

# COUR SUPÉRIEURE

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-001002-191

DATE : 28 septembre 2020

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE THOMAS M. DAVIS, J.C.S.**

---

**NATHALIE JUTRAS**

-et-

**MATHIEU BOURDET**

Demandeurs

c.

**AIR CANADA**

-et-

**AIR CANADA ROUGE S.E.C.**

Défenderesses

---

JUGEMENT

---

## **L'APERÇU**

[1] Le 13 mars 2019, Transports Canada émet une directive qui interdit tout vol de l'avion 737 MAX 8 de Boeing (le « **MAX 8** »).

[2] Air Canada détient 24 de ces avions dans sa flotte<sup>1</sup>. Elle doit réaménager son horaire et les appareils qui desservent différentes routes pour pallier les effets de cette directive. Sa stratégie comprend le remplacement de certains vols Air Canada par des

vols d'Air Canada Rouge (**Rouge**). Elle offre différentes options aux personnes concernées à titre de compensation pour cette modification à leur itinéraire.

[3] M<sup>me</sup> Nathalie Jutras (**M<sup>me</sup> Jutras**) et monsieur Mathieu Bourdet (**M. Bourdet**) contestent la démarche d'Air Canada et recherchent l'autorisation d'une action collective visant le groupe suivant :

« Toutes les personnes physiques qui ont acheté un billet d'avion pour un vol avec Air Canada avec départ ou en transit entre le 13 mars 2019 et l'arrêt de la suspension des vols des appareils Boeing 737 MAX par le ministre des Transports du Canada le 13 mars 2019 et dont le vol a été transféré chez Air Canada rouge S.E.C. à bord d'un appareil Airbus A319, d'un appareil Boeing 767-300 ou d'un appareil Airbus A321 suivant cette suspension des vols des appareils Boeing 737 MAX par le ministre des Transports du Canada le 13 mars 2019, sans donner sans condition de compensation financière »

## 1. LE CONTEXTE

[4] Deux accidents impliquant le MAX 8 surviennent, dont un le 10 mars 2019, alors qu'un MAX 8 de la compagnie aérienne Ethiopian Airlines s'écrase. Les 157 personnes à son bord perdent la vie.

[5] Le 13 mars 2019, Transports Canada émet un avis de sécurité restreignant le décollage, l'atterrissage ou le survol de l'espace aérien canadien par tout vol commercial de passagers effectué par des appareils MAX 8. La suspension des vols perdure à ce jour.

[6] Le 10 mars 2019, M<sup>me</sup> Jutras achète directement d'Air Canada, trois billets d'avion aller-retour Montréal - Pointe-à-Pitre en Guadeloupe, avec un aller pour le 18 juillet 2019 et un retour le 29 juillet 2019, pour elle et les membres de sa famille. Les vols doivent être assurés par Air Canada avec le MAX 8.

[7] La famille Jutras a l'habitude de voyager avec Air Canada, compte tenu du type de services offerts. M<sup>me</sup> Jutras allègue que le niveau de services est un élément essentiel à l'achat des trois billets en question pour elle et les membres de sa famille.

[8] Le 10 janvier 2019, M. Bourdet achète quatre billets aller-retour Montréal - Bordeaux pour sa famille. Le départ est prévu le 13 juillet 2019 et le retour le 4 août. Les vols doivent s'effectuer à bord d'un MAX 8. Il soutient « a[voir] choisi spécifiquement de voler avec Air Canada à bord du 737 MAX pour ses caractéristiques [...] mais aussi en raison notamment de la nouveauté de cet appareil et le fait de pouvoir réserver les sièges à l'avance. »

[9] Pour les vols qui devaient être assurés à bord du MAX 8, qui seront maintenant assurés par Rouge, Air Canada offre plusieurs options aux clients, dont :

- Voyager sur ce nouveau vol – En raison de l'absence d'un système de divertissement intégré au dossier du siège sur votre nouveau vol, nous souhaitons vous offrir une réduction de 15 %\*\* sur une prochaine réservation (un code promotionnel vous sera envoyé dans un délai de 30 jours après la fin de votre voyage).
- Réserver un autre vol – tous les frais de changement et suppléments applicables seront annulés si la ville de départ, la destination et la cabine demeurent les mêmes et que vous réservez à nouveau dans les 90 jours suivant la date de départ initialement prévue.
- Annuler votre vol – sans pénalité, pour un remboursement complet. Si vous acceptez cette modification à votre nouveau vol, vous n'avez rien à faire. Vous recevrez automatiquement un courriel contenant les informations sur le nouveau vol.

[10] Les deux demandeurs sont informés de ces options par courriel les 3 et 14 mai 2019<sup>2</sup>, pour M. Bourdet et le 16 mai<sup>3</sup> pour M<sup>me</sup> Jutras.

[11] Ils décident néanmoins de prendre les vols.

[12] Pour M<sup>me</sup> Jutras, les circonstances font en sorte que le vol du retour de la Guadeloupe, le 29 juillet, devient un vol Air Canada avec le niveau de services que la ligne aérienne offre.

[13] Le 12 août 2019, M. Bourdet achète un billet aller seulement Montréal - Edmonton avec un départ le 1<sup>er</sup> février 2020 de son agence de voyages. Le billet émis par l'agence indique que le vol sera opéré par Air Canada sur un appareil Airbus 320. Le billet n'indique pas si un siège est réservé au moment de l'achat<sup>4</sup>.

[14] Par contre, dans la demande d'autorisation, les demandeurs allèguent :

15. Le 2 avril 2019, la défenderesse publie sur son site web une page de Foire aux questions (FAQ) où l'on indique qu'au moins 6 liaisons de la défenderesse Air Canada sont transférées chez la défenderesse Rouge et dont les vols seront assurés par un A319 d'Airbus, soient :

- a) Montréal (YUL)/Toronto (YYZ) vers Reykjavik (KEF);
- b) Montréal, (YUL) vers Fort-de-France (FDF);
- c) Montréal (YUL) vers Halifax (YHZ);
- d) Montréal (YUL) vers Pointe-à-Pitre (PTP);

---

<sup>2</sup> Pièce P-20.

