COUR SUPÉRIEURE

(Chambre des actions collectives)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-001213-228

DATE : 13 janvier 2026

SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE MARTIN F. SHEEHAN, J.C.S.

MICHÈLE DUSSAULT
Demanderesse
c.
AIR CANADA
Défenderesse

JUGEMENT SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION

APERÇU

[1] La demanderesse, madame Michèle Dussault (la « **Demanderesse** »), désire intenter une action collective visant à dédommager les consommateurs qui ont vu leur vol retardé ou annulé par Air Canada pour des raisons attribuables au transporteur (par exemple, des manques de personnel), mais catégorisées comme étant nécessaires par souci de sécurité (« *Within Carrier Control – For Safety* »).

[2] Sa demande d'autorisation (la « **Demande d'autorisation** ») allègue que ce faisant, Air Canada tente d'éviter les conséquences de motifs qui demeurent sous sa responsabilité[1] en transférant illégalement et sans droit, les coûts et inconvénients

JS 1699

[1] Selon les termes de l'arrêt récent rendu par la Cour d'appel fédérale, il s'agit d'une perturbation pour laquelle le transporteur aérien a un pouvoir de « direction » ou de « contrainte ». Voir à cet effet *Westjet* c. *Lareau*, 2025 CAF 149, par. 81 (« ***Lareau*** »).

découlant de leur conduite évitable sur la Demanderesse et les membres du groupe ou du sous-groupe.

[3] Selon la Demanderesse, la conduite d'Air Canada enfreint le *Règlement sur la protection des passagers aériens*[2] (le « **RPPA** » ou le « **Règlement** »).

[4] Elle propose de représenter tous les passagers des vols exploités par Air Canada ou des vols en code-partage soumis au RPPA, entre le 15 décembre 2019 et la date d'autorisation de cette action collective, qui sont arrivés à destination avec au moins trois heures de retard par rapport à l'heure d'arrivée prévue, en raison d'une perturbation de vol causée par des problèmes de personnel ou des contraintes d'effectifs, dont ils ont été informés dans les quatorze jours précédant l'heure de départ prévue et qui avaient été caractérisées par Air Canada comme des perturbations nécessaires par souci de sécurité ou échappant à son contrôle (collectivement le « **Groupe** » et individuellement les « **Membres** »).

[5] La Demanderesse propose également un sous-groupe de consommateurs (le « **Sous-Groupe** » (le Groupe et le Sous-Groupe étant dorénavant identifiés collectivement comme les « **Groupes** ») puisqu'elle allègue que la conduite d'Air Canada enfreint aussi la *Loi sur la Protection du consommateur* (« **LPC** »)[3].

[6] À titre de remède, la Demanderesse veut qu'Air Canada soit condamnée à verser aux membres du groupe :

6.1. l'indemnisation pour un retard ou une annulation de vol attribuable au transporteur prévue dans le Règlement;

6.2. 1 000 $ à chaque membre à titre de dommages-intérêts punitifs en vertu de la LPC; et

6.3. les intérêts et indemnités additionnelles prévus par la loi.

CONTEXTE

1. Le régime d'indemnisation en vertu du Règlement

[7] Pour les fins du présent jugement, le Tribunal adopte, avec certaines précisions, la description du régime énoncée par Air Canada dans son plan d'argumentation.

[8] L'article 86.11 (1) b) (i) de la *Loi sur les transports au Canada*[4] (« **LTC** ») prévoit que l'Office des Transports du Canada (« **OTC** ») est responsable d'adopter des règlements relatifs aux vols à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, y compris les vols de correspondance, pour régir les obligations du transporteur dans les

---

2 *Règlement sur la protection des passagers aériens*, DORS/2019-150.
3 *Loi sur la protection du consommateur*, RLRQ, c. P-40.1.
4 *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, c. 10.

cas de retard et d'annulation de vols et de refus d'embarquement. Ce pouvoir inclut celui de prévoir les indemnités minimales (l'« **Indemnité** ») qui doivent être versées aux passagers pour les inconvénients subis lorsque le retard ou l'annulation est attribuable au transporteur.

[9] Le RPPA a été adopté en 2019. Il prévoit les indemnités minimales à verser en cas de retard ou d'annulation (une « **Perturbation** ») attribuable au transporteur lorsque cette Perturbation a été communiquée quatorze jours ou moins avant l'heure de départ prévue (une « **Perturbation attribuable au transporteur** »)[5].

[10] Dans le cas d'un « gros transporteur », définition qui s'applique à Air Canada, le montant de l'Indemnité varie en fonction de la durée du retard à la destination finale du passager[6] :

> 10.1. si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de trois heures ou plus, mais de moins de six heures, 400 $;
>
> 10.2. si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport est retardée de six heures ou plus, mais de moins de neuf heures, 700 $;
>
> 10.3. si l'heure d'arrivée du vol du passager à la destination indiquée sur le titre de transport initial est retardée de neuf heures ou plus, 1 000 $.

[11] Par ailleurs, aucune Indemnité n'est prévue lorsque la Perturbation est « nécessaire par souci de sécurité » (une « **Perturbation nécessaire par souci de sécurité** ») ou est indépendante de la volonté du transporteur (une « **Perturbation indépendante de la volonté du transporteur** »).

[12] Une Perturbation nécessaire par souci de sécurité est définie comme comprenant « toute exigence légale à respecter afin de réduire les risques pour la sécurité des passagers, y compris les décisions en matière de sécurité qui relèvent du pilote de l'aéronef ou qui sont prises conformément au système de gestion de la sécurité au sens du paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, à l'exception de la maintenance planifiée effectuée conformément aux exigences légales »[7].

