air Canada a donc lancé certains processus d'appels d'offres visant à confier ces travaux à un ou plusieurs fournisseurs de services, dont potentiellement Aveos qui a été, au même titre que les autres fournisseurs, invitée à soumissionner.
181. Au niveau de la maintenance des cellules, l'appel d'offres a été lancé vers le 6 janvier 2012. Aveos a reçu copie des documents de cet appel d'offres, et a répondu à la première et la deuxième ronde de celui-ci.
182. La soumission d'Aveos a toutefois été écartée après la deuxième ronde, vers le 20 mars 2012, étant donné que ses opérations de maintenance sur les cellules avaient été discontinuées à cette date du fait de sa fermeture.
183. Au niveau de la maintenance des composantes, Air Canada a initialement négocié avec Aveos sur une base exclusive pour le renouvellement d'une entente visant la maintenance des composantes CpFH (« *cost per flight hour* »).

184. Ces négociations ont culminé, vers la fin du mois de janvier 2012, après un mois de discussions, avec la présentation par Aveos d'une offre qu'Air Canada n'a cependant pas alors retenue.
185. Les discussions se sont ensuite poursuivies jusqu'au mois de mars 2012, date à laquelle, étant donné la fermeture d'Aveos, Air Canada a dû déclencher un appel d'offres formel comme mesure de contingence afin de trouver un nouveau fournisseur pour la maintenance de ses composantes.
186. À la lumière de ce qui précède, il est erroné de prétendre qu'Air Canada a sciemment réduit les travaux de maintenance confiés à Aveos dans l'objectif de mener cette dernière à sa perte, alors qu'Air Canada offrait simultanément à Aveos d'importantes concessions financières.

### iii. L'impact majeur de la déconfiture d'Aveos sur les opérations d'Air Canada

187. La cessation abrupte des opérations d'Aveos et la mise à pied permanente de tous ses travailleurs ont eu un impact évident et significatif sur les activités d'Air Canada.
188. Au moment de sa déconfiture, Aveos était le fournisseur principal d'Air Canada en ce qui concerne la maintenance dite lourde de sa flotte.
189. La cessation soudaine des activités d'Aveos a entraîné l'interruption immédiate des services offerts par Aveos sur les actifs d'Air Canada, y compris les cellules, les moteurs, les composantes, les APUs ainsi que d'autres services connexes offerts par Aveos.
190. La fermeture d'Aveos sans préavis du jour au lendemain a donc plongé Air Canada dans une situation de crise à laquelle Air Canada n'était pas préparée.
191. Dès l'annonce de cette fermeture, en plus d'instituer d'urgence des procédures visant à récupérer les éléments d'actifs lui appartenant situés dans les installations d'Aveos, Air Canada a dû rapidement mettre en place plusieurs mesures de contingence visant à sécuriser la poursuite de ses opérations.
192. C'est seulement au cours du mois de février 2012 qu'un plan de contingence préliminaire a été élaboré par une équipe interne chez Air Canada (le « **Plan de contingence** »), tel qu'il appert d'une copie de ce plan, communiquée sous scellé comme **Pièce D-30**.
193. Le Plan de contingence a été préparé par une équipe interne chez Air Canada en réaction à certains signaux d'alarme donnés par Aveos au fil des derniers mois.
194. Aucun plan de contingence en prévision d'une fermeture d'Aveos n'existait auparavant.
195. Le Plan de contingence envisageait une multitude de scénarios possibles, allant du statut quo à la liquidation ordonnée des actifs d'Aveos.

196. Or, de tous les scénarios qu'Air Canada avait envisagés à l'époque, la fermeture soudaine et définitive d'Aveos n'en était pas un, contrairement à ce que le Demandeur laisse entendre sans aucune preuve.
197. Mise devant le fait accompli du démantèlement soudain d'Aveos, et devant la nécessité de maintenir la sécurité de ses appareils pour la poursuite de ses opérations, Air Canada a pris toutes les mesures qui s'imposaient afin de confier de manière temporaire et ponctuelle les travaux de maintenance sur ses appareils à des centres qualifiés.
198. Air Canada a d'ailleurs tenté de déléguer un maximum d'activités d'entretien et de révision de ses appareils dans la région de Montréal, de Québec et dans le reste du Canada, avant de se tourner vers des sources internationales.
199. Air Canada a donc agi de bonne foi à l'égard d'Aveos pendant toute la durée de la relation d'affaires entre les parties, et même après la déconfiture de cette dernière.

