

BORDEREAU DE TRANSMISSION

424

LANGLOIS
KRONSTRÖM
DESJARDINS**SIGNIFICATION PAR TÉLÉCOPIEUR
(Art. 140.1 et ss C.p.c. et règle 6 R.P.C.S.)**

DATE / DATE :	2015-06-25	HEURE / TIME :	
----------------------	-------------------	-----------------------	--

DESTINATAIRE / ADRESSE

Nom de l'avocat / Name of the lawyer :	Mr. David Bourgoïn
Société / Company :	BGA, BARRISTERS & SOLICITORS, LLP
Ville / City :	Quebec
Télécopieur / Telecopier :	(418) 692-5695
Téléphone / Telephone :	(418) 523-4222
Votre dossier / Your file :	

EXPÉDITEUR / SENDER

Nom de l'avocat / Name of the lawyer :	Me Vincent de l'Étoile
Ville / City :	Montréal
Notre dossier / Our file :	96111-13

NATURE DU DOCUMENT SIGNIFIÉ / NATURE OF THE DOCUMENT SERVED

Numéro de Cour / Court Number:	500-06-000588-117
Nom des parties / Name of parties:	Nicole Chabot c. WestJet
Nature du document / Nature of document:	REQUÊTE DE LA REQUÉRANTE – DÉFENDERESSE WESTJET POUR PERMISSION D'APPELER

Nous vous transmettons
We are transmitting

19

pages incluant cette page.
pages including this covering page.

Si vous ne recevez pas la totalité des pages ou si l'une d'elles s'avère illisible ou incomplète, veuillez communiquer avec: / If any pages are missing, incomplete or illegible, please contact:

Nom, poste # : **Sylvie L'Espérance, poste 7817**

N.B. Si cette télécopie vous est transmise par erreur, veuillez en aviser immédiatement l'expéditeur en téléphonant au numéro ci-dessus. Veuillez de plus lui retourner par courrier la transmission originale reçue sans la reproduire.

Langlois Kronström Desjardins S.E.N.C.R.L.
AVOCATS

1002, rue Sherbrooke Ouest
28e étage
Montréal (Québec) H3A 3L6
Téléphone : 514 842-9512
Télécopieur : 514 845-6573

801, Grande Allée Ouest
Bureau 300
Québec (Québec) G1S 1C1
Téléphone : 418 650-7000
Télécopieur : 418 650-7075
Sans frais : 1 888 650-7001

C A N A D A
 PROVINCE DE QUÉBEC
 DISTRICT DE MONTRÉAL

C O U R D ' A P P E L

C.A. : 500-09-
 C.S. : 500-06-000588-117

WESTJET

REQUÉRANTE - Défenderesse

c.

NICOLE CHABOT, *ès qualité* à titre de tutrice à son
 enfant mineur NATHAN CHABOT

et

NICOLE CHABOT

INTIMÉS - Demandeurs

**REQUÊTE DE LA REQUÉRANTE – DÉFENDERESSE WESTJET
 POUR PERMISSION D'APPELER**

(Articles 29 et 511 du *Code de procédure civile*)

I.	INTRODUCTION.....	1
II.	L'HISTORIQUE JUDICIAIRE	2
	A. La Requête.....	3
	B. L'Exception déclinatoire.....	5
	C. Le Jugement	5
III.	LES MOYENS D'APPEL	5
	A. La qualification du moyen soulevé par l'Exception déclinatoire.....	5
	B. La compétence exclusive de l'Office quant à la présence d'un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience.....	5
	C. L'Office a le pouvoir d'octroyer les réparations recherchées.....	9
	D. L'incidence du litige sur les tarifs de WestJet	10
	E. Subsidiairement, la compétence exclusive de l'Office de déterminer en faits s'il existe un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience pour les vols transfrontaliers et internationaux.....	10
IV.	L'INTÉRÊT DE LA JUSTICE JUSTIFIE LA PERMISSION D'APPELER.....	11
	A. Le jugement final ne pourra pas remédier au Jugement.....	11
	B. La nouveauté et l'intérêt des questions en litige	11
	C. L'intérêt de la justice.....	12
V.	CONCLUSION	12

À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR D'APPEL, SIÉGEANT DANS ET POUR LE DISTRICT DE MONTRÉAL, LA REQUÉRANTE – DÉFENDERESSE WESTJET EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I. INTRODUCTION