[13] Dans le cas d'une Perturbation nécessaire par souci de sécurité, le transporteur n'est pas obligé de payer l'Indemnité, mais il doit néanmoins respecter des normes minimales de traitement (hébergement, repas et boissons, accès à des moyens de communication) (les « **Normes minimales de traitement** ») et offrir des arrangements de voyage alternatifs (le « **Service de réservation** ») ou un remboursement[8].

---

5 Articles 12(2)(d) et (3)(d) et 19 du Règlement.
6 Article 19(1)(a) du Règlement.
7 Article 1(1) du Règlement.
8 Article 11(3) et (4) du Règlement.

[14] Dans le cas d'une Perturbation indépendante de la volonté du transporteur, celui-ci n'est pas tenu de verser l'Indemnité pour inconvénients ni d'offrir les Normes minimales de traitement. Sa seule obligation se limite à offrir un Service de réservation ou un remboursement[9]. Le Règlement contient une liste non exhaustive de situations indépendantes de la volonté du transporteur, telles que la guerre, les conditions météorologiques ou une urgence médicale[10].

[15] En somme, l'intensité des obligations du transporteur varie selon le degré de contrôle qu'il exerce sur la Perturbation :

> 15.1. Une Perturbation attribuable au transporteur entraîne l'obligation de payer l'Indemnité, les Normes minimales de traitement et offrir le Service de réservation ou un remboursement.
>
> 15.2. Une Perturbation nécessaire par souci de sécurité donne droit à des Normes minimales de traitement ainsi qu'un Service de réservation ou un remboursement.
>
> 15.3. Dans le cas d'une Perturbation indépendante de la volonté du transporteur, sa seule obligation est d'offrir un Service de réservation ou un remboursement.

[16] Ainsi, l'Indemnité n'est payable que si la Perturbation du vol est attribuable au transporteur, mais non nécessaire par souci de sécurité.

[17] La présente action collective concerne la pratique alléguée d'Air Canada de catégoriser des Perturbations comme « nécessaire pas souci de sécurité » dans le cas de pénurie de personnel.

[18] En octobre 2024, la Cour suprême du Canada confirme la validité du RPPA et son application tant à l'égard des vols internationaux que des vols domestiques[11].

[19] Ce faisant, elle rejette les arguments de l'Association du transport aérien international (« **IATA** ») voulant que le RPPA contrevienne à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*[12] de 1999 (la « ***Convention de Montréal*** ») puisque celle-ci prévoit des compensations maximales et exclusives en cas d'« action en dommages-intérêts » contre un transporteur en lien avec un vol international[13].

---

9 Article 10(3) du Règlement.
10 Article 10(1) du Règlement.
11 *Association du transport aérien international* c. *Canada (Office des transports)*, 2024 CSC 30.
12 *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, (L.R.C. 1985, c. C-26, annexe VI) et 2242 R.T.N.U. 369.
13 *Convention de Montréal*, art. 29.

[20] La Cour suprême souligne :

> [4] […] [L]e Règlement ne prévoit pas d'« action en dommages-intérêts », car il ne pourvoit pas à une indemnisation individualisée. Les droits à indemnité qui y sont énoncés ne sont pas liés à un préjudice subi par un réclamant par suite d'un tort causé par autrui. Le Règlement crée plutôt des indemnités légales faisant partie d'un régime de protection des consommateurs qui opère indépendamment du préjudice (s'il en est) subi par le réclamant. Par conséquent, le Règlement ne fait pas naître de responsabilité qui est écartée par anticipation par l'article 29 et, de ce fait, il n'entre pas en conflit avec la *Convention de Montréal* tel qu'elle est mise en œuvre par la LTA. En conséquence, le pourvoi est rejeté[14].

2. Le cas particulier d'une pénurie d'équipage

[21] Le Règlement ne prévoit pas de catégorie spécifique pour des Perturbations liées à une pénurie d'équipage.

[22] Néanmoins, la caractérisation des Perturbations causées par une pénurie d'équipage au sens du RPPA a fait l'objet de décisions de l'OTC ainsi que d'un arrêt récent de la Cour d'appel fédérale dans l'affaire *Lareau*[15].

[23] L'OTC a également diffusé des documents d'orientation ainsi qu'une décision d'interprétation afin de guider l'industrie et le public à l'égard des obligations des transporteurs en lien avec de telles pénuries.

2.1 Le Rapport d'enquête et la Décision d'interprétation de l'OTC (pièces P-17 et P-18)

[24] Le 13 février 2020, l'OTC ouvre une enquête sur les plaintes de passagers alléguant que les transporteurs canadiens ne communiquent pas avec précision les raisons des retards ou des annulations de vol, comme l'exige le Règlement.

[25] Le rapport de l'enquêteur (le « **Rapport d'enquête** ») est soumis à l'OTC le 1er octobre 2020. Il présente les preuves recueillies relativement aux plaintes et fait état des questions qui pourraient devoir être interprétées par l'OTC[16].

[26] Le 17 novembre 2021, l'OTC rend la décision d'interprétation n°122-C-A-2021 (la « **Décision d'interprétation** »)[17]. Dans sa Décision d'interprétation, l'OTC mentionne que « [l]es retards et les annulations faisant l'objet de l'enquête sont souvent attribuables à des causes en évolution dont les raisons changent à mesure que la situation progresse »[18]. Elle conclut néanmoins que « la raison principale d'une perturbation ou le

---

14 *Association du transport aérien international* c. *Canada (Office des transports)*, préc., note 11, par. 4 et 94.
15 *Lareau*, préc., note 1.
16 Pièce P-17, Rapport d'enquête, p. 2.
17 Pièce P-18.
18 Pièce P-18, par. 14.

facteur y ayant contribué le plus considérablement est le critère qu'il convient d'utiliser pour catégoriser une perturbation de vol causée par de multiples raisons »[19].