**e) L'absence de lien causal**

200. Le lien causal entre la faute alléguée par le Demandeur et le préjudice faisant l'objet d'une demande de compensation au nom des membres du Groupe est inexistant.
201. D'emblée, le Demandeur ne démontre d'aucune façon en quoi le fait qu'Air Canada ne maintienne pas de centres d'entretien et de révision à Winnipeg, Mississauga et Montréal aurait pu être à la source directe et immédiate d'un dommage subi par les membres du Groupe.
202. Même si Air Canada avait l'obligation de maintenir des centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg, Mississauga et Montréal, rien ne l'obligeait à faire effectuer ces travaux par les travailleurs d'Aveos ou à réembaucher spécifiquement les travailleurs d'Aveos ayant été mis à pied en mars 2012.
203. Air Canada n'avait ni l'obligation, ni le besoin de reprendre à son emploi quelque membre en particulier du Groupe, lesquels n'étaient plus à son emploi.
204. Air Canada avait plutôt le loisir d'embaucher, outre ses propres travailleurs de maintenance, n'importe quel autre travailleur qualifié et disponible sur le marché, ou encore de sous-traiter ces tâches à des tiers fournisseurs.
205. Air Canada n'avait pas non plus l'obligation d'assurer quelque volume de travail ou de racheter les activités d'Aveos pour remplir ses obligations. Elle pouvait là encore diversifier les activités d'entretien effectuées dans ses propres centres ou confier certaines de ces tâches supplémentaires à des sous-traitants.
206. Rien ne l'obligeait non plus à réembaucher des membres du Groupe selon les mêmes conditions d'emploi dont ils bénéficiaient au sein d'Aveos, soit le salaire, les avantages sociaux et l'ancienneté.



207. Air Canada réfute également expressément toute prétention selon laquelle tous les membres du Groupe doivent être considérés comme des experts et que tous les membres du Groupe occupaient un poste de nature hautement spécialisé.
208. Plusieurs membres du Groupe occupaient des fonctions non-spécialistes et leurs fonctions pouvaient très bien être remplies par les employés existants d'Air Canada ou par une foule d'autres candidats disponibles sur le marché.
209. Le Groupe se compose en fait en grande partie d'individus qui avaient des tâches qui n'étaient liées d'aucune façon au domaine de l'aéronautique et pour lesquels des postes équivalents existaient dans des entreprises de toutes sortes, tels que le personnel affecté à l'entretien ménager, les travailleurs affectés au contrôle de données techniques, les commis au stock, les acheteurs et travailleurs à l'approvisionnement et le personnel administratif. Ceux-ci n'ont d'ailleurs eu aucune difficulté à se trouver un nouveau poste après leur mise à pied en mars 2012.
210. En ce qui concerne les membres du Groupe dont les tâches étaient plus spécifiquement liées à l'aéronautique, là encore, outre des travailleurs œuvrant au sein d'Air Canada, de multiples autres travailleurs qualifiés auraient en tout temps été disponibles pour effectuer le travail requis dans les divers centres d'entretien et de révision d'Air Canada.
211. Aucun membre du Groupe ne peut donc valablement prétendre que, par suite de la perte de son emploi chez Aveos, il aurait assurément été repris par Air Canada dans la mesure où cette dernière s'était conformée à la Loi et encore moins aux mêmes conditions.