<sup>3</sup> Pièce P-9.

<sup>4</sup> Pièce P-28.

- e) Montréal (YUL) vers St. John's (YYT);
- f) Montréal (YUL) vers Edmonton (YEG).<sup>5</sup>

[15] À vrai dire, le site Web fait état du transfert vers Rouge de beaucoup plus que six vols et quant à Montréal/Edmonton, elle dit :

Montréal (YUL) – Edmonton (YEG)

Deux vols quotidiens (plutôt qu'un) assurés par A319 d'Airbus d'Air Canada Rouge, pour un total de trois vols quotidiens;

[16] Cet extrait de la même pièce est aussi pertinent :

Étant donné que nous ignorons à quelle date le 737 MAX reprendra du service, Air Canada a retiré cet appareil de son horaire jusqu'au 1er juillet 2019 afin de fournir une assurance à ses clients pour leurs réservations et voyages, et pour les besoins de notre planification interne.

Notre planification reste flexible et nous sommes prêts à remettre le 737 MAX en service plus tôt. Cela dépend du moment où les avis de sécurité du gouvernement seront levés et les instances réglementaires internationales accepteront que cet appareil soit exploité. Comme toujours, toutes les décisions seront prises en fonction de la sécurité.<sup>6</sup>

[17] Les demandeurs citent également un communiqué de presse du 25 avril 2019, où Air Canada dit :

Puisque la date de reprise de l'exploitation des 737 MAX n'est pas connue, aux fins de planification et pour apporter à ses clients une certitude quant à leurs réservations et leurs déplacements, Air Canada a maintenant retiré ce type d'appareil de son horaire au moins jusqu'au 1er août 2019.

Les décisions finales relatives à la reprise de l'exploitation des 737 MAX seront fondées sur l'évaluation de la sécurité faite par Air Canada à la suite de la levée des avis sur la sécurité du gouvernement et de l'approbation des autorités réglementaires internationales.

Il est possible de consulter le sommaire complet des modifications d'horaire dans le site [aircanada.com](http://aircanada.com) [...]<sup>7</sup>

[18] Néanmoins, quand M. Bourdet effectue sa réservation pour Edmonton, il ne demande pas à son agent de voyages si le vol peut être assuré par Rouge. Il ne se

---

<sup>5</sup> Demande d'autorisation remodifiée, par. 15.

<sup>6</sup> Pièce P-7.

<sup>7</sup> Pièce P-8.

renseigne pas autrement, croyant que l'histoire du MAX 8 est une histoire du passé.<sup>8</sup> Il cherche un vol direct<sup>9</sup> et le prix n'est pas un facteur clé<sup>10</sup>.

[19] Le 21 octobre 2019, sans autre formalité, dit M. Bourdet, Air Canada émet un nouveau billet d'avion modifiant l'opérateur du vol pour Rouge, sans lui offrir une quelconque compensation. Son agence de voyages lui transfère un nouveau billet<sup>11</sup>.

[20] M. Bourdet soutient que son agence de voyages ne lui a fourni aucune information pour expliquer pourquoi le vol a été transféré vers Rouge.

## **2. LA FAUTE ALLÉGUÉE**

[21] L'argument des demandeurs soulève plusieurs éléments, mais à la base de leur demande, ils allèguent une faute contractuelle. Air Canada devait assurer le même niveau de services sur les vols de rechange offerts à M<sup>me</sup> Jutras et M. Bourdet. N'ayant pas réussi à le faire, elle doit aux demandeurs et aux membres de la classe l'équivalent de 15 % de la valeur des billets achetés pour des vols avec Air Canada. Les offres de compensation sont insuffisantes.

[22] Les demandeurs s'expriment en ces termes pour décrire la différence au niveau des services offerts par Air Canada et Rouge :

- 8.2 La défenderesse Air Canada offre la possibilité de réserver à l'avance le siège de son choix [...] ce que n'offre pas la défenderesse Rouge;
- 8.3 Au surplus, les services offerts en général à bord des vols de la défenderesse Air Canada sont supérieurs à ceux offerts par la défenderesse Rouge, notamment :
  - a) Sièges plus confortables et plus d'espace de dégagement dans les avions d'Air Canada que ceux de Rouge;
  - b) Système de divertissement intégré au siège des avions d'Air Canada, et absent à bord de Rouge;
  - c) L'âge moyen de la flotte d'appareils d'Air Canada est plus petit que la flotte de Rouge;<sup>12</sup>

[23] Quant au MAX 8, c'est un nouvel avion, en service depuis 2017. Selon les demandeurs, il est doté de plusieurs caractéristiques qui ajoutent au confort du passager, dont :

---

<sup>8</sup> Interrogatoire de M. Bourdet du 11 mars 2020, p. 16.

<sup>9</sup> *Id.*, p. 8.

<sup>10</sup> *Id.*

<sup>11</sup> Pièce P-29.

<sup>12</sup> Demande d'autorisation reamendée, par. 8.2 et 8.3.

- a) fauteuils confortables améliorés et atmosphère accueillante créée par l'éclairage d'ambiance novateur à DEL au plafond de l'avion;
- b) système de divertissements à bord mis à niveau et doté d'une interface utilisateur épurée et actualisée, en 15 langues; les passagers pouvant accéder à une programmation audio et vidéo diffusée en mode continu au moyen de leurs appareils personnels;
- c) service Wi-Fi plus rapide grâce aux antennes offrant le plus haut débit de bande passante de l'industrie;
- d) espace de rangement supplémentaire dans les coffres supérieurs permettant de ranger un bagage de cabine pour chacun des passagers à bord;
- e) moteurs silencieux de nouvelle génération qui réduisent le bruit de jusqu'à 40 %, procurant ainsi aux passagers plus de calme et de tranquillité pendant le vol;
- f) le 737 MAX consomme 20 % moins de carburant par siège que les premiers 737.<sup>13</sup>

[24] Les demandeurs allèguent qu'en offrant un rabais de 15 % sur un prochain vol, Air Canada reconnaît que son niveau de services est supérieur à celui offert par Rouge.