[27] Dans le cas particulier d'une Perturbation causée par une pénurie d'équipage, l'OTC souligne qu'il faut examiner :

> 27.1. si des événements ayant affecté le vol ont causé la pénurie de membres d'équipage et si ces événements étaient indépendants de la volonté du transporteur, attribuables au transporteur, ou attribuables au transporteur, mais nécessaires par souci de sécurité; et
>
> 27.2. si le transporteur a préparé et mis en place des plans de continuité raisonnables, compte tenu des éléments qui peuvent influer sur l'affectation d'un nouvel équipage[20].

2.2 Le Guide révisé sur les types et catégories de perturbations de vol (pièce AC-1)

[28] En septembre 2022, l'OTC met à la disposition du public et des compagnies aériennes un Guide révisé sur les types et catégories de perturbations de vol (le « **Guide** »). Le Guide vise « à aider à la fois les compagnies aériennes et les passagers à mieux comprendre les facteurs dont l'OTC tiendrait compte si un passager déposait une plainte auprès de l'OTC concernant un vol perturbé »[21].

[29] Le Guide donne des exemples d'éléments de preuve pertinents que les transporteurs peuvent fournir pour répondre aux plaintes liées aux pénuries d'équipage[22].

2.3 La décision de l'OTC de juillet 2022 et l'arrêt de la Cour d'appel fédérale dans l'affaire *Lareau*

[30] Le 8 juillet 2022, l'OTC se prononce sur la plainte logée par monsieur Owen Lareau contre WestJet[23].

[31] Monsieur Lareau devait initialement voyager de Regina à Ottawa, via Toronto, le 18 juillet 2021. Son vol de Regina à Toronto a été annulé la journée du départ en raison de l'indisponibilité du copilote, qui était tombé malade une heure avant le départ. WestJet n'a pas réussi à trouver un remplaçant en temps opportun et a donc offert un vol alternatif à monsieur Lareau le lendemain. Monsieur Lareau est arrivé avec vingt-et-une heures de retard à sa destination finale. WestJet avait fourni à monsieur Lareau une nuitée à l'hôtel

---

19 Pièce P-18, par. 74.
20 Pièce P-18, par. 91 à 94.
21 Pièce AC-1, Guide révisé sur les types et catégories de perturbations de vol, p. 42 du PDF. La version française du Guide est disponible en ligne: [https://otc-cta.gc.ca/fra/publication/guide-sur-types-et-categories-perturbations-vol].
22 Pièce AC-1, Annexe A, p. 57 et 58 du PDF.
23 Pièce P-19, Décision n°89-C-A-2022.

et des bons de repas (les normes minimales de traitement), mais avait refusé de lui verser l'Indemnité pour inconvénients en invoquant que l'annulation du vol était nécessaire pour des motifs de sécurité[24].

[32] Dans sa décision, l'OTC rappelle qu'en matière de pénurie d'équipage, le transporteur doit démontrer qu'il ne pouvait pas prévenir de façon raisonnable la perturbation malgré une planification adéquate[25]. L'OTC souligne que les perturbations nécessaires par souci de sécurité doivent se limiter aux événements qui ne peuvent être anticipés ou évités[26]. Le seuil est élevé[27]. Il conclut que WestJet n'a pas démontré que c'était le cas.

[33] WestJet obtient l'autorisation d'appeler de cette décision devant la Cour d'appel fédérale (« **CAF** ») en vertu de l'article 41 de la LTC[28]. La CAF confirme que pour éviter le paiement d'une indemnité en cas de pénurie d'équipage, le transporteur doit démontrer avoir pris des mesures raisonnables pour :

> 33.1. planifier et mener ses activités courantes de manière à éviter les situations à l'origine de ces risques; et
>
> 33.2. mettre en œuvre un plan de continuité raisonnable élaboré dans le but de réduire les risques efficacement et rapidement[29].

2.4 La décision de l'OTC dans l'affaire Crawford

[34] Madame Lisa Crawford et son enfant mineur devaient voyager de Fort Saint John à Halifax, avec escales à Vancouver et Ottawa. Ils ont été informés la veille que leur vol initial de Fort Saint John à Vancouver était annulé en raison de contraintes d'équipage liées à la pandémie. Les passagers ont reçu un nouvel itinéraire partant onze heures plus tard que prévu. Le jour du départ, leur vol de Vancouver à Ottawa a aussi subi un retard d'une heure dix-huit minutes, suivi d'un autre retard de 51 minutes sur le vol d'Ottawa à Halifax. Au total, ils sont arrivés à destination avec un retard de quinze heures et 41 minutes par rapport à l'horaire initial[30].

[35] L'OTC s'est penchée sur les diverses perturbations de vol subies par les demandeurs. Elle note qu'il est « nécessaire de tenir compte de tous les vols ayant contribué à l'arrivée en retard du passager à la destination indiquée sur son billet initial, et de déterminer la raison principale du retard cumulé ou le facteur y ayant contribué le plus considérablement »[31]. L'OTC conclut que l'annulation du vol des demandeurs de Fort Saint John à Vancouver constitue la cause principale de leur retard cumulé puisque

---

24 Pièce P-19, par. 1 et 2.
25 Pièce P-19, par. 11.
26 Pièce P-19, par. 9.
27 Pièce P-19, par. 11.
28 *Lareau*, préc., note 1, par. 54.
29 *Id.*, par. 6, 120 et 142.
30 Pièce P-20, Décision n°107-C-A-2022, par. 1.
31 Pièce P-20, Décision n°107-C-A-2022, par. 5.

c'est ce vol qui leur a fait manquer leurs vols de correspondance initiaux et a retardé leur arrivée à Halifax.