## **f) La problématique des dommages**

### **i. L'indemnité reçue par les membres du Groupe**

212. Air Canada soumet également que les membres du Groupe n'ont subi aucun préjudice en raison du fait qu'une importante proportion de ceux-ci ont déjà bénéficié d'une compensation approuvée par un tribunal compétent et payée par Air Canada en guise d'indemnité de cessation d'emploi, et ce, en contrepartie d'une quittance complète et finale.
213. Lors de la fermeture d'Aveos, la seule obligation incombant à Air Canada, et dont elle s'est entièrement déchargée, était de verser la somme prévue par le HMSP à ses anciens travailleurs, incluant le Demandeur, à titre d'indemnité.
214. À cet effet, le 12 septembre 2012, l'arbitre Teplitsky a rendu une décision arbitrale confirmant qu'Air Canada devait, tel qu'entendu, payer les indemnités à ses anciens employés qui ont fait l'objet d'un transfert à Aveos, tel qu'il appert d'une copie de cette décision et de son amendement, communiquée *en liasse* comme **Pièce D-31**.
215. Le montant total de ce paiement était de 55 millions de dollars, dont la moitié était payable immédiatement, tandis qu'une balance de 25 millions de dollars était

payable par versements égaux aux deux (2) semaines. Un montant de 5 millions de dollars a été conservé en réserve pour financer les griefs éventuels.

216. Le HMSP, Pièce D-4, prévoyait d'ailleurs explicitement que le paiement de ces indemnités devait être considéré comme un paiement en guise de « *notice of termination or layoff and severance pay* » :

*9. Any separation package extended to an employee by Air Canada under this separation program is inclusive of and in complete satisfaction of any and all payment in lieu of notice of termination or layoff and severance pay to which an employee in receipt of the separation package may be entitled from Air Canada/Aveos under the Canada Labour Code and under the applicable collective agreement.*

[Nos soulignements]

217. L'arbitre Teplitsky, a d'ailleurs spécifié dans son ordonnance que même si les termes « *separation payments* » étaient employés par le HMSP, aucun paiement n'était dû en cas de « *separation* ». Il s'agissait plutôt, dans ce cas-ci, de la faillite d'Aveos ou la perte des contrats d'entretien et de révision d'Air Canada, qui était à la source du paiement de la part d'Air Canada.
218. Les indemnités payées par Air Canada aux travailleurs représentés par l'AIMTA avaient pour but de palier aux difficultés que pourraient avoir les travailleurs à la suite de la perte de leur emploi dans le contexte de la déconfiture d'Aveos.
219. Il y a donc nécessairement double emploi avec les dommages réclamés par le Demandeur pour les membres du Groupe, lesquels ont déjà obtenu une compensation pour le préjudice qu'ils prétendent avoir subi.

**ii. Le caractère « collectif » des dommages moraux et des pertes liées aux fonds de pension**

220. Dans la mesure où cette Cour devait quand même décider que les membres du Groupe ont effectivement subi un dommage lié à une faute d'Air Canada, ce qui est nié, Air Canada soumet que les chefs de dommages réclamés à titre collectif ne peuvent faire l'objet d'un tel recouvrement.
221. D'abord, le Demandeur réclame la somme de 15 000 \$ pour lui-même et tous les membres du Groupe en guise de compensation pour les dommages moraux.
222. Or, le Demandeur ne peut valablement mettre de l'avant que les conséquences morales liées à la perte de l'emploi de chacun des membres du Groupe (le stress, la remise en question, la diminution de l'estime de soi, l'insécurité, le sentiment d'injustice et la perte de jouissance de la vie) sont identiques ou même similaires.
223. Une réclamation pour dommages non pécuniaires ne se prête pas à une évaluation collective, d'autant que la souffrance morale ou psychologique doit être mesurée à la lumière de la capacité de chacun à la supporter.