1. La Requérante – Défenderesse WestJet (« **WestJet** ») sollicite la permission d'appeler du jugement de la Cour supérieure rendu par l'honorable Martin Castonguay, J.C.S., le 26 mai 2015 (le « **Jugement** »), **Annexe A**, rejetant la *Declinatory Exception of the Defendant WestJet for Lack of Jurisdiction of the Superior Court* (l'« **Exception déclinatoire** »), **Annexe B**. L'audition en première instance a été d'une durée de quatre heures et cinquante-neuf minutes (4 h 59);
2. L'appel proposé traite de la compétence exclusive de l'Office des transports du Canada (l'« **Office** ») d'être saisi et de trancher toute plainte relative au transport de personnes ayant une déficience dans le réseau de transport sous l'autorité du Parlement en vertu des articles 5 et 170 à 172 de la *Loi sur les transports au Canada*¹ (la « **LTC** »), incluant en regard des tarifs et conditions de transport applicables au transport et aux services connexes offerts aux personnes ayant une déficience;
3. De par le Jugement, la Cour supérieure se déclare compétente à être saisie de la Requête introductive d'instance en recours collectif (la « **Requête** ») des Intimés – Demandeurs (les « **Demandeurs** »), **Annexe C**, laquelle est un recours contre un transporteur aérien invoquant le caractère discriminatoire de ses tarifs résultant en un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience dans le réseau de transport sous l'autorité du Parlement;
4. Les articles 5 et 170 à 172 *LTC* ont été interprétés comme une directive législative et une attribution de pouvoirs subjective et illimitée conférant à l'Office, et à l'Office seul, le pouvoir de déterminer s'il existe un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience dans le réseau de transport sous l'autorité du Parlement et les mesures réparatrices s'imposant, le cas échéant;
5. L'Office est un tribunal spécialisé appelé à appliquer une loi hautement spécialisée en fonction des exigences des personnes ayant une déficience et des réalités concrètes d'un système de transport fédéral (financières, structurales et logistiques), des droits et intérêts de ses participants (transporteurs et usagers) et de la Politique nationale des transports. L'Office seul possède cette expertise;
6. Dans l'exercice de sa compétence, l'Office bénéficie de toutes les attributions d'une cour supérieure², incluant le pouvoir d'émettre des ordonnances mandatoires ou prohibitives³, ou encore d'accorder des réparations substitutives⁴;
7. Les décisions sur les questions de fait relevant de la compétence de l'Office sont définitives (« *binding and conclusive* ») :

31. La décision de l'Office sur une question de fait relevant de sa compétence est définitive.

¹ L.C. 1996, c. 10.

² *LTC*, article 25.

³ *LTC*, article 26.

⁴ *LTC*, article 27.

31. *The finding or determination of the Agency on a question of fact within its jurisdiction is binding and conclusive.*

emportant qu'aucun autre tribunal ou cour puisse déterminer ou juger si une situation crée un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience dans le réseau de transport sous l'autorité du Parlement;

8. Les décisions de l'Office sont sujettes à homologation par une cour supérieure⁵, et peuvent faire l'objet d'un appel devant la Cour d'appel fédérale sur une question de droit ou de compétence⁶;
9. Cette compétence de l'Office englobe le pouvoir d'appliquer les principes pertinents en matière de droits de la personne en fonction des règles usuelles de droit commun, incluant la *Loi canadienne sur les droits de la personne*⁷;
10. Pour les motifs plus amplement développés ci-après⁸, WestJet soutient que le Jugement est empreint d'erreurs déterminantes au point de l'infirmer et que la Cour supérieure a manifestement erré en droit dans son étude et appréciation de la compétence de l'Office, et incidemment de sa propre compétence sur l'objet du litige;
11. N'eût été ces erreurs, l'Exception déclinatoire de WestJet aurait été accueillie et la Requête rejetée en raison de l'absence de compétence d'attribution de la Cour supérieure en l'instance, tenant compte de la nature et l'objet du litige, la cause d'action et la qualité des parties;
12. Les circonstances en présence, l'incidence du Jugement sur l'instance, la nouveauté et l'importance des questions en litige et l'intérêt de la justice justifient que la permission d'appeler soit accordée;

II. L'HISTORIQUE JUDICIAIRE

13. Le 29 octobre 2013, la Cour supérieure a autorisé le recours collectif proposé par les Demandeurs au bénéfice du groupe suivant :

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

et

Toutes les personnes physiques au Québec qui, depuis le 5 décembre 2005, ont payé à WestJet ou un de ses mandataires des frais pour un siège sur un vol exploité par WestJet ou un de ses mandataires alors qu'elles agissaient à titre d'Accompagnateurs d'une personne avec une déficience (handicapée).

tel qu'il appert du jugement de la Cour supérieure autorisant l'exercice du recours collectif en l'instance rendu par l'honorable Martin Castonguay, J.C.S., le 29 octobre 2013, **Annexe D**;

⁵ LTC, article 33.

⁶ LTC, article 41.

⁷ L.R.C. (1985), c. H-6.

⁸ Section III, « Les moyens d'appel ».

14. Le groupe visé par la Requête concerne tant les vols intérieurs au Canada, que les vols transfrontaliers et internationaux de WestJet;

A. La Requête

15. Le ou vers le 13 février 2014, les Demandeurs instituèrent la Requête, Annexe C au soutien des présentes;

1. La nature du recours des Demandeurs

16. Les Demandeurs allèguent que :

- a) Ils ont voyagé à deux reprises avec WestJet sur des vols aller-retour entre Montréal (Canada) et Fort Lauderdale (États-Unis d'Amérique), respectivement les 3 et 13 décembre 2009 et les 3 et 14 décembre 2010.
- Requête, Annexe C, para. 18
- b) Nicole Chabot était l'« accompagnatrice » de Nathan Chabot alors que ce dernier souffrirait d'handicaps ne lui permettant pas de voyager seul et sa condition étant telle qu'il nécessiterait une assistance au-delà des services offerts par WestJet.
- Requête, Annexe C, para. 6 à 23
- c) Nicole Chabot a payé ses billets d'avion à l'occasion de chacun de ses déplacements avec WestJet, mais invoque aujourd'hui que son rôle d'« accompagnatrice » de Nathan Chabot aurait dû justifier une exemption du paiement du coût de ses billets.
- d) La politique tarifaire de WestJet est « *discriminatoire [...] à l'égard des personnes handicapées et celles souffrant d'une déficience fonctionnelle en raison de leur obésité* »⁹ et « *constitue une limite d'accès à un moyen de transport ou un comportement discriminatoire à leur endroit* »¹⁰.
- Requête, Annexe C, para. 6 à 23, 31 à 36

2. La faute invoquée par les Demandeurs

17. Les Demandeurs prétendent essentiellement que la politique tarifaire de WestJet est discriminatoire et abusive.
- Requête, Annexe C, para. 4 et 31 à 36
18. Au soutien de leurs allégations, les Demandeurs :

⁹ Requête, Annexe C, para. 35.