[36] L'OTC rejette les arguments d'Air Canada voulant que le vol eût été annulé parce que le premier officier n'avait pas terminé la formation d'appoint exigée par la loi et que ses plans de continuité ont été perturbés par les effets de la pandémie de COVID-19. L'OTC souligne que chaque situation doit être évaluée « au cas par cas »[32]. Or, selon l'OTC, la preuve soumise ne permettait pas de comprendre comment ces conditions avaient eu un impact sur la Perturbation dans le cas précis de madame Crawford. Elle ordonne donc le paiement de l'Indemnité.

2.5 La caractérisation par Air Canada des Perturbations liées à des pénuries d'équipage

[37] Les faits au dossier, incluant les allégations de la Demande d'autorisation, qui doivent être tenues pour avérées à ce stade à moins d'être clairement contredits[33] ainsi que la preuve appropriée autorisée par le Tribunal[34], font état de la pratique d'Air Canada dans le cas de Perturbations liées à des pénuries de personnel.

[38] La catégorisation des Perturbations et l'attribution des codes applicables sont effectuées par l'équipe du centre de contrôle des opérations d'Air Canada (le « **SOC** »)[35].

[39] Chaque aéroport canadien où Air Canada exerce ses activités comprend une équipe locale du SOC (le « **STOC** ») qui est responsable d'identifier la cause principale des retards de vol et de leur assigner le code pertinent selon les informations disponibles localement à ce moment[36].

[40] L'attribution du code par le STOC peut être révisée par le SOC en fonction des informations globales du réseau à sa disposition[37].

[41] Air Canada utilise une centaine de codes pour identifier les causes de retards ou d'annulations de vol, chaque code référant à une situation spécifique. Le code CREW (équipage) est utilisé pour les retards ou annulations causés par des contraintes d'équipage[38].

---

32 Pièce P-20, Décision n° 107-C-A-2022, par. 6.

33 *Cozak* c. *Procureur général du Québec*, 2021 QCCA 1376, par. 7 (demande d'autorisation à la Cour suprême du Canada rejetée, 2022 CSC 21679).

34 Composée de la Déclaration sous serment de madame Twyla Robinson datée du 12 septembre 2023 (la « **Déclaration Robinson** ») et de la Déclaration sous serment de madame Shaunna Rainey du 30 janvier 2025 (la « **Déclaration Rainey** »).

35 Déclaration Robinson, par. 4 et 5; Déclaration Rainey, par. 4, 5 et 7.

36 Déclaration Rainey, par. 4.

37 Déclaration Rainey, par. 6.

38 Déclaration Robinson, par. 6; Déclaration Rainey, par. 7.

[42] Le code assigné au vol détermine le contenu des notifications envoyées aux passagers par courriel ou message texte en temps réel en fonction des informations disponibles à ce moment. Cela étant, la détermination de la cause des retards ou annulations est évolutive et fait l'objet d'analyses subséquentes plus approfondies[39].

[43] Air Canada allègue que le droit du passager à la compensation prévue au Règlement est évalué au cas par cas en fonction de la cause principale de la perturbation de chaque vol individuel et de l'itinéraire global de chaque passager[40]. Dans le cas d'une pénurie d'équipage, celle-ci peut être causée par des retards en raison de conditions météorologiques défavorables, une maintenance imprévue de l'avion, des retards aux douanes ou aux contrôles de sécurité à l'aéroport, une maladie, un dépassement du nombre maximal d'heures de travail autorisé par la réglementation, etc[41].

[44] Or, le 29 décembre 2021, une directive interne d'Air Canada (la « **Directive** ») mentionne que les annulations de vols dues à des contraintes liées au personnel navigant (code CREW) seront désormais considérées comme « sous le contrôle du transporteur – pour des raisons de sécurité »[42]. Air Canada explique qu'après un examen approfondi, on a conclu que ces annulations de vols sont étroitement liées à la COVID-19, qui entraîne une pénurie de personnel de cabine ou d'équipage. En conséquence, les passagers concernés auront droit à des Normes minimales de traitement, au Service de réservation ou à un remboursement, sans toutefois avoir droit à une Indemnité.

[45] La mesure est indiquée comme étant temporaire.

[46] Un article de CBC daté du 25 juillet 2022[43] indique que la pratique était toujours en vigueur à cette date. Le journaliste mentionne un passager dont le vol a été annulé pour cause de pénurie de personnel qui s'est vu refusé une Indemnité en raison de l'application de la Directive. L'article cite un représentant de l'OTC qui conclut qu'une telle pratique n'est pas conforme au Règlement. « Si une pénurie de personnel navigant est due aux actions ou à l'inaction du transporteur, la perturbation sera considérée comme relevant du contrôle du transporteur aux fins du RPPA. Par conséquent, une perturbation causée par une pénurie de personnel navigant ne devrait pas être considérée comme « nécessaire à des fins de sécurité » lorsque le transporteur a causé cet enjeu de sécurité en raison de ses propres actions. » [Traduction] L'article précise que les consommateurs peuvent contester le rejet d'une réclamation par une compagnie aérienne en déposant une plainte auprès de l'OTC, tout en soulignant qu'en mai 2022, l'office avait un retard de traitement de plus de 15 300 plaintes liées au transport aérien.