224. Le Demandeur lui-même est de cet avis puisqu'il demande à cette Cour de permettre aux membres du Groupe de présenter des réclamations individuelles pour les dommages non pécuniaires « *supplémentaires* » (tels que des problèmes psychologiques, de l'insomnie, des problèmes familiaux, des divorces et des suicides) que pourraient avoir subis certains membres du Groupe.
225. Plus encore, les dommages moraux pour lesquels le Demandeur souhaite obtenir compensation soit, dans le cas précis du Demandeur, pour l'insomnie liée aux difficultés financières et l'endettement, l'absence de vacances en famille, le manque de moyens financiers pour effectuer des activités sociales, sont intrinsèquement liés aux pertes de revenus d'emploi réclamées par le Demandeur sur une base individuelle
226. Également, le Demandeur ne peut valablement prétendre que les dommages moraux prétendument subis par les conjoints des anciens travailleurs d'Aveos sont semblables et peuvent être évalués collectivement.
227. Les interrogatoires au préalable des membres du Groupe confirment que la situation de chacun des membres du Groupe est un cas d'espèce, particulièrement au niveau des troubles et inconvénients moraux qui ont pu être subis par ceux-ci.
228. D'ailleurs, ce type de dommages moraux ne peut être réclaté à la suite de la perte d'un emploi sauf en des cas graves d'abus de droit.
229. Autrement, le Demandeur réclame un dédommagement pour les pertes encourues à titre de revenus de pension. Le Demandeur prétend qu'il s'agit d'un montant auquel lui-même et tous les membres du Groupe auraient eu droit dans la mesure où Air Canada s'était conformée à la Loi et avait repris les activités d'Aveos.
230. De la même façon que les pertes de revenus d'emploi réclamées par le Demandeur sur une base individuelle, les dommages que pourraient avoir subis le Demandeur et les membres du Groupe au niveau de leurs fonds de pension s'il en est, ne peuvent faire l'objet d'une évaluation globale.
231. Il va sans dire que plusieurs facteurs propres à chacun des membres du Groupe sont susceptibles de faire varier le montant représentant ce dommage, notamment le salaire, le nombre d'années de service ou de participation au régime du membre en question, l'âge de sa retraite et le type de régime de retraite en cause.
232. Cela est d'ailleurs admis par le propre expert du Demandeur, Mallette actuaires inc., qui indique, en ce qui concerne la perte liée aux régimes de retraite, qu'il sera nécessaire d'obtenir plusieurs informations « *sur une base individuelle* » et que « *la situation de chaque membre de l'action sera différente* ».
233. Dans tous les cas, les pertes prétendument subies à titre de revenus de pension ne peuvent d'aucune façon être attribuables à Air Canada, ou encore lui être imputées, particulièrement dans le contexte où elles sont purement hypothétiques et que tout lien d'emploi entre Air Canada et les membres du Groupe était rompu.
234. Ainsi, tant pour les dommages moraux que ceux liés aux fonds de pension, aucune preuve ne pourrait permettre d'établir d'une manière suffisamment précise le

montant total de ces réclamations. Dans les deux cas, une preuve individuelle additionnelle serait requise.

### iii. Le calcul des dommages et l'établissement d'un seuil

235. Dans la mesure où cette Cour devait conclure à la responsabilité d'Air Canada, celle-ci devra nécessairement se livrer à un exercice de quantification des dommages.
236. La question de la quantification des dommages liés à une violation de l'article 6(1)(d) de la Loi n'a pas été tranchée antérieurement dans les jugements déclaratoires rendus par la Cour supérieure et la Cour d'appel du Québec, ces tribunaux ne s'étant pas prononcés sur le seuil de travaux devant être effectué par Air Canada pour que celle-ci se conforme à la Loi.
237. Ceci a d'ailleurs été reconnu par la Cour d'appel en réponse au motif d'appel d'Air Canada selon lequel les conclusions du jugement Castonguay étaient « *imprécises, contradictoires, impossibles d'exécution* » et que ceci avait pour effet de laisser Air Canada dans l'obscurité quant à la nature et au volume des activités qu'elle devait rapatrier ou maintenir.

➤ Pièce D-14, aux paras. 231 à 237.

[231] À cela, on doit cependant répondre que, vu la nature du litige, la Cour supérieure pouvait difficilement fixer le seuil dont parle Air Canada ou s'aventurer à décrire de manière détaillée les activités que la société doit rapatrier au centre de révision de Montréal. Car si la situation se prête à un constat d'inexécution, il n'est pas simple, en effet, de fixer prospectivement le point à partir duquel on considérera qu'Air Canada se conforme en substance à l'obligation que lui fait l'alinéa 6(1)d) de la Loi.