[25] Ils affirment qu'Air Canada et Rouge sont des entités distinctes, de sorte qu'Air Canada ne peut pas de son propre gré transférer à Rouge des billets procurés pour ses vols.

[26] La *Loi sur la protection du consommateur*<sup>14</sup> (la « **LPC** ») est également pertinente pour les demandeurs qui estiment que le contrat de transport aérien est un contrat d'adhésion ou un contrat de consommation. Ils font appel aux articles 40 et 272 de celle-ci pour soutenir que :

Le service fourni par les défenderesses doit être conforme aux déclarations faites par ces dernières et les membres sont en droit de demander une compensation pour l'équivalent des services qu'ils n'ont pas reçus.<sup>15</sup>

[27] Les demandeurs prétendent qu'Air Canada a enfreint l'article 11.2 de cette même loi, car elle a unilatéralement modifié le contrat de transport.

[28] Ils allèguent également qu'Air Canada n'a pas appliqué sa *Politique sur les situations inhabituelles indépendantes de notre volonté*. On soutient qu'Air Canada aurait dû appliquer le même principe dont bénéficie le passager qui a une réservation

---

<sup>13</sup> Demande d'autorisation réamendée, par. 11.

<sup>14</sup> RLRQ, c. P-40.1.

<sup>15</sup> Plan d'argumentation des demandeurs, p. 8.

en classe affaires, mais doit voyager en classe économique en raison d'une annulation de son vol :

[...] S'il n'y a plus de place en Classe affaires, l'outil vous réacheminera en classe économique. Vous aurez alors trois options :

- **Garder** le nouveau vol et voyager en classe économique. Si vous choisissez cette option, vous pouvez obtenir un remboursement pour la différence tarifaire en communiquant avec les Services de remboursement d'Air Canada.
- **Chercher** un autre vol sur votre destination (aucuns frais de modification ne s'appliquent).
- **Annuler** tous vos vols restants.<sup>16</sup>

### **3. LA POSITION D'AIR CANADA**

[29] Air Canada affirme vigoureusement qu'il n'y a aucun lien de droit entre les demandeurs et Rouge; Rouge ne vend pas de billets de transport.

[30] Quant à la faute contractuelle mise de l'avant par les demandeurs, Air Canada rétorque qu'une telle faute repose sur la théorie que le type d'avion fait partie du contrat de transport, ce qui n'est pas le cas. De surcroît, même si c'était le cas, l'interdiction de vol du MAX 8 émis par Transports Canada est une force majeure qui libère Air Canada de toute obligation contractuelle envers les personnes ayant réservé des vols à bord de cet avion. Les décisions administratives sur les solutions de rechange offertes aux clients ont été prises après l'occurrence de cette force majeure.

[31] Mais il y plus pour Air Canada; si le type d'avion fait partie du contrat, les demandeurs ont choisi de former un nouveau contrat en acceptant l'offre d'Air Canada de voyager avec Rouge ainsi que le rabais proposé.

[32] Pour ce qui est du niveau de services, Air Canada n'a qu'un seul service de classe économique, que ce soit à bord des avions d'Air Canada ou des avions de Rouge. Elle ajoute qu'à ce niveau, les allégations des demandeurs ne démontrent pas la différence et, plus important, le préjudice qu'ils ont subi.

[33] Air Canada soutient également que Rouge ne doit pas être reconnue comme étant une défenderesse. Elle souligne la déclaration sous serment de M<sup>e</sup> Daniel Magny qui affirme ce qui suit :

10. Dans une décision datée du 10 décembre 2012, l'OTC a conclu qu'en raison de l'accord commercial entre Air Canada et Rouge, par lequel les parties ont convenu qu'Air Canada serait l'entité qui exploiterait les services

---

<sup>16</sup> Pièce P-16.

internationaux réguliers pour lesquels elle détient déjà les licences requises, il n'était pas requis pour Rouge de détenir une licence distincte.

11. En effet, le rôle de Rouge est limité à la fourniture d'aéronefs et d'équipage à Air Canada aux fins de la prestation de services aériens en vertu des licences internationales service régulier d'Air Canada.

[34] Ainsi, peu importe si le vol s'effectue à bord d'un avion portant les couleurs d'Air Canada ou celles de Rouge, le transporteur demeure le même.

[35] En dernier lieu, Air Canada soutient que les circonstances du vol Montréal – Edmonton ne sont pas expliquées et d'entamer une poursuite en raison de ce vol altère la nature du recours. Considérer les raisons qui ont donné lieu à la décision d'utiliser les appareils de Rouge pour un quelconque vol nous mènera loin d'une question commune.

#### 4. L'ANALYSE

##### 4.1 Le droit

[36] Les critères d'autorisation doivent recevoir une interprétation large et libérale comme l'explique la Cour suprême du Canada dans *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs* :

[59] À l'étape de l'autorisation, le tribunal exerce un rôle de filtrage. Il doit simplement s'assurer que le requérant a satisfait aux critères de l'art. 1003 *C.p.c.*, sans oublier le seuil de preuve peu élevé prescrit par cette disposition. La décision du tribunal saisi de la requête en autorisation est de nature procédurale puisqu'il doit décider si le recours collectif peut être autorisé à aller de l'avant.

[...]