¹⁰ Requête, Annexe C, para. 32.

- 4 -

- a) se fondent sur la décision *Décision 1P1T* de l'Office¹¹. La *Décision 1P1T* découle d'une plainte formulée à l'Office en vertu des articles 170 à 172 *LTC* par des requérants atteints d'une déficience qui alléguaient que les politiques tarifaires de WestJet et Air Canada pour les vols intérieurs constituaient des obstacles abusifs au transport au Canada en raison des frais prévus pour les sièges additionnels requis par les personnes ayant une déficience ou pour leur accompagnateur;
- Requête, Annexe C, para. 24 à 30
- b) invoquent l'application des articles 5 et 170 à 172 *LTC*, de même que les articles 2 et 5 de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*.
- Requête, Annexe C, para. 51 à 54
 - *Loi canadienne sur les droits de la personne*, L.R.C. (1985), c. H-6,
- c) font également référence aux articles 1458 et 1607 du *Code civil du Québec* en regard du cadre contractuel de leur recours, sans autrement justifier leur application dans le cadre de la présente affaire.
- Requête, Annexe C, para. 55
- d) soutiennent que la cause d'action et les fondements juridiques du recours de chacun des membres visés par le recours collectif sont les mêmes que ceux des Demandeurs et que la faute de WestJet est la même à l'égard de tous.
- Requête, Annexe C, para. 56 et 57

3. Les réparations recherchées par les Demandeurs

19. En conséquence de la faute invoquée, les Demandeurs recherchent les réparations suivantes à l'encontre de WestJet :
- a) Le remboursement des frais d'embarquement payés par Nicole Chabot pour ses déplacements avec WestJet à titre d'« accompagnatrice » de Nathan Chabot;
- b) Des dommages moraux pour troubles, ennuis et inconvénients causés par la politique tarifaire de WestJet;
- c) Des dommages punitifs pour atteinte aux droits protégés par la *Loi canadienne sur les droits de la personne*.
- Requête, Annexe C, para. 37 et Conclusions recherchées

¹¹ *Norman et al. c. Air Canada et al.*, Office des transports du Canada, 6-AT-A-2008, Pièce P-2 au soutien de la Requête.

B. L'Exception déclinatoire

20. Le ou vers le 30 juin 2014, WestJet déposait l'Exception déclinatoire soulevant l'absence de compétence de la Cour supérieure en raison de la compétence exclusive de l'Office d'être saisie et de trancher toute plainte relative au transport de personnes ayant une déficience dans le réseau de transport sous l'autorité du Parlement en vertu des articles 5 et 170 à 172 de la *Loi sur les transports au Canada*, Annexe B au soutien des présentes;

C. Le Jugement

21. Le 26 mai 2015, la Cour supérieure rejetait l'Exception déclinatoire, concluant que l'Office n'avait pas une compétence exclusive en l'instance;

III. LES MOYENS D'APPEL

A. La qualification du moyen soulevé par l'Exception déclinatoire

22. La Cour supérieure a erré dans la qualification de l'Exception déclinatoire en appréciant que WestJet suggère que l'Office a une compétence exclusive « en matière de transport aérien » :

*[7] WestJet avance que la nature des pouvoirs conférés à l'OTC par la Loi ainsi que l'effet de divers arrêts, principalement celui de la Cour suprême dans *Conseil des Canadiens avec déficiences c. Via Rail Canada inc.*, font en sorte de conférer à celle-ci une compétence exclusive en matière de transport aérien y compris les "réparations" prévues à la Loi.¹²*

23. WestJet n'a jamais proposé que l'Office a une compétence exclusive concernant tous les enjeux en matière de transport aérien, mais plutôt que l'Office a une compétence exclusive en regard du transport de personnes ayant une déficience lorsqu'en présence d'une plainte ou d'un litige nécessitant une détermination de la présence d'un obstacle abusif aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience et de la légalité ou de la conformité de ses tarifs ou de ses pratiques à cet égard, tel qu'il appert de l'Exception déclinatoire, Annexe B;
24. En conséquence, la Cour supérieure a négligé d'apprécier la particularité du cadre juridique établi par les articles 5 et 170 à 172 *LTC* et la nature du litige mû entre les parties;
25. Cette qualification erronée par la Cour supérieure a faussé son analyse et son appréciation de l'Exception déclinatoire et l'a mené à trancher l'Exception déclinatoire en fonction d'un cadre juridique inappropriée et une incompréhension du recours et des droits allégués en présence;

B. La compétence exclusive de l'Office quant à la présence d'un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience

26. La Cour supérieure a erré dans son appréciation du droit en vigueur et a rendu le Jugement sans considération d'un corpus jurisprudentiel reconnaissant ou tendant à reconnaître la compétence exclusive de l'Office en regard des enjeux relatifs au transport de personnes ayant une déficience, la détermination de la présence d'un

¹² Jugement, Annexe A, para. 7.

obstacle abusif à leurs possibilités de déplacement et la régulation des tarifs des transporteurs;

27. La compétence d'un tribunal peut lui avoir été conférée expressément ou implicitement, par sa loi constitutive ou autrement¹³. Cette règle est reconnue par le Jugement :

[33] Les auteurs et la jurisprudence nous enseignent également qu'une compétence exclusive peut être reconnue au tribunal administratif de façon implicite selon le contexte de la loi en cause.