[232] *La difficulté, cependant, est inhérente au débat et, à vrai dire, à l'obligation même que consacre l'alinéa 6(1)d) de la Loi.*

[...]

[237] C'est précisément parce que la Loi formule une norme générale que le juge a limité sa conclusion à une déclaration d'ordre tout aussi général, en trois points, évitant ainsi l'empêchement judiciaire sur la gestion commerciale de la société.

[Nos soulignements]

238. La Loi n'établit pas, et n'a jamais établi, de barèmes à l'obligation d'Air Canada de maintenir des centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg, Mississauga et Montréal. Au contraire, le législateur a délibérément adopté une disposition flexible.

239. À la seule lecture de la disposition législative en cause, il est clair que la Loi ne créait aucun volume d'opération ou nombre précis d'emplois ni de seuil minimal d'activités devant être effectuées et demeurer dans chacune des villes en question en 1988 ou pour les années à venir.
240. D'ailleurs, un tel exercice est dans les faits impossible. La maintenance de la flotte d'aéronefs d'Air Canada n'est pas statique, mais plutôt évolutive. La Loi accordait précisément la souplesse institutionnelle nécessaire à Air Canada, car elle visait une industrie en perpétuel changement et ne pouvait avoir eu pour objet de figer les modalités et le type d'entretien et de révision dans le temps.
241. Par ailleurs, les débats parlementaires ayant menés à l'adoption de la Loi démontrent que, pour des motifs pratiques et dans l'optique de permettre à Air Canada de s'adapter à sa réalité commerciale, certaines tentatives d'inclure à la Loi des dispositions imposant certains seuils précis à Air Canada ont été rejetées :
- Canada, Débats de la Chambre des Communes, *La loi sur la participation publique au capital d'Air Canada : Mesure d'établissement*, 2e session, 33e légis., 8 juillet 1988, pages 17 306-17 307, **Pièce D-32**.

*Pour ce qui est de la sécurité d'emploi, sur laquelle porte un des deux amendements à l'étude, le SCFP signale que, même si certains centres d'entretien sont protégés, il n'y a aucune garantie en ce qui concerne le volume des opérations et le nombre d'emplois dans ces centres. Le projet de loi C-129 n'empêcherait aucunement un conseil d'administration privé de muter à Toronto un grand nombre d'employés des centres de Montréal et de Winnipeg.*

[Nos soulignements]

242. Le président de section de l'un des districts de l'AIMTA a fait valoir lors des délibérations du Comité législatif que, la Loi étant floue comme elle l'est, rien n'empêcherait Air Canada d'avoir recours à la sous-traitance ou de transférer entièrement les emplois vers une autre ville :
- Canada, Débats de la Chambre des Communes, *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le Projet de Loi C-129*, 2e session, 33e légis., 21 juin 1988, pages 2:38 et 2:39, **Pièce D-32**.

*M. V. Blais : Non seulement n'y a-t-il rien dans le projet de loi qui garantisse que ces emplois resteront à Winnipeg, mais le projet de loi ne contient non plus rien qui garantisse que ces emplois resteront des emplois à Air Canada. Rien dans le projet de loi n'empêcherait Air Canada, une fois privatisée, de vendre des éléments de son exploitation [...]. Il n'y a absolument rien qui n'empêcherait Air Canada de vendre son service des finances, de vendre par exemple l'atelier de réparation des moteurs de Dorval à une autre compagnie. Tous les emplois que nous représentons*

à Air Canada sont actuellement menacés; ils pourraient tous disparaître.

[Nos soulignements]

243. Lors des délibérations du Comité législatif, le président général de la composante d'Air Canada du syndicat canadien de la fonction publique a rappelé à nouveau que la Loi n'offrait aucune garantie quant au nombre d'emplois ou au volume de travail :

- Canada, Débats de la Chambre des Communes, *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le Projet de Loi C-129*, 2<sup>e</sup> session, 33<sup>e</sup> légis., 21 juin 1988, p. 2:20, **Pièce D-32**.