[61] À la présente étape, le tribunal, dans sa fonction de filtrage, écarte simplement les demandes frivoles et autorise celles qui satisfont aux exigences relatives au seuil de preuve et au seuil légal prévus à l'art. 1003. Le but de cet examen n'est pas d'imposer un lourd fardeau au requérant, mais simplement de s'assurer que des parties ne soient pas inutilement assujetties à des litiges dans lesquels elles doivent se défendre contre des demandes insoutenables. La Cour d'appel a décrit l'exigence relative au seuil comme suit : « le fardeau en est un de démonstration et non de preuve » ou, en anglais, [TRADUCTION] « *the burden is one of demonstration and not of proof* » (*Pharmascience Inc. c. Option Consommateurs*, 2005 QCCA 437, [2005] R.J.Q. 1367, par. 25; voir également *Martin c. Société Telus Communications*, 2010 QCCA 2376 (CanLII), par. 32). [...]

[67] À l'étape de l'autorisation, les faits allégués dans la requête du requérant sont tenus pour avérés. Le fardeau imposé au requérant cette



étape consiste à établir une cause défendable, quoique les allégations de fait ne puissent être « vague[s], générale[s] [ou] imprécise[s] » (voir *Harmegnies c. Toyota Canada inc.*, 2008 QCCA 380 (CanLII), par. 44).<sup>17</sup>

[37] Dans l'arrêt plus récent *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal c. J.J.*, la Cour suprême réaffirme le rôle du Tribunal au stade de l'autorisation :

[7] À l'étape de l'autorisation, le tribunal exerce un « rôle de filtrage » : *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, 2013 CSC 59, [2013] 3 R.C.S. 600, par. 59 et 65; *Vivendi*, par. 37. Il doit simplement s'assurer que le demandeur satisfait aux conditions énoncées à l'art. 575 *C.p.c.* Dans l'affirmative, l'exercice de l'action collective doit être autorisé. La Cour supérieure procédera plus tard à l'examen du fond du litige. Ainsi, lorsqu'il vérifie si les conditions prévues à l'art. 575 *C.p.c.* sont respectées au stade de l'autorisation, le juge tranche une question purement procédurale. Il ne doit pas se pencher sur le fond du litige, étape qui s'amorce seulement après l'octroi de la demande d'autorisation : *Infineon*, par. 68; *Vivendi*, par. 37; *Marcotte c. Longueuil (Ville)*, 2009 CSC 43, [2009] 3 R.C.S. 65, par. 22.<sup>18</sup>

[38] Alors qu'il était à cette Cour, le juge Sansfaçon explique succinctement à son tour, le rôle du Tribunal dans *Union des consommateurs c. Sirius XM Canada Holdings Inc.* :

[10] La Cour d'appel, à l'instar de la Cour suprême du Canada, enseigne que la demande d'autorisation d'exercer une action collective est un processus de filtrage et de vérification du mérite possible de l'action dont l'objectif est d'écartier les recours insoutenables ou frivoles. La Cour ajoute que lors de son analyse, le juge doit garder à l'esprit que les conditions d'autorisation doivent recevoir une interprétation et une application larges afin que se réalisent les objectifs de ce type de véhicule procédural.

[11] Le juge doit de plus tenir pour avérées les allégations de la demande, éviter de s'aventurer sur le fond du litige et n'appliquer que la norme de la simple « démonstration ».<sup>19</sup>

(Références omises)

[39] Qu'en est-il dans le présent dossier?

#### 4.2 L'article 575(1)

[40] À l'instar des demandeurs, le Tribunal estime que les questions de fait et de droit soulevées par les membres putatifs de la classe sont similaires. Ils ont acheté des billets en prévision de voyager avec Air Canada et ont finalement voyagé avec Rouge.

---

<sup>17</sup> 2013 CSC 59.

<sup>18</sup> 2019 CSC 35.

<sup>19</sup> 2018 QCCS 2137.

[41] Les allégations de la demande d'autorisation font état d'une différence entre le niveau de services et le niveau de confort entre la ligne principale et Rouge. Ces allégations factuelles doivent être tenues pour avérées, à ce stade.

[42] Vu l'impact de cette différence sur les clients, est-ce qu'Air Canada a commis une faute contractuelle en n'offrant pas un rabais sur le billet initialement acheté?

[43] A-t-elle fait défaut de respecter l'article 40 de la LPC?

[44] Les mesures de réparation offertes, suffisaient-elles à respecter les obligations contractuelles et statutaires d'Air Canada?

[45] Ces questions s'appliquent à chaque membre de la classe, au moins en relation avec les vols qui devaient s'effectuer à bord du MAX 8 et qui étaient finalement assurés par Rouge.

[46] Est-ce qu'on peut arriver à la même conclusion en lien avec tout vol d'Air Canada qui devient un vol avec Rouge durant la suspension des vols du MAX 8? Bien que dans son jugement du 27 janvier 2020, le Tribunal a permis la modification qui élargissait la classe originalement proposée, il doit quand même décider s'il y a une ou des questions communes permettant l'autorisation d'une action collective en relation avec ces vols.

[47] La portée du premier alinéa de l'article 575 est analysée par la Cour suprême dans *Vivendi Canada Inc. c. Dell'Aniello*, qui a conclu sur la question en ces termes :

[60] À la lumière de ces principes, nous sommes d'avis que le juge d'autorisation s'est mépris lorsqu'il a insisté sur la possibilité que de nombreuses questions individuelles doivent éventuellement être analysées. Il aurait dû plutôt se demander si la condition prévue à l'al. 1003a) était remplie, c'est-à-dire si le requérant avait établi la présence d'une question commune qui ferait progresser le règlement du litige pour l'ensemble des membres du groupe et qui ne jouerait pas un rôle négligeable quant au sort du litige.<sup>20</sup>

[48] Le Tribunal doit également tenir compte de la proportionnalité, comme l'explique la Cour d'appel dans *Union des consommateurs c. Air Canada*, en particulier « lorsque se pose la question de l'ampleur du recours et de la détermination des questions communes, dites « connexes »... ».<sup>21</sup>

[49] Dans le cas des vols transférés à Rouge depuis que le MAX 8 est retiré du service, il y a possiblement une question commune, soit celle qui vise le droit d'Air Canada de transférer des vols Air Canada à Rouge sans offrir de rabais, mais est-ce que poser cette question relative à tout vol qui a été ainsi modifié risque de ne pas faire progresser le règlement du litige?