---

39 Déclaration Robinson, par. 9; Déclaration Rainey, par. 10.
40 Déclaration Robinson, par. 10 à 13; Déclaration Rainey, par. 13 à 17.
41 Déclaration Robinson, par. 7; Déclaration Rainey, par. 9.
42 Pièce P-21.
43 Pièce P-22.

[47] Un article de CBC daté du 11 août 2022[44] fait état d'un autre passager qui a subi le même sort. L'article cite un représentant de l'OTC qui souligne que « [l]a formation et la dotation en personnel relèvent du contrôle des compagnies aériennes et, par conséquent, les pénuries de personnel navigant relèvent également de leur contrôle, à moins qu'il n'existe des preuves irréfutables du contraire. Le seuil est élevé. » [Traduction] Au moment de la parution de l'article, il y avait 18 200 plaintes non traitées auprès de l'OTC.

[48] Air Canada indique que la Directive est demeurée en vigueur de façon intermittente entre le 7 août 2021 et le 1er août 2022[45].

ANALYSE

1. La Demanderesse satisfait-elle aux conditions requises pour l'autorisation d'une action collective?

1.1 Conclusion

[49] Compte tenu du faible seuil applicable à cette étape, les critères d'autorisation sont satisfaits et l'action collective est autorisée pour le recouvrement de l'Indemnité. L'action collective n'est pas autorisée pour la demande de dommages punitifs.

1.2 Cadre juridique général

[50] L'action collective est une procédure par laquelle une personne, le représentant, poursuit au nom de tous les membres d'un groupe qui ont une réclamation similaire. Comme le représentant du groupe n'est pas spécifiquement mandaté pour agir au nom des membres, une autorisation de la cour est requise avant qu'une action collective puisse être déposée[46].

[51] L'article 574 C.p.c. prévoit que la demande d'autorisation d'exercer une action collective doit énoncer : i) les faits sur lesquels l'action collective est fondée ; ii) la nature de l'action collective; et iii) le groupe au nom duquel le représentant entend agir.

[52] Selon l'article 575 C.p.c., le tribunal doit autoriser l'action collective s'il est d'avis que :

1) Les demandes des membres du groupe soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes.

2) Les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées.

3) La composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles

---

44 Pièce P-23.
45 Déclaration Rainey, par. 11, 18 et 19.
46 *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, 2019 CSC 35, par. 6.

relatives aux mandats d'ester en justice pour le compte d'autrui ou à la jonction d'instance.

4) Le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres.

[53] Ces conditions sont cumulatives[47].

[54] Le rôle du tribunal à l'étape de l'autorisation a été décrit comme un de « filtrage ». Il doit éliminer les cas insoutenables et frivoles qui ne répondent manifestement pas aux exigences de l'émission d'une action collective (article 575 C.p.c.). Le seuil demeure bas. Les exigences doivent être interprétées de façon large et libérale afin de donner pleinement effet aux objectifs sociaux des recours collectifs (indemniser les victimes, faciliter l'accès à la justice, modifier les comportements nuisibles et préserver les ressources judiciaires limitées)[48]. Lorsque les quatre critères sont satisfaits, la cour n'a aucun pouvoir discrétionnaire pour refuser l'autorisation. De plus, si un doute persiste à la fin de l'analyse des quatre critères, le doute doit profiter au demandeur et l'autorisation doit être accordée[49].

[55] Toutefois, les objectifs sociaux qui justifient l'action collective ne remplacent pas les conditions d'autorisation et il faut se garder d'autoriser une action collective qui ne les satisfait pas pour la simple raison que l'action rejoint ces objectifs[50]. En effet, « s'il est vrai que l'action collective constitue un formidable outil d'accès à la justice, ceux qui sont appelés à s'en défendre ne devraient y être forcés qu'à l'encontre d'actions qui sont soutenables »[51]. « Un manque de rigueur au stade de l'autorisation peut en effet avoir

---

47 *Sunwing Airlines inc.* c. *Lachaine*, 2021 QCCA 1290, par. 4 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2025-05-15) 41418); *Harvey* c. *Vidéotron*, 2021 QCCA 1183, par. 39.

48 *Western Canadian Shopping Centres inc.* c. *Dutton*, 2001 CSC 46, par. 27 à 29; *Royer* c. *Capital One*, 2025 QCCA 217, par. 23 (demandes pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême, 2025-04-28 (C.S. Can.) 41212).

49 *Desjardins Cabinet de services financiers inc.* c. *Asselin*, 2020 CSC 30, par. 27, 55, 116 et 156; *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, préc., note 46, par. 6, 8, 18, 19, 20, 42, 56 et 58; *Vivendi Canada inc.* c. *Dell'Aniello*, 2014 CSC 1, par. 1, 37, 55 et 67; *Infineon Technologies AG* c. *Option Consommateurs*, 2013 CSC 59, par. 59 à 61; *Apple Canada inc.* c. *Badaoui*, 2021 QCCA 432, par. 25; *Benamor* c. *Air Canada*, 2020 QCCA 1597, par. 35; *Godin* c. *Aréna des Canadiens inc.*, 2020 QCCA 1291, par. 49 et 50 (demande d'approbation d'une entente de règlement accueillie, 2022 QCCS 2110); *Tenzer* c. *Huawei Technologies Canada Co. Ltd.*, 2020 QCCA 633, par. 20 (demande d'approbation d'une entente de règlement accueillie, 2021 QCCS 4663); *Belmamoun* c. *Ville de Brossard*, 2017 QCCA 102, par. 73 et 74 (déclaration d'appel, 2023-11-09 (C.A.) 500-09-030772-230); *Charles* c. *Boiron Canada inc.*, 2016 QCCA 1716, par. 40 à 43 (demande pour autorisation d'appel à la Cour suprême rejetée avec dissidence (Can C.S., 2017-05-04) 37366); *Union des consommateurs* c. *Bell Canada*, 2012 QCCA 1287, par. 117 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2013-01-17) 34994).