[34] Cette compétence exclusive dépendra de l'interprétation que les tribunaux donneront à certaines des clauses de leurs lois habilitantes.¹⁴

28. La Cour supérieure a erré et commis une erreur de droit manifeste en omettant de considérer et reconnaître les jugements ayant interprété les articles 5 et 170 à 172 LTC (et autres dispositions similaires de la LTC), lesquels attribuent à l'Office seul le pouvoir de déterminer s'il existe un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience et les mesures réparatrices s'imposant, le cas échéant;

- a) Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada inc., [2007] 1 R.C.S. 650 :

[2] [...] La Loi confie à l'Office des transports du Canada (« Office ») la responsabilité de déterminer s'il existe un « obstacle abusif » aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. [...].

[90] L'article 172 fait partie de la loi habitante de l'Office, qui établit le cadre de compétence dans lequel l'Office est censé exercer son expertise. Il est un bon exemple de disposition qui reflète [traduction] « une décision claire et bien arrêtée du législateur de recourir à une attribution de pouvoir subjective et illimitée [ayant] pour effet d'élargir la compétence de l'organisme à qui le pouvoir est délégué et, partant, de réduire l'étendue du contrôle judiciaire de la légalité de ses actes » [...].

[93] La loi habilitante de l'Office démontre clairement que le législateur voulait que l'interprétation par l'Office de son pouvoir d'instruire la demande du CCD relève clairement de sa compétence et de son évaluation à titre d'expert. Aux termes du par. 172(1), « l'Office peut, sur demande, enquêter sur toute question relative à l'un des domaines visés au paragraphe 170(1) ». Le paragraphe 170(1) donne à l'Office le pouvoir discrétionnaire de « prendre des règlements afin d'éliminer tous obstacles abusifs, dans le réseau de transport assujéti à la compétence législative du Parlement ». Il énumère ensuite quatre domaines particuliers dans lesquels l'Office peut prendre des règlements, mais cette liste n'est pas exhaustive. Le législateur a plutôt accordé à l'Office le pouvoir discrétionnaire de décider si des règlements visant à éliminer tous obstacles abusifs dans le système de transport fédéral pouvaient être pris, sans pour autant limiter son pouvoir discrétionnaire de relever les questions précises que ces règlements pourraient régler.

[96] Il me semble plus néfaste que bénéfique que les tribunaux judiciaires analysent et requalifient des aspects de la compétence fondamentale d'un tribunal administratif, tel le pouvoir discrétionnaire de l'Office de prendre des règlements et de statuer sur des plaintes d'une manière qui mine la déférence que cette compétence visait à protéger. L'attribution d'une étiquette limitative de compétence,

¹³ *Domtar inc. c. Produits Kruger Itée*, 2010 QCCA 1934; *Canada (Vérificateur général) c. Canada (Ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources)*, [1989] 2 R.C.S. 49; *Cuddy Chicks Ltd. c. Ontario (Commission des relations de travail)*, [1991] 2 R.C.S. 5.

¹⁴ Jugement, Annexe A, para. 33 et 34.

comme celle d'« interprétation législative » ou de « droits de la personne », à ce qui est en réalité une fonction confiée et exercée correctement en vertu de la loi habilitante, fait en sorte que c'est l'expertise d'un tribunal administratif qui doit céder le pas devant les connaissances générales d'une cour de justice, et non le contraire.

[98] Les questions de droits de la personne que l'Office est appelé à examiner se posent dans un contexte particulier et particulièrement complexe, celui du système de transport fédéral. La Loi sur les transports au Canada est une loi de nature réglementaire hautement spécialisée qui est axée sur de solides considérations de politique générale. L'économie et l'objet de la Loi sont l'oxygène de l'Office. Lorsqu'il interprète la Loi, y compris ses éléments relatifs aux droits de la personne, l'Office est censé mettre à profit sa connaissance et son expérience de la politique des transports pour comprendre le mandat qui lui est confié par cette loi [...].

[99] Tout comme l'enquête sur le « caractère abusif », la soi-disant décision en matière de compétence que l'Office devait rendre relève clairement du mandat que lui confie la Loi. Cela ne signifiait pas qu'il devait répondre à une question de droit dépassant son expertise, mais plutôt qu'il devait mettre à profit son expertise pour résoudre la question de droit qui lui était soumise. C'est l'Office, et non la cour de révision, qui est le mieux placé pour décider s'il peut exercer son pouvoir discrétionnaire de prendre un règlement afin d'éliminer un obstacle abusif aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience — la compétence de l'Office pour instruire des demandes étant elle-même fonction de cette décision.

[107] Je partage également l'avis du juge Evans selon lequel il faut faire montre de déférence à l'égard de l'application au fond de l'art. 172 par l'Office. Son mandat comporte l'exercice du pouvoir discrétionnaire de relever les obstacles pour les personnes ayant une déficience, de décider si ces obstacles sont abusifs et, le cas échéant, quelles sont les mesures correctives les plus indiquées. Le législateur a chargé l'Office d'interpréter et d'appliquer sa loi habilitante, de choisir parmi une gamme de mesures correctives possibles, de protéger les intérêts du public, de résoudre des questions de politique générale et de soupeser des intérêts multiples et opposés.

[136] L'article 5 de la Loi sur les transports au Canada, combiné au par. 172(1), constitue une directive législative enjoignant à l'Office de déterminer s'il existe un « obstacle abusif » aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. [...]