---

<sup>20</sup> 2014 CSC 1.

<sup>21</sup> 2014 QCCA 523, par 43.

[50] Le Tribunal reprend ce qu'Air Canada dit dans son plan d'argumentation :

89. Les allégations de la Demande d'autorisation, notamment quant au nouveau vol de M. Bourdet en février 2020, entraînent un syllogisme juridique complètement différent de celui initialement allégué. Selon les allégués d'origine de la Demande d'autorisation, les membres du groupe ayant été transférés d'un Boeing 737 MAX exploité par Air Canada vers certains appareils exploités par Rouge devraient être indemnisés en raison d'une supposée faute contractuelle des défenderesses. Or, les amendements ajoutent au groupe tous les passagers d'Air Canada ayant été transférés vers un vol exploité par Rouge sans égard à la cause et aux circonstances du transfert, ainsi qu'au type d'appareil initial.

90. En pratique, les demandeurs proposent maintenant de représenter deux groupes distincts : (i) les passagers qui devaient voyager à bord d'un appareil Boeing 737 MAX avec Air Canada, mais qui ont dû être transférés à bord d'un appareil exploité par Rouge selon la séquence des faits allégués dans la Demande d'autorisation et (ii) les passagers ayant été transférés d'un appareil exploité par Air Canada vers un appareil exploité par Rouge sans égard à la cause du transfert et sans aucune allégation factuelle décrivant la situation de ces passagers.

91. En présence de ces deux groupes, il n'existe aucune question commune pouvant être tranchée sur une base collective aux deux groupes. En ce qui concerne le deuxième groupe, les questions soulevées exigent plutôt une analyse sur une base individuelle, pour chacun des membres du groupe et chacun des billets achetés par ceux-ci. [...] <sup>22</sup>

[51] Or, le Tribunal est largement en accord avec ces paroles. Il peut y avoir toute sorte de circonstances pour expliquer le transfert d'un vol Air Canada à Rouge et ces circonstances ne sont aucunement alléguées dans la demande d'autorisation. On nous présente qu'une simple allégation évoquant que le billet acheté en août 2019 par l'entremise d'une agence de voyages pour un vol avec Air Canada est modifié en octobre 2019 pour un vol avec Rouge. Les billets émis par l'agence de voyages sont produits, mais le document n'offre aucune information sur le prix. On ignore si le transfert a été occasionné par la situation avec le MAX 8 ou pour une autre raison, bien qu'on sache que certains vols vers Edmonton devaient être assurés par Rouge.

[52] En revanche, avec égards à la position d'Air Canada, le Tribunal voit au moins une question commune, même si la modification à la classe change le syllogisme initial. Cette nouvelle description ne nous mène pas vers une situation où il n'y a plus de question commune. L'article 575(1) C.p.c. demeure satisfait.

[53] Rappelons que les demandeurs entreprennent une action contractuelle et peu importe les raisons du transfert d'un vol Air Canada vers Rouge, le Tribunal aura à

---

<sup>22</sup> Plan d'argumentation des défenderesses Air Canada et Air Canada S.E.C. en contestation de la *Demande remodifiée d'autorisation d'exercer une action collective*.

décider si le contrat entre Air Canada et le passager lui permettait de faire un tel transfert sans offrir un rabais sur le prix du billet. Par ailleurs, cette question n'est guère différente de celle qui a trait aux personnes dont les vols à bord du MAX 8 ont été transférés à Rouge. Et, le Tribunal n'aura pas nécessairement à regarder tous les faits qui ont donné lieu au transfert d'un vol Air Canada vers Rouge pour répondre à cette question.

[54] De surcroît, la description de la classe comporte le qualificatif « sans donner sans condition de compensation financière ». Celui-ci limitera également l'étendue du débat devant le Tribunal.

[55] La règle de proportionnalité n'est pas enfreinte non plus, bien que le débat soit plus long. L'arrêt de la Cour d'appel dans *D'Amico c. Procureure générale du Québec*, nous enseigne :

[42] Dans l'arrêt *Vivendi Canada c. Dell'Aniello*, la Cour suprême confirme l'importance de la proportionnalité en matière de gestion de l'instance, mais elle affirme haut et fort que ce principe ne constitue pas et ne doit pas être traité comme un cinquième critère indépendant. Le juge autorisateur n'a donc pas à se demander si l'action collective est le véhicule procédural le plus adéquat. La proportionnalité doit être considérée, explique la Cour suprême, dans l'appréciation des quatre critères de l'article 575 *C.p.c.* :<sup>23</sup>

(Référence omise)

[56] Au niveau de la proportionnalité, on peut ajouter que la période de la réclamation se limite à celle qui est postérieure à l'interdiction en relation avec les MAX 8. Ainsi, la défense d'Air Canada que les transferts aux vols de Rouge sont le résultat d'une force majeure demeure. C'est encore plus le cas en lien avec les vols vers Edmonton, car la preuve démontre qu'il s'agit d'une destination qui avait été initialement affectée par la décision de Transports Canada.

### **4.3 Article 575(2)**

#### **4.3.1 Le droit d'action contre Rouge**

[57] Le Tribunal peut disposer de cet élément rapidement. À l'instar d'Air Canada, il est d'avis que les demandeurs n'ont aucun droit d'action contre Rouge. Il n'est pas nécessaire de faire une analyse des documents corporatifs pour en arriver à cette conclusion. Les demandeurs ont contracté avec Air Canada et allèguent que celle-ci n'a pas respecté ses obligations contractuelles à leur égard; les dommages réclamés sont le résultat de la faute d'Air Canada.