50 *Rozon* c. *Les Courageuses*, 2020 QCCA 5, par. 70 (demande pour permission d'en appeler à la Cour suprême du Canada rejetée (C.S. Can, 2020-11-16, 39115)).

51 *Harvey* c. *Vidéotron*, préc., note 47, par. 21; *Infineon Technologies AG* v. *Option consommateurs*, préc., note 49, par. 61; *Boudreau* c. *Procureur général du Québec*, 2022 QCCA 655, par. 17 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2023-03-30) 40311).

pour conséquence d'engorger les tribunaux avec des demandes mal fondées et avoir pour effet pervers de voir les règles applicables aux actions collectives servir à faire échec aux valeurs propres à l'accès à la justice alors qu'elles ont été conçues pour les promouvoir »[52].

[56] Dans le cas présent, les défenderesses n'ont pas soulevé d'objection quant aux troisième et quatrième critères de l'article 575 C.p.c. (autrement que pour indiquer que la Demanderesse ne possède pas un droit personnel d'action).

[57] Le Tribunal se penchera donc uniquement sur les premier et deuxième critères. Comme il est d'usage, le Tribunal décidera d'abord si les « faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées » tant à l'égard du Groupe que pour la Demanderesse.

1.3 Allégations qui paraissent justifier les conclusions recherchées (article 575(2) C.p.c.)

1.3.1 Cadre juridique applicable au deuxième critère

[58] En ce qui concerne le deuxième critère, l'article 575 C.p.c. prévoit que les allégations doivent « paraître » justifier les conclusions recherchées.

[59] S'il est possible de « lire entre les lignes » afin de discerner une cause d'action défendable, la démarche repose d'abord sur les allégations de la procédure[53].

[60] Le demandeur doit à la fois présenter i) un syllogisme qui n'est ni frivole ni manifestement infondé en droit; et ii) alléguer des faits suffisamment précis pour soutenir ce syllogisme[54].

[61] Lorsque le demandeur allègue des faits précis, ceux-ci sont généralement présumés vrais. Il s'ensuit que lorsque ces faits sont suffisants pour étayer une cause défendable, la demande d'autorisation doit être accueillie puisqu'elle satisfait au seuil minimal requis. Toutefois, la présomption ne s'applique pas aux faits qui sont invraisemblables ou qui ont été clairement prouvés comme étant inexacts[55]. De plus, les

---

52 *Sibiga* c. *Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 1299, par. 14.

53 *Desjardins Cabinet de services financiers inc.* c. *Asselin*, préc., note 49, par. 11 à 21; *Royer* c. *Capital One*, préc., note 48, par. 25; *Haroch* c. *Toronto-Dominion Bank*, 2021 QCCA 1504, par. 13 et 14 (demande du représentant en approbation de la transaction et pour approbation des honoraires des avocats du groupe accueillie, 2023 QCCS 696).

54 *Desjardins Cabinet de services financiers inc.* c. *Asselin*, préc., note 49, par. 66; *Royer* c. *Capital One*, préc., note 48, par. 24.

55 *Tessier* c. *Economical*, *compagnie mutuelle d'assurance*, 2023 QCCA 688, par. 27 (demande en prolongation de délai accueillie et requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2023-12-21) 40856); *Cozak* c. *Procureur général du Québec*, préc., note 33, par. 7; *Baratto* c. *Merck Canada inc.*, 2018 QCCA 1240, par. 48 (demande pour permission d'en appeler à la Cour suprême refusée (C.S. Can., 2019-03-28 38338)); *Lambert (Gestion Peggy)* c. *Écolait ltée*, 2016 QCCA 659, par. 38.

allégations vagues ou générales s'apparentent davantage à des opinions, à des hypothèses ou à des spéculations. De telles allégations ne sont pas présumées vraies. Néanmoins, même en présence d'allégations imprécises ou qui ne sont pas considérées comme prouvées, le tribunal peut tout de même autoriser une action collective si le dossier contient une certaine base factuelle suffisante. Ainsi, avant d'autoriser une action collective en présence de telles allégations, le juge doit vérifier si le dossier contient des éléments de preuve à l'appui, tout en évitant d'entrer dans un débat sur la véracité ou l'exactitude de ces éléments[56].

[62] Cela étant dit, le demandeur a un fardeau de démonstration et non de preuve. Le demandeur n'a pas à démontrer que sa demande aura probablement du succès. Il ne faut pas « confondre les notions de suffisance des allégations et de suffisance de la preuve »[57]. Il suffit qu'il démontre, à première vue, qu'il existe une cause défendable à la lumière des faits et du droit applicable[58].

[63] L'étape de l'autorisation se distingue du procès sur le fond. Le mérite de l'affaire ne doit être examiné qu'après l'octroi de l'autorisation[59]. Les juges d'autorisation peuvent décider de questions de droit lorsque la présentation de preuve supplémentaire ne les placerait pas dans une meilleure position. Toutefois, ils doivent s'abstenir de le faire si la décision nécessite d'appliquer le droit à des constatations de faits. Toute analyse de la preuve doit être reportée au fond étant donné, d'une part, la frugalité et le caractère limité de la preuve disponible au stade de l'autorisation et d'autre part, le fait qu'une grande partie de la preuve pertinente demeure possiblement sous le contrôle des défendeurs[60].