[138] Voilà précisément pourquoi le législateur a confié à l'Office, et non à la Commission canadienne des droits de la personne, la responsabilité publique d'évaluer les obstacles. Seul l'Office possède l'expertise nécessaire pour soupeser les exigences des personnes ayant une déficience et les réalités concrètes — financières, structurales et logistiques — d'un système de transport fédéral.

- b) Office des transports du Canada c. Morten, 2010 CF 1008, Appel rejeté, Canada (Commission des droits de la personne) c. Office des transports du Canada, 2011 CAF 332 :

[69] L'intention du législateur est selon moi que l'Office, et non la Commission ou le Tribunal, soit saisi de telles plaintes lorsqu'elles se rapportent aux politiques ou aux tarifs des transporteurs, ou à la réglementation des transports. Il ne serait pas logique que deux organismes administratifs nettement distincts se fassent concurrence pour la surveillance et la gestion des politiques et des tarifs des transporteurs.

[74] La Cour suprême du Canada a posé en termes très clairs que l'Office peut instruire les plaintes en violation des droits de la personne qui découlent de faits survenus dans le contexte du système fédéral des transports.

[76] Pour conclure, il me paraît, au vu des faits de la présente espèce, que le Tribunal a outrepassé sa compétence. L'affaire considérée, y compris son aspect relatif aux droits de la personne, relève de la compétence de l'Office, étant donné que le critère applicable au point de savoir s'il y a obstacle abusif sous le régime de l'article 5 de la LTC est le même que celui qu'appliquent les tribunaux des droits de la personne d'un bout à l'autre du pays lorsqu'ils ont à établir si l'accommodement représenterait une contrainte excessive.

- c) Cie des chemins de fer nationaux du Canada c. Brocklehurst, [2001] 2 CF 141 (C.A.F.) :

[15] [...] Quand le Parlement a eu l'intention de confier à l'Office une compétence sur certaines parties de la Loi, il l'a fait de manière expresse²

² [...] voir les art. [...] 170 à 172 (transport des personnes ayant une déficience).

- d) Kiist c. Canadian Pacific Railway Company, [1982] 1 F.C. 361 (C.A.F.) :

[28] Les allégations du paragraphe 15 de la déclaration soulèvent des questions complexes de fait et de politique de réglementation ferroviaire qui, en application des paragraphes 262(3) et 262(6) de la Loi sur les chemins de fer, relèvent de la Commission. Le paragraphe 262(3) témoigne particulièrement de l'intention du législateur qu'il appartienne à la Commission de déterminer ce qui constitue, dans chaque cas, des installations suffisantes et convenables. A mon avis, l'article 262 prévoit que les questions de fait et de politique du genre soulevé dans le paragraphe 15 de la déclaration doivent être tranchées par la Commission plutôt que par les tribunaux.

[30] Les jugements de la Cour suprême du Canada dans les affaires *The Grand Trunk Railway Company of Canada c. McKay* (1904) 34 R.C.S. 81 et *The Grand Trunk Railway Company of Canada c. Perrault* (1905) 36 R.C.S. 671, et particulièrement les opinions exprimées par le juge Davies dans ces deux causes, reflètent ces considérations générales. La Cour a statué que les pouvoirs particuliers du Comité des chemins de fer du Conseil privé et de la Commission des chemins de fer, qui étaient en discussion dans ces deux causes, devaient être considérés comme exclusifs en raison de leur nature même et des conséquences pratiques d'un autre point de vue. Insistant sur le fondement sur lequel la décision d'une commission administrative doit reposer, le juge Davies dit ceci à la page 97 de l'affaire McKay: [TRADUCTION] «L'exercice de ces pouvoirs et fonctions importants exige d'examiner soigneusement de nombreux intérêts contradictoires, et pour permettre à ce comité d'examiner ces intérêts et de déterminer tous les faits nécessaires, l'Acte en question lui accorde les plus larges pouvoirs », et dans l'affaire Perrault, à la page 679, il se livre à la même analyse: [TRADUCTION] « Beaucoup de considérations doivent être pesées pour parvenir à une conclusion sous le régime de cet article, et quelques-unes d'entre elles ressortissant à l'« intérêt public » peuvent se distinguer nettement du cadre immédiat. » Pour ce qui est de la nécessité d'éviter des décisions contradictoires, le juge Sedgewick dit ceci, à la page 92, dans l'affaire McKay: [TRADUCTION] « Y a-t-il ou peut-il y avoir un autre organisme qui puisse passer outre ou déroger à ces décisions ou ordonnances, ou rendre des décisions additionnelles, supplémentaires ou peut-être contradictoires? A propos de la même question, le juge Davies, dans l'affaire Perrault, s'exprime en ces termes à la page 679: [TRADUCTION] «Imaginez alors quelle extraordinaire confusion régnerait si deux tribunaux parvenaient à des conclusions contradictoires à partir de considérations différentes.»

[38] Par ces motifs, j'estime que la Commission s'est vue spécialement attribuer la compétence pour déterminer si les compagnies ferroviaires intimées ont fourni des installations suffisantes et convenables en vue du transport du grain pour la

Commission canadienne du blé pendant les campagnes agricoles de 1977-1978 et de 1978-1979, et qu'en l'absence d'une décision sur ce point de la part de la Commission, la Cour fédérale est incompétente pour connaître de l'action en dommages-intérêts des appelants.