---

<sup>23</sup> 2019 QCCA 1922.

### 4.3.2 L'action contre Air Canada

[58] Air Canada a-t-elle commis une faute contractuelle?

[59] Le 27 novembre 2019, le Tribunal prononce un jugement sur la preuve appropriée. Il permet la production de deux déclarations sous serment et plusieurs documents du site Web d'Air Canada qui décrivent les conditions régissant l'achat d'un billet d'avion.

[60] Dans sa déclaration sous serment, M<sup>me</sup> Nathalie Bruneau explique le processus de l'achat d'un billet à partir du site Web d'Air Canada. Elle affirme qu'afin de compléter l'achat, le client doit :

Confirmer les renseignements pour le(s) vol(s) et procéder au paiement. Lors de cette étape, il est bien indiqué qu'en cliquant sur le bouton « J'accepte, acheter », le passager confirme qu'il a lu et accepte les règles tarifaires (départ, retour), les *Conditions générales de transport et Tarifs* et les restrictions relatives aux marchandises dangereuses d'Air Canada. Un hyperlien est disponible pour accéder à ces diverses conditions, tel qu'il appert de l'extrait du site internet (pièce D-3A).<sup>24</sup>

[61] La règle 80 du document Tarif International – Règles Générales Applicables au Transport des Passagers et des Bagages<sup>25</sup>, accessible à tout passager au moment où il fait sa réservation, est limpide; il n'y a pas de garantie que le vol sera à bord d'un quelconque appareil. Les éléments les plus pertinents de la règle 80 sont :

#### RÈGLE 80 – PERTURBATIONS D'HORAIRE

##### A. Généralités

1) Horaires non garantis Les heures de départ et d'arrivée, la durée du trajet ainsi que le type d'appareil indiqués dans l'horaire ou ailleurs sont approximatifs, non garantis et ne font d'aucune façon partie du contrat de transport...

[...]

##### B. Transport de remplacement organisé par le transporteur exploitant

Le transporteur exploitant le vol qui fait l'objet d'une perturbation d'horaire doit prendre des mesures pour le transport de remplacement du passager et mettre en application son propre plan d'urgence en cas de retard sur l'aire de trafic.

[...]

<sup>24</sup> Déclaration sous serment de M<sup>me</sup> Bruneau, par. 4 k).

<sup>25</sup> Pièce D-3c; les règles applicables aux tarifs intérieurs sont semblables, pièce D-3d.

**C. Perturbation d'horaire**

## 1) Définition

« **Perturbation d'horaire** » : Une des perturbations ci-dessous :

[...]

c) substitution d'appareil ou de classe de service;

[...]

## 2) Loi applicable

Dans le cas d'une perturbation d'horaire, Air Canada doit appliquer les mesures décrites dans la présente règle en conformité avec le RPPA, à moins de dispositions contraires dans les lois locales applicables.

[...]

## 4) En cas de perturbation d'horaire, le transporteur prendra l'une des mesures suivantes :

[...]

a) transporter le passager à bord de l'un de ses autres avions de passagers ou dans une autre de ses classes de service où une place est choisie par le transporteur;

b) fournir l'endos autorisant la prise en charge par un autre transporteur aérien avec lequel Air Canada a un accord pour un tel transport pour la partie non utilisée du billet aux fins du réacheminement ou, au choix du transporteur; [...]

(Le Tribunal souligne)

[62] Or, dans les trois cas, on est devant une perturbation d'horaire, vu la substitution d'appareil.

[63] Par contre, Air Canada a fait exactement ce que la règle prévoit, soit de transporter les demandeurs à bord d'un autre appareil. On ne peut pas y trouver une faute contractuelle.

[64] Mais qu'en est-il de l'affirmation que la classe de service sur Rouge est inférieure?

[65] À la règle 30, on constate que « Le transporteur offre différents tarifs pour chaque classe de service » et à la règle 25, qu'un billet est valable pour la classe de service pertinente.

[66] C'est à sa règle 30 que le Tarif énumère les classes de service. Voici les éléments les plus pertinents :

**B. Classes de service**

Certains produits et services sont offerts gratuitement selon la classe de service ou le tarif acheté, notamment l'enregistrement distinct, les divertissements à bord, l'utilisation d'écouteurs/d'un appareil, le matériel de lecture, les repas, les boissons (certaines alcoolisées), etc. Ces produits et services sont des prestations dont la disponibilité n'est pas garantie. Aucune compensation ne sera offerte en raison de leur non-disponibilité, y compris pour la non-disponibilité de divertissements à bord et de choix de repas.

[67] En dépit de cette règle qui stipule qu'aucune compensation ne sera offerte advenant la non-disponibilité de certains services, pour les vols internationaux des demandeurs, transférés aux appareils de Rouge, Air Canada a quand même offert une certaine compensation.

[68] Et à la règle 30, on y voit quatre classes de services : la classe Signature, la classe affaires, la classe Économique Privilège/Premium Rouge et la classe économique.

[69] Le Tarif reconnaît que l'offre en classe économique peut être moindre sur les vols de Rouge. Le service en classe économique est décrit en ces termes :

Classe économique

- a) Le service de classe économique est offert aux passagers qui paient un tarif de classe économique pour le transport en cabine de classe économique des vols exploités par Air Canada, Air Canada Express et Air Canada Rouge.
- b) Dans la mesure où la durée des vols s'y prête, les passagers prenant place en cabine de classe économique de certains vols se voient offrir des prestations à bord telles que repas et boissons gratuits (ce qui comprend les cocktails, la bière et le vin sauf à bord des vols exploités par Air Canada Rouge), ainsi que l'utilisation sans frais d'écouteurs pour les divertissements audiovisuels (lorsque ce service est proposé à bord; dans le cas des vols d'Air Canada Rouge, l'utilisation d'un appareil et d'écouteurs est proposée à titre onéreux). À bord de certains vols, des frais s'appliquent aux écouteurs, au lecteur, et une gamme de repas, collations et boissons alcoolisées est proposée à titre onéreux.