[64] Puisque le recours n'existe pas sur une base collective au stade de l'autorisation, le tribunal doit examiner le recours individuel du demandeur pour déterminer si le recours

---

56 *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, préc., note 46, par. 59; *Infineon Technologies AG* c. *Option consommateurs*, préc., note 49, par. 67 et 134; *Homsy* c. *Google*, 2023 QCCA 1220, par. 24, 25, 28, 29 and 38 (permission d'intenter une action collective accueillie, 2024 QCCS 1324); *Haroch* c. *Toronto-Dominion Bank*, 2023 QCCA 1282, par. 8; *Charles* c. *Boiron Canada inc.*, préc., note 49, par. 43.

57 *Pharmascience inc.* c. *Bourassa*, 2024 QCCA 1403, par. 22 (entente de règlement quant aux défenderesses GSK, Novartis et Sanofi, 2024 QCCS 3295).

58 *Desjardins Cabinet de services financiers inc.* c. *Asselin*, préc., note 49, par. 71; *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, préc., note 46, par. 7 et 58; *Vivendi Canada inc.* c. *Dell'Aniello*, préc., note 49, par. 37; *Infineon Technologies AG* c. *Option consommateurs*, préc., note 49, par. 58, 59, 61, 65 et 66; *Sibiga* c. *Fido Solutions inc.*, préc., note 52, par. 52.

59 *Desjardins Cabinet de services financiers inc.* c. *Asselin*, préc., note 49, par. 16 et 17; *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, préc., note 46, par. 7 et 22; *Vivendi Canada inc.* c. *Dell'Aniello*, préc., note 49, par. 37; *Infineon Technologies AG* c. *Option consommateurs*, préc., note 49, par. 65 et 68.

60 *Desjardins Cabinet de services financiers inc.* c. *Asselin*, préc., note 49, par. 55; *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, préc., note 46, par. 55; *Pilon* c. *Banque Amex du Canada*, 2021 QCCA 414, par. 12 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême, 2021-05-14 (C.S. Can.) 39669); *Durand* c. *Subway Franchise Systems of Canada*, 2020 QCCA 1647, par. 48 à 54 (demande pour permission de se désister d'une demande en autorisation d'exercer une action collective, 2023 QCCS 1795); *Benamor* c. *Air Canada*, préc., note 49, par. 42; *Godin* c. *Aréna des Canadiens inc.*, préc., note 49, par. 53, 54, 55, 93 et 113; *Belmamoun* c. *Ville de Brossard*, préc., note 49, par. 81 et 82; *Sibiga* c. *Fido Solutions inc.*, préc., note 52, par. 76 à 86.

a une chance raisonnable de succès. Si le demandeur ne détient pas lui-même une cause d'action personnelle soutenable, sa demande doit être rejetée même si d'autres membres du groupe pourraient théoriquement détenir une cause d'action valable[61]. Par ailleurs, lorsqu'il y a plusieurs défendeurs, il n'est pas nécessaire que le représentant ou les autres membres du groupe aient une cause d'action personnelle contre chacun des défendeurs[62].

[65] Lorsque plusieurs causes d'action indépendantes sont invoquées au soutien de la demande d'autorisation, le requérant doit démontrer une apparence de droit pour chacune d'entre elles. Ainsi, la cour doit évaluer séparément leur bien-fondé et n'autoriser que celles qui remplissent la condition[63].

1.3.2 Discussion

[66] Air Canada ne conteste pas que certains Membres du Groupe puissent avoir une cause défendable.

[67] Par ailleurs, elle affirme que la Demanderesse ne détient aucune cause d'action personnelle défendable tant relativement à l'Indemnisation statutaire réclamée en vertu du Règlement qu'en vertu de la LPC.

[68] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal conclut que la Demanderesse a une cause *prima facie* relativement à l'Indemnisation, mais pas en ce qui concerne la LPC.

1.3.2.1 La réclamation de la Demanderesse en vertu du Règlement

[69] Air Canada affirme que la Demanderesse n'a pas établi une cause défendable à l'encontre d'Air Canada en ce qui a trait à son droit à l'Indemnisation en vertu de l'article 19 du Règlement.

[70] La Demanderesse a réservé une croisière qui devait partir de Cape Liberty au New Jersey[64]. Son forfait comprend un billet pour voyager sur le vol AC8938 le 30 juillet 2022, dont le départ était prévu à 8 h 25 de Montréal. Elle devait arriver à Newark, aux États-Unis, à 9 h 59.

---

61 *Royer* c. *Capital One*, préc., note 48, par. 27; *Tessier* c. *Economical*, *compagnie mutuelle d'assurance*, préc., note 55, par. 71; *Ehouzou* c. *Manufacturers Life Insurance Company*, 2021 QCCA 1214, par. 45 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2022-03-24) 39863); *Champagne* c. *Subaru Canada inc.*, 2018 QCCA 1554, par. 22; *Sofio* c. *Organisme canadien de réglementation du commerce des valeurs mobilières (OCRCVM)*, 2015 QCCA 1820, par. 10.

62 *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, préc., note 46, par. 44; *Banque de Montréal* c. *Marcotte*, 2014 CSC 55, par. 41 à 47.

63 *Salko* c. *Financière Banque Nationale inc.*, préc., note 60, par. 28; *Belmamoun* c. *Ville de Brossard*, préc., note 49, par. 77; *Delorme* c. *Concession A25*, *s.e.c.*, 2015 QCCA 2017, par. 6 (actions collectives rejetées, 2024 QCCS 2446).