29. À la lumière de la jurisprudence applicable, n'ayant pas été écartée ni même considérée par le Jugement, la Cour supérieure devait reconnaître la compétence exclusive de l'Office en l'instance;

C. L'Office a le pouvoir d'octroyer les réparations recherchées

30. La Cour supérieure a erré en concluant que l'Office ne pouvait pas bénéficier d'une compétence exclusive puisqu'elle n'était pas susceptible d'octroyer une indemnisation monétaire en l'instance :

[51] Le Tribunal conclut que même en interprétant libéralement la Loi créant l'OTC de même que constatant l'application qu'en a fait celle-ci dans l'exercice de sa compétence, il ne subsiste aucun doute quant à l'absence de compétence exclusive en faveur de l'OTC quant aux dommages réclamés dans la présente affaire.¹⁵

31. La LTC octroie à l'Office le pouvoir d'accorder une réparation supplémentaire ou substitutive (article 27 LTC), a le pouvoir de faire des règlements pour éliminer les obstacles abusifs au transport de personnes ayant une déficience (article 170 LTC), ainsi que le pouvoir d'exiger la prise de mesures correctives indiquées ou le versement d'une indemnité (article 170 (3) LTC).

32. La Cour supérieure a reconnu le pouvoir de l'Office d'accorder une indemnisation monétaire :

[48] De toute évidence, l'OTC dans son application de la Loi, adopte plutôt une mission globale et réparatrice pour le transport sur l'ensemble du territoire canadien, et ce, sans attribuer des réparations monétaire, même si elle en a le pouvoir.

[...]

[50] L'atteinte de ces objectifs, lorsqu'une problématique est constatée, passe par une solution «ad futurum» pour favoriser l'ensemble des canadiens et non pas la «réparation» ou l'indemnisation d'un seul plaignant et ce, même si l'OTC en détient le pouvoir.¹⁶

33. La Cour supérieure a erré en considérant que l'Office ne mettait en œuvre que des solutions prospectives, sans accorder de réparation monétaire en pratique. En outre d'être erronée en droit et futile à l'adjudication de l'Exception déclinatoire alors que la façon dont un tribunal exerce ses pouvoirs dans l'exercice de sa compétence n'est pas déterminatif des limites de sa compétence, cette conclusion de la Cour supérieure n'est fondée sur aucune preuve ou règle de droit¹⁷;

34. Avec égard, le raisonnement de la Cour supérieure fut faussé par le fait que la présente affaire est un recours collectif et le fait qu'un tel véhicule procédural ne peut être instruit

¹⁵ Jugement, Annexe A, para. 51.

¹⁶ Jugement, Annexe A, para. 48 et 50.

¹⁷ La Cour supérieure tire cette conclusion de la seule décision *Décision 1P1T* de l'Office : Jugement, Annexe A, para. 15 et 47.

devant l'Office pour rechercher une compensation monétaire « aux plaignants »¹⁸ (les membres du groupe visé par le recours collectif);

35. La compétence d'attribution d'un tribunal est une question d'ordre public. Le recours collectif est un véhicule procédural dont l'emploi ne modifie ni ne crée des droits substantiels. Le fait que la présente instance soit un recours collectif ne peut altérer ou modifier la compétence d'attribution de la Cour supérieure¹⁹;
36. En présence d'un mécanisme d'adjudication complet créé par les articles 5 et 170 à 172 LTC et la compétence exclusive de l'Office en regard de la détermination de la présence d'un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience (détermination de l'atteinte et réparation), la Cour supérieure a erré en omettant de reconnaître que ce cadre législatif emporte l'absence du droit de se prévaloir d'une action civile devant les tribunaux de droit commun pour obtenir une réparation et l'exclusion de toute compétence de la Cour supérieure en l'instance²⁰;

D. L'incidence du litige sur les tarifs de WestJet

37. Finalement, la Cour supérieure a erré en concluant que la présente instance n'empiétait pas sur la compétence exclusive de l'Office de réguler les tarifs des transporteurs aériens²¹;
38. En l'espèce, l'octroi d'une réparation n'est possible que s'il est déterminé que les tarifs de WestJet sont illégaux ou non conformes car créant un obstacle abusif au transport de personnes avec une déficience;
39. La Cour supérieure a aussi reconnu que la présente instance pouvait emporter la modification des tarifs de WestJet :

[53] Cet argument est basé sur une hypothèse et si d'aventure WestJet était condamnée au paiement de dommages pour des événements ayant eu cours dans le passé, il est faux de prétendre que son "tarif" en est affecté. Il reviendra alors, le cas échéant, pour WestJet d'effectuer les changements qui s'imposent à son "tarif" pour le futur.

40. Cet ultime constat devait emporter la reconnaissance de la compétence exclusive de l'Office en l'instance, et la Cour supérieure a erré cet égard;

E. Subsidiairement, la compétence exclusive de l'Office de déterminer en faits s'il existe un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience pour les vols transfrontaliers et internationaux

41. Subsidiairement, si tant est que la Cour supérieure a une compétence résiduaire pour l'octroi de dommages, cette compétence ne peut être exercée que lorsqu'il a été déterminé par l'Office qu'une situation constitue un obstacle abusif au transport des personnes ayant une déficience;

¹⁸ Jugement, Annexe A, para. 14, 39 et 47.

¹⁹ *Bisaillon c. Université Concordia*, [2006] 1 R.C.S. 666; *Telus Mobilité c. Comtois*, 2012 QCCA 170.