(Le Tribunal souligne)

[70] Or, vu la distinction dans le tarif et compte tenu des faits allégués dans la demande d'autorisation quant au niveau de service et à la lumière de la reconnaissance d'Air Canada que le transfert de vol sur un avion de Rouge méritait une compensation,

on peut aisément conclure que le débat à savoir si le service à bord des vols avec Rouge équivaut au service à bord des vols avec Air Canada n'est pas frivole.

[71] Est-ce qu'Air Canada a tout de même respecté ses obligations contractuelles, en tenant pour acquis que le service à bord des vols Rouge peut être moindre? Pour le dire autrement, avait-elle l'obligation d'offrir un rabais sur le billet?

[72] Pour cela, il faut avoir recours à la règle 100 qui a trait aux remboursements :

**D. Remboursements pour des causes imputables au transporteur**

1) Aux fins du présent alinéa, le terme « remboursement pour des causes imputables au transporteur » (parfois appelé « remboursement involontaire ») désigne tout remboursement pour des raisons dépendantes de la volonté du transporteur, versé en cas d'empêchement du passager d'utiliser entièrement ou partiellement son billet; par exemple : en cas de retard ou d'annulation d'un vol qui dépend de la volonté du transporteur; d'incapacité du transporteur de fournir des places antérieurement confirmées (refus d'embarquement); de substitution, par le transporteur, d'un type d'appareil par un type différent ou d'une classe de service par une classe de service inférieure (déclassement) autrement qu'à la demande du passager; de correspondance manquée en raison d'une perturbation d'horaire dépendante de la volonté du transporteur ou de l'omission d'un arrêt prévu attribuable à une situation qui dépend de la volonté du transporteur.

2) Montant des remboursements pour des causes imputables au transporteur

[...]

**c)** Lorsqu'une perturbation d'horaire dépendante de la volonté du transporteur oblige le passager à voyager selon une classe de service inférieure à celle achetée :

i. Si le passager est informé du changement de classe de service plus de sept jours avant le départ, Air Canada rembourse la différence de prix, le cas échéant;

ii. Si le passage est informé du changement de classe de service sept jours ou moins avant le départ, Air Canada offre un remboursement selon les critères suivants :

(Le Tribunal souligne)



[73] Par contre, la règle 100 ne prévoit pas de remboursement pour le cas en litige, soit le transfert de la classe économique d'Air Canada à la classe économique de Rouge.

[74] Néanmoins, au stade de l'autorisation, le Tribunal ne peut pas conclure qu'un débat sur la question serait frivole.

[75] À la lumière des articles 1425, 1426 et 1432 C.c.Q. et possiblement d'autres articles, on peut imaginer une discussion légitime sur l'interprétation à donner au contrat et au tarif. De prendre position à ce stade empiéterait sur le fond du litige.

[76] Pour terminer la discussion sur ce point, le Tribunal estime que les affirmations de M<sup>me</sup> Bruneau dans sa déclaration sous serment ne modifient pas sa conclusion qu'il existe un besoin de tenir un débat loyal sur les obligations contractuelles d'Air Canada au mérite. Rappelons ce qu'elle dit :

8. Lorsqu'un passager réserve son ou ses vols sur le site internet d'Air Canada, la destination choisie ainsi que le ou les vols sélectionnés vont déterminer si le ou les vols sont desservis par Air Canada ou Air Canada Rouge S.E.C.
9. La tarification d'un billet n'est pas établie en fonction du type d'appareil qui sera utilisé pour effectuer un vol, qu'il soit opéré par Air Canada ou Air Canada Rouge S.E.C.

[77] Ces paroles ne répondent pas à la question de savoir si la tarification est établie en fonction du fait qu'un vol est opéré par Air Canada ou par Rouge.

[78] Mais, est-ce que la force majeure exonère Air Canada de ses obligations contractuelles en vertu du Tarif, de sorte que l'analyse de celles-ci soit redondante?

[79] Il se pourrait que cela soit le cas; par contre, cette détermination devra se faire au mérite. Bien qu'à ce stade, le Tribunal soit très réceptif à l'argument de force majeure, vu la décision d'un tiers de suspendre les vols du MAX 8, un regard de la pièce P-7 démontre que seulement certains vols ont été transférés à Rouge. Or, la force majeure comporte un élément factuel, qui devra être entendu au mérite. Cela est encore plus vrai à la lumière du fait que ce ne sont pas tous les vols qui ont reçu le même sort que ceux des demandeurs.

[80] Les conséquences de la décision des demandeurs d'accepter l'offre d'Air Canada sont également une question pertinente. Cependant, comme la question précédente, elle n'est pas une pure question de droit. Les différentes raisons qui ont contribué à cette décision peuvent être pertinentes et devront être considérées par le juge de mérite.

[81] Quant à l'argument qui a trait à l'article 40 de la LPC, il s'agit aussi d'une question qui relève du fond. Est-ce que le service fourni était « conforme à la description qui en est faite dans le contrat »<sup>26</sup>. Bien que la violation qu'on allègue de cet article semble peu évidente, on ne peut pas statuer à ce stade que la question est frivole.

#### 4.3.3 Article 575 (3)

[82] Au niveau de cet article, il n'y a pas vraiment de débat. Depuis l'interdiction visant les MAX 8, c'est probable qu'il y ait des milliers de personnes dont les vols furent transférés vers Rouge. C'est précisément le genre de situation que le législateur envisageait en permettant ce recours.