*Or, j'ai lu et relu le projet de loi, et je n'y trouve pas la protection promise. Bien que le projet de loi garantisse qu'il y aura certains centres d'entretien, il ne nous offre aucune garantie quant au nombre d'emplois et au volume de travail dans ces centres.*

*Le projet de loi n'empêche aucunement un conseil d'administration privé de muter un grand nombre d'employés de son centre d'entretien de Montréal ou de Winnipeg vers Toronto, par exemple. Ce serait inévitable, advenant qu'Air Canada décide d'acheter des appareils d'une toute nouvelle génération d'un fabricant différent.*

[Nos soulignements]

244. Le jugement Newbould considérait notamment que l'article 6(1)(d) de la Loi avait été rédigé de sorte qu'Air Canada soit en mesure de s'adapter aux changements et aux améliorations techniques de même qu'aux exigences toujours croissantes au niveau de la sécurité.

- Pièce D-5, aux paras. 78 et 94 à 96.

*[78] It is clear that Parliament did not want to build in any specific job protection provisions in the legislation.*

*[...]*

*[94] [...] Parliament refused to include a provision in ACPPA mandating the number of employees that had to be maintained in the three centres. As stated, the legislation and Air Canada's articles require Air Canada to maintain an overhaul centre in Mississauga although Mississauga has never been an overhaul centre in the sense contended by AIMTA and Air Canada has never conducted heavy maintenance on engines and airframes in Mississauga.*

*[95] [...] ACPPA did not provide any minimum employment guarantees and gave little guidance as to what would be involved*

*in maintaining operational and overhaul centres. This is understandable as the requirement to maintain these centres was to operate in the future and it would not be possible to know what business conditions or technical airline maintenance requirements would be in the future. Parliament could not have intended that the centres had to remain in the static condition they were in in 1988.*

[96] *The requirement in ACPPA that Air Canada was to include in its articles an obligation to maintain operational and overhaul centres was vague, and no doubt purposely so. [...]*

[Nos soulignements]

245. Rappelons que, indépendamment des activités d'Aveos, Air Canada employait elle-même approximativement au total 2 500 personnes à temps plein dans ses propres centres de maintenance, dont une importance majorité était répartie dans dans les centres de Winnipeg, Mississauga et Montréal :

Ville	Nombre de travailleurs syndiqués	Nombre de travailleurs non-syndiqués	Nombre total de travailleurs
Winnipeg	41	6	47
Mississauga	852	80	932
Montréal	532	220	752
<b>Totaux :</b>	1425	306	<b>1731</b>

246. Outre les travailleurs embauchés directement par Air Canada, Air Canada confiait également un nombre important de travaux de maintenance en sous-traitance, auprès de fournisseurs opérant dans les villes visées par la Loi.
247. La question du seuil de travaux qui aurait dû être effectué par Air Canada pour que cette dernière se conforme à la Loi pendant toute la période pertinente au présent recours doit donc être tranchée par cette Cour, particulièrement dans le contexte où la réclamation mise de l'avant par le Demandeur se fonde sur le défaut d'Air Canada de réembaucher tous les membres du Groupe.

#### **iv. Les dommages-intérêts punitifs**

248. Le Demandeur prétend non seulement qu'Air Canada a commis une faute civile, mais également qu'Air Canada a adopté un comportement malveillant en enfreignant volontairement la Loi.
249. La thèse défendue par le Demandeur est que ce comportement d'Air Canada constituerait une atteinte illicite et intentionnelle aux droits fondamentaux des membres du Groupe, donnant ouverture à l'octroi de dommages-intérêts punitifs.
250. Encore une fois, le Demandeur ne soumet aucune preuve d'un tel complot ou comportement empreint de mauvaise foi de la part d'Air Canada. Au contraire, la preuve démontre qu'Air Canada n'a ménagé aucun effort pour soutenir Aveos, et ce, pendant toute la période pertinente au présent recours.