²⁰ *Honda Canada inc. c. Keays*, [2008] 2 R.C.S. 362; *Seneca College and technologies c. Bhaduria*, [1981] 2 R.C.S. 181; *Voisins du train de banlieue de Blainville inc. c. Agence métropolitaine de transport*, 2004 CanLII 9803 (C.S.), Appel rejeté, 2007 QCCA 236.

²¹ Jugement, Annexe A, para. 52.

42. Alors qu'une telle détermination a déjà été faite par l'Office pour les vols intérieurs (*Décision 1P1T*), aucune décision n'a jamais été rendue par l'Office quant à savoir si le tarif transfrontalier et international de WestJet est un obstacle abusif au transport de personnes avec une déficience;
43. L'Office a minimalement compétence exclusive quant aux questions factuelles relatives au transport des personnes ayant une déficience et peut seul se prononcer quant au caractère abusif des obstacles allégués. Les décisions de l'Office sur cette question sont définitives;
44. En l'absence d'une détermination par l'Office que les circonstances en présence et le tarif transfrontalier et international de WestJet sont des obstacles abusifs au transport de personnes avec une déficience, la Cour supérieure est incompétente pour connaître de la Requête et de la réclamation en dommages à cet égard²²;
45. Le Jugement fait complètement abstraction de la compétence exclusive de l'Office quant à la détermination factuelle de la présence d'un obstacle abusif au transport de personnes avec une déficience et la Cour supérieure a erré à cet égard;
46. La Cour supérieure a ainsi erré et commis une erreur manifeste et dominante, n'eut été de laquelle l'Exception déclinatoire devait être accueillie et la Requête rejetée en regard des vols transfrontaliers et internationaux de WestJet en litige;

IV. L'INTÉRÊT DE LA JUSTICE JUSTIFIE LA PERMISSION D'APPELER

47. La présente affaire justifie l'intervention de la Cour d'appel compte tenu de l'impact du Jugement sur l'instance, la nature des questions de droits soulevés et l'intérêt de la justice;

A. Le jugement final ne pourra pas remédier au Jugement

48. Le jugement final ne pourra pas remédier au fait qu'une cour incompétente aura été saisie de la présente instance. Un tel résultat serait de nature à déconsidérer l'administration de la justice;
49. La question de la compétence d'un tribunal doit être tranchée *in limine litis* aux fins de l'administration de la justice et s'assurer du respect la volonté du législateur quant à la compétence exclusive de l'Office;
50. Par ailleurs, un jugement final ne pourra pas remédier à la dépense de ressources temporelles, humaines, financières et autres qui auront été investies dans le cadre d'un litige dont une cour incompétente aura été saisie;

B. La nouveauté et l'intérêt des questions en litige

51. La question soulevée par l'appel proposé relative à la compétence exclusive de l'Office en regard de la détermination de la présence d'un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience, à l'exclusion d'une cour de droit commun, dans le cadre d'un recours en dommages (étant au surplus un recours collectif) n'aurait jamais fait l'objet d'une détermination directe à ce jour au Canada;

²² *Kijst c. Canadian Pacific Railway Company*, [1982] 1 F.C. 361 (C.A.F.), para. 38.

52. En outre du fait que le Jugement s'écarte d'une jurisprudence établie et crée une incertitude dans le droit, cette question est nouvelle et d'un intérêt manifeste pour tous les transporteurs canadiens assujettis à la *LTC* et toutes les personnes ayant une déficience se déplaçant dans les réseaux de transport sous l'autorité du Parlement (aérien et autres) pour déterminer le forum compétent pour l'adjudication de toute plainte quant à leurs conditions et modalités de transport;
53. Le présent litige soulève l'interaction de la *LTC* avec la compétence des tribunaux de droit commun. Les enjeux soulevés par l'appel proposé et la résolution des questions en litige en l'instance sont susceptibles de s'appliquer dans l'ensemble des provinces canadiennes;

C. L'intérêt de la justice

54. Tel qu'en était informée la Cour supérieure, une plainte est présentement pendante devant l'Office contre WestJet en application de l'article 172 *LTC* visant la détermination des mêmes questions en litige que celles du recours (si le tarif de WestJet relatif aux vols transfrontaliers et internationaux constitue un obstacle abusif au transport de personnes ayant une déficience)²³;
55. En l'absence d'intervention de la Cour d'appel, WestJet peut être appelée à faire le même débat de la même question devant deux instances (la Cour supérieure et l'Office), en outre du risque de jugements contradictoires en découlant, tenant compte au surplus du pouvoir d'homologation de la Cour supérieure des décisions de l'Office²⁴;
56. De telles circonstances sont contraires à l'intérêt de la justice de nature à déconsidérer l'administration de la justice;

V. CONCLUSION

57. WestJet soumet que l'intérêt de la justice justifie que la permission d'appeler lui soit accordée;
58. Si la permission d'appeler est accordée, WestJet demandera à la Cour d'appel de :
- a) **ACCUEILLIR** l'appel;
 - b) **INFIRMER** le jugement de la Cour supérieure du district de Montréal rendu par l'honorable Martin Castonguay, J.C.S., le 26 mai 2015 portant le numéro de Cour 500-06-000588-117 ;
 - c) **ACCUEILLIR** la *Declinatory Exception of the Defendant WestJet for Lack of Jurisdiction of the Superior Court*
 - d) **REJETER** la Requête introductive d'instance en recours collectif des Intimés – Demandeurs
 - e) **LE TOUT**, avec dépens.

²³ *Office des transports du Canada*, Application by Sarah Cheung against WestJet et al., Décision LET-AT-A-8-2015, 13 février 2015.

²⁴ *LTC*, Article 33.