#### 4.3.4 Article 575 (4)

[83] De l'avis du Tribunal, les deux représentants proposés satisfont aux critères de ce paragraphe et de l'arrêt *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, où la Cour suprême dit :

[149] Selon l'alinéa 1003d) *C.p.c.*, « le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant [doit être] en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres ». Dans *Le recours collectif comme voie d'accès à la justice pour les consommateurs* (1996), P.-C. Lafond avance que la représentation adéquate impose l'examen de trois facteurs : « ... l'intérêt à poursuivre [ . . . ], la compétence [ . . . ] et l'absence de conflit avec les membres du groupe . . . » (p. 419). Pour déterminer s'il est satisfait à ces critères pour l'application de l'al. 1003d), la cour devrait les interpréter de façon libérale. Aucun représentant proposé ne devrait être exclu, à moins que ses intérêts ou sa compétence ne soient tels qu'il serait impossible que l'affaire survive équitablement.<sup>27</sup>

#### 4.4 La portée territoriale de la classe

[84] Air Canada voudrait que la classe soit limitée aux résidents du Québec, car l'action se base essentiellement sur le Code civil et la *Loi sur la protection de consommateur*. Elle se méprend. De savoir si Air Canada a respecté ses obligations contractuelles hors Québec fera appel sans doute aux principes semblables à ceux qui s'appliquent en droit civil. Bien sûr, les protections statutaires en matière de protection du consommateur peuvent être différentes d'une province à l'autre, mais il y aura sans doute des points en commun qui permettront à une ou un juge québécois de trancher.

---

<sup>26</sup> Article. 40 de la LPC.

<sup>27</sup> 2013 CSC 59.

**POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[85] **ACCUEILLE** la demande des demandeurs pour obtenir l'autorisation d'exercer une action collective;

[86] **ATTRIBUE** à la demanderesse Nathalie Jutras et au demandeur Mathieu Bourdet le statut de représentant aux fins d'exercer cette action collective pour le compte du groupe suivant :

Toutes les personnes physiques qui ont acheté un billet d'avion pour un vol avec Air Canada avec départ ou en transit entre le 13 mars 2019 et l'arrêt de la suspension des vols des appareils Boeing 737 MAX par le ministre des Transports du Canada le 13 mars 2019 et dont le vol a été transféré chez Air Canada rouge S.E.C. à bord d'un appareil Airbus A319, d'un appareil Boeing 767-300 ou d'un appareil Airbus A321 suivant cette suspension des vols des appareils Boeing 737 MAX par le ministre des Transports du Canada le 13 mars 2019, sans donner sans condition de compensation financière.

[87] **IDENTIFIE** les questions à trancher collectivement comme suit :

- a) Est-ce que le contrat entre les membres du Groupe et la défenderesse Air Canada constitue un contrat d'adhésion et un contrat de consommation?
- b) Est-ce que la défenderesse Air Canada a fait défaut d'exécuter son obligation de rendre les services pour lesquels les membres du Groupe ont payé et convenu avec elle?
- c) Est-ce que la défenderesse Air Canada a commis une faute contractuelle en facturant les membres du Groupe le même prix après le transfert de leur vol d'Air Canada à Rouge à bord d'un appareil A319, 767-300 ou A321?;
- d) Est-ce que les membres du Groupe sont en droit de réclamer une réduction proportionnelle à leur obligation corrélative, soit une réduction sur le paiement du prix des billets d'avion?
- e) Est-ce que les membres du Groupe sont en droit de réclamer des dommages-intérêts équivalents à la différence entre le montant payé et la valeur de la prestation de services véritablement reçue?
- f) Est-ce que les membres du Groupe sont en droit d'exiger des défenderesses qu'elles appliquent leur *Politique sur les situations inhabituelles indépendantes de notre volonté*, et si oui, quel en est le montant?

[88] **IDENTIFIE** les conclusions recherchées comme suit :

**ACCUEILLIR** l'action collective intentée par les demandeurs pour le compte des membres du Groupe contre les défenderesses;

**CONDAMNER** les défenderesses à payer aux demandeurs et aux membres du Groupe la somme équivalent à 15 % du prix total des billets, à parfaire, avec intérêts au taux légal majoré de l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q. calculés à compter de la date de signification de l'action collective;

**ORDONNE** le recouvrement collectif de cette somme;

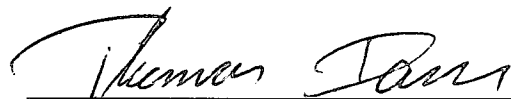
**LE TOUT** avec frais de justice, incluant les frais d'avis et frais d'experts.

[89] **DÉCLARE** que, sauf exclusion, les membres du Groupe seront liés par tout jugement à intervenir dans l'action collective de la manière prévue par la loi;

[90] **FIXE** à 60 jours, la période pendant laquelle un membre peut demander à être exclu, suite à laquelle tous les membres du Groupe qui n'auront pas demandé l'exclusion seront liés par le jugement à intervenir dans la présente action collective;

[91] **CONVOQUE** les parties à une audience dans les 60 jours du présent jugement pour traiter de la publication et la diffusion d'un avis aux membres du Groupe;

[92] **LE TOUT** avec frais de justice, incluant les frais d'avis.

  
\_\_\_\_\_  
THOMAS M. DAVIS, J.C.S.

M<sup>e</sup> Éric Perrier  
M<sup>e</sup> Réjean Paul Forget  
M<sup>e</sup> Francis Thibault-Ménard  
PERRIER AVOCATS - ATTORNEYS  
Avocats des demandeurs

M<sup>e</sup> Simon J. Seida  
M<sup>e</sup> Robert J. Torralbo  
M<sup>e</sup> Maude Gérin-Lajoie  
BLAKE, CASSELS & GRAYDON S.E.N.C.R.L.  
Avocats des défenderesses

Date d'audience : 29 juin 2020