251. Qu'il ait ou non force de chose jugée, Air Canada s'appuyait également de bonne foi, et était en droit de s'appuyer, sur les conclusions du jugement Newbould qui lui confirmaient qu'elle respectait entièrement la Loi, uniquement par le biais de ses centres de maintenance en ligne.
252. Dans tous les cas, l'article 1621 C.c.Q. énonce clairement que les dommages-intérêts punitifs doivent être prévus par une disposition législative afin d'être accordés.
253. Le recours du Demandeur est fondé sur une violation alléguée de la Loi. Or, la Loi ne prévoit pas l'attribution de dommages-intérêts punitifs en cas de violation.
254. Autrement, le Demandeur ne peut justifier sa demande de dommages-intérêts punitifs en invoquant la *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12 (la « **Charte** »), puisque celle-ci n'est pas le fondement de son recours.
255. De plus, l'article 55 de la Charte en limite l'application aux matières qui sont de compétence législative du Québec, alors que le recours du Demandeur se fonde sur une loi fédérale.
256. Au surplus, la perte d'emploi subie par le Demandeur et les membres du Groupe ne constitue pas une atteinte à un droit fondamental protégé par la Charte, particulièrement dans le contexte où Air Canada n'a d'aucune façon agi avec malice ou mauvaise foi.
257. La réclamation grossièrement exagérée du Demandeur pour des dommages-intérêts punitifs doit donc être rejetée.

#### **v. Les dommages réclamés pour les conjoints des anciens travailleurs**

258. Le présent recours vise également l'obtention d'une compensation pour les conjoints des anciens travailleurs d'Aveos. Or, rien ne permet de justifier que ceux-ci soient visés par le présent litige.
259. En effet, même considérant que la Loi confère un quelconque droit aux anciens travailleurs au maintien de leur emploi dans les centres d'entretien et de révision de Winnipeg, Mississauga et Montréal, ce qui est expressément nié, le Demandeur ne peut valablement soutenir que cette même disposition viserait à conférer un quelconque droit à des dommages aux conjoints des anciens travailleurs.
260. Le préjudice subi par le conjoint d'un ancien travailleur, s'il en est, ne pourrait être un préjudice direct et immédiat pouvant faire l'objet d'une compensation. Au mieux, il ne pourrait s'agir que de dommages pouvant être qualifiés d'indirects ou « *par ricochet* », lesquels ne sont pas admissibles selon notre droit.
261. En conséquence, il n'existe aucun lien de droit entre Air Canada et les conjoints de ses anciens travailleurs.



**POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :**

**REJETER** la Demande introductive d'instance du Demandeur Gilbert McMullen;  
**LE TOUT** avec dépens.

**Montréal, le 28 juin 2019**



---

**STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L., s.r.l.**

1155, boul. René-Lévesque Ouest  
41<sup>e</sup> étage  
Montréal, Québec, H3B 2V2

**Me Patrick Girard**

Directe : 514 397 3657  
Courriel : [pgirard@stikeman.com](mailto:pgirard@stikeman.com)

**Me Guillaume Boudreau-Simard**

Directe : 514 397 3694  
Courriel : [gboudreau-simard@stikeman.com](mailto:gboudreau-simard@stikeman.com)

**Me Alexa Teofilovic**

Directe : 514 397 3136  
Courriel : [ateofilovic@stikeman.com](mailto:ateofilovic@stikeman.com)

CODE : BS0350  
N/Réf.: 021070-2257

**AVOCATS D'AIR CANADA**

**COUR SUPÉRIEURE  
(Chambre des actions collectives)**

**N° : 500-06-000814-166**

**CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL**

**GILBERT McMULLEN** **Demandeur**

**- c. -**

**AIR CANADA** **Défenderesse**

**BS0350** **N/Réf.: 021070-2257**

**DÉFENSE**

*(Article 170 du Code de procédure civile  
du Québec)*

**ORIGINAL**

M<sup>e</sup> Patrick Girard 514 397 3657  
Courriel: pgirard@stikeman.com

M<sup>e</sup> Guillaume Boudreau-Simard 514 397 3694  
Courriel : gboudreau-simard@stikeman.com

M<sup>e</sup> Alexa Teofilovic 514 397 3136  
Courriel : ateofilovic@stikeman.com

**STIKEMAN ELLIOTT**

Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. AVOCATS  
1155, boul. René-Lévesque Ouest, 41<sup>e</sup> Étage  
Montréal, Québec, Canada H3B 3V2