- 13 -

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR D'APPEL DE :

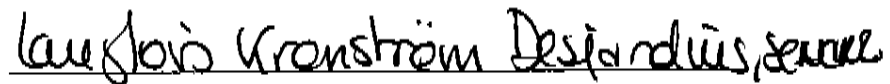
ACCUEILLIR la Requête de la Requérante – Défenderesse WestJet pour permission d'appeler;

ACCORDER la permission d'appeler du jugement de la Cour supérieure du district de Montréal rendu par l'honorable Martin Castonguay, J.C.S., le 26 mai 2015 portant le numéro de Cour 500-06-000588-117;

ORDONNER la suspension des procédures devant la Cour supérieure du district de Montréal portant le numéro de Cour 500-06-000588-117, jusqu'à l'arrêt de cette Cour à intervenir;

LE TOUT, frais à suivre suivant le sort de l'appel.

Montréal, le 25 juin 2015



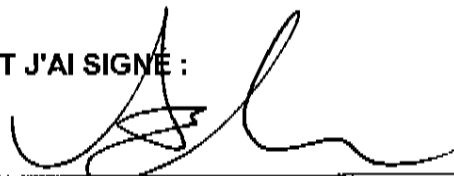
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS, S.E.N.C.R.L.
Procureurs de la Requérante – Défenderesse WestJet

AFFIDAVIT

Je, soussigné, Vincent de l'Étoile, avocat, pratiquant au 1002, rue Sherbrooke Ouest, 28^e étage, Montréal, province de Québec, H3A 3L6, affirme solennellement ce qui suit :

1. Je suis l'un des procureurs de la Requérante – Défenderesse WestJet en la présente instance;
2. Tous les faits allégués dans la présente requête n'apparaissant pas au dossier de la Cour, s'il en est, sont vrais.

ET J'AI SIGNÉ :



VINCENT DE L'ÉTOILE

Affirmé solennellement devant moi,
à Montréal, ce 25^e jour de juin 2015

Sylvie L'Espérance # 111462
Commissaire à l'assermentation



AVIS DE PRÉSENTATION

DESTINATAIRE : NICOLE CHABOT, *ès qualité* à titre de tutrice à son enfant mineur
NATHAN CHABOT

et

NICOLE CHABOT

Intimés – Demandeurs

MeDavid Bourgoin

BGA, AVOCATS, S.E.N.C.R.L.

67, rue Sainte-Ursule

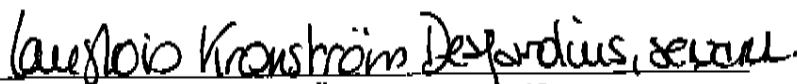
Québec, Québec G1R 4E7

Procureurs des Intimés – Demandeurs

PRENEZ AVIS que la présente requête sera présentée pour adjudication devant l'un des honorables juges de la Cour d'appel du district de Montréal, siégeant en chambre de pratique, le **15 juillet 2015 à 9 h 30, salle RC-18** de la Cour d'appel du Québec, Édifice Ernest-Cormier, 100, rue Notre-Dame Est, Montréal, Québec, H2Y 4B6, ou aussi tôt que conseil pourra être entendu.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

Montréal, le 25 juin 2015



LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS, S.E.N.C.R.L.

Procureurs de la Requérante – Défenderesse WestJet

C A N A D A
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

C O U R D ' A P P E L

C.A. : 500-09-

C.S. : 500-06-000588-117

WESTJET

REQUÉRANTE - Défenderesse

c.

NICOLE CHABOT, *ès qualité* à titre de tutrice à son
enfant mineur NATHAN CHABOT

et

NICOLE CHABOT

INTIMÉS - Demandeurs

LISTE DES ANNEXES

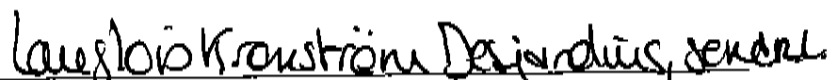
Annexe A : Jugement de la Cour supérieure rendu par l'honorable Martin Castonguay, J.C.S.,
le 26 mai 2015

Annexe B : *Declinatory Exception of the Defendant WestJet for Lack of Jurisdiction of the
Superior Court*

Annexe C : Requête introductive d'instance en recours collectif

Annexe D : Jugement de la Cour supérieure autorisant l'exercice du recours collectif en
l'instance rendu par l'honorable Martin Castonguay, J.C.S., le 29 octobre 2013

Montréal, le 25 juin 2015



LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS, S.E.N.C.R.L.

Procureurs de la Requérante – Défenderesse WestJet

N° : 500-09-
500-06-000588-117

COUR D'APPEL
DISTRICT DE MONTRÉAL

WESTJET

REQUÉRANTE - Défenderesse

c.

NICOLE CHABOT, *es qualifié* à titre de tutrice à
son enfant mineur NATHAN CHABOT
and
NICOLE CHABOT

INTIMÉS - Demandeurs

REQUÊTE DE LA REQUÉRANTE -
DÉFENDERESSE WESTJET POUR
PERMISSION D'APPELER
(Articles 29 et 511 du Code de procédure civile)

ORIGINAL

Langlois Kronström Desjardins S.E.N.C.R.L.
AVOCATS
1002, rue Sherbrooke Ouest, 28^e étage
Montréal (Québec) H3A 3L6
Téléphone : 514 842-9512
Télécopieur : 514 845-5573



Me Vincent de l'Étoile
vincent.deletoile@LKD.ca
N/D : 096111-0013

BL 0250