64 Pièce P-6.

[71] Le 30 juillet 2022, la Demanderesse reçoit un message texte d'Air Canada l'informant que le vol AC8938 est annulé en raison de contraintes liées à l'équipage[65]. Air Canada lui offre un Service de Réservation. Un courriel lui est transmis parlant de « *crew constraintes resulting from the impact of the COVID-19 pandemic* »[66]. Le courriel ajoute : « *For example, crew have a 'duty day' limit which means that they work a maximum number of hours and one explanation could be that they reached their maximum due to earlier flight delays or connexion issues* ». La Demanderesse choisit de se rendre à Newark en voiture puisque les arrangements proposés impliquent qu'elle doit partir de Montréal avec plus de trois heures de retard par rapport à l'heure de départ initialement prévue.

[72] Le 8 août 2022, la Demanderesse dépose une demande d'indemnisation en vertu du Règlement auprès d'Air Canada[67]. Le 13 septembre 2022, Air Canada l'avise, après examen, que la cause principale de la Perturbation de son vol était soit une Perturbation indépendante de la volonté du transporteur ou une Perturbation nécessaire par souci de sécurité[68]. Dans l'un ou l'autre cas, elle n'a pas droit à une Indemnité. Elle obtient le remboursement intégral du coût du vol annulé et se voit offrir un bon de voyage d'une valeur de 300 $ à titre de geste commercial.

[73] La Demanderesse allègue qu'Air Canada :

73.1. a présenté de manière inexacte la cause de l'annulation de son vol alors qu'il s'agissait en réalité de perturbations liées à des contraintes de personnel ou à une pénurie de membres d'équipage attribuables à Air Canada, et

73.2. a illégalement refusé de l'indemniser pour l'annulation de son vol.

[74] Air Canada soumet que certains éléments de preuve démontrent que la Perturbation qui a affecté le vol de la Demanderesse était indépendante de sa volonté ou qu'elle était nécessaire par souci de sécurité puisqu'Air Canada n'aurait pas pu raisonnablement empêcher cette Perturbation malgré une planification adéquate[69]. Air Canada fait donc valoir qu'elle a correctement catégorisé la Perturbation du vol de la Demanderesse.

[75] Cette controverse factuelle relève du fond.

[76] Sans trancher les questions de fait soulevées par le syllogisme avancé, force est de constater que celui-ci est soutenu par une certaine preuve.

---

65 Pièce P-7.
66 Pièce AC-2.
67 Pièce P-12.
68 Pièce P-13.
69 Déclaration Robinson, par. 17, 18, 21 et 22.

[77] La Demanderesse fait état de la Directive d'Air Canada qui demande à ses employés de caractériser systématiquement les vols retardés ou annulés en raison d'une pénurie d'équipage comme une Perturbation nécessaire par souci de sécurité.

[78] Elle produit les communications qu'Air Canada lui a transmises à cet égard.

[79] La Demanderesse allègue aussi qu'Air Canada ne lui a pas fourni les informations exigées par le Règlement afin qu'elle puisse comprendre la cause principale de la Perturbation de son vol et ainsi exercer pleinement ses droits.

[80] Ces allégations sont également soutenues par une certaine preuve. Les premiers messages texte et courriels transmis à la Demanderesse le 30 juillet 2022 l'informent que la cause principale de la Perturbation était une contrainte d'équipage[70]. Les communications sont génériques et non spécifiques au cas de la demanderesse. On parle de possibilité et on cite des exemples.

[81] Après le dépôt de sa demande, Air Canada répond, sans préciser laquelle des situations était en cause, que la Perturbation résultait soit d'une cause indépendante de la volonté du transporteur ou d'une cause nécessaire par souci de sécurité[71]. Dans tous les cas, cela signifiait qu'elle n'avait pas droit à une Indemnisation.

[82] De prime abord, il n'est pas frivole d'alléguer que ces explications ne satisfont pas au degré de précision requis par le Règlement.

[83] Air Canada allègue que la Demanderesse n'a pas droit à l'Indemnité puisqu'elle a choisi de se rendre à Newark en voiture. Or, le Règlement ne fait pas une telle distinction.

[84] La Demanderesse a donc satisfait à son fardeau de démontrer une cause d'action défendable en lien avec le RPPA.

[85] Lors de l'audience, Air Canada a soumis au Tribunal un jugement récent de la Cour suprême de la Colombie-Britannique[72], depuis porté en appel, qui a rejeté une demande en contrôle judiciaire du Civil Resolution Tribunal (« **CRT** ») de la province qui avait accueilli la défense de WestJet à l'égard d'une demande d'indemnisation en vertu du RPPA. Dans le cadre de sa décision, la juge note le caractère spécialisé de l'OTC à l'égard du traitement des indemnités prévues par le RPPA[73]. Par ailleurs, l'essence de son jugement repose sur le fait que le CRT n'avait pas juridiction étant donné que la demande d'indemnité en vertu du RPPA ne se qualifiait pas comme une dette contractuelle.

[86] Cette décision n'a pas d'application à ce stade. Air Canada n'a pas remis en cause la juridiction de la Cour supérieure pour entendre la demande d'autorisation.

---

70 Pièce P-7.
71 Pièce P-13.
72 *Air Passenger Rights* v. *WestJet Airlines Ltd.*, 2025 BCSC 2145.
73 *Id.*, par. 60, 66, 84, 86 à 89.

1.3.2.2 La LPC

[87] La Demanderesse affirme qu'en plus de son droit à une Indemnité en vertu du RPPA, elle a droit à des dommages en vertu de la LPC en raison de la violation de son contrat de transport. Plus particulièrement, la Demanderesse allègue qu'Air Canada a fait défaut de communiquer adéquatement les causes de Perturbations en vertu des articles 13 et 19 du RPPA.

[88] L'article 13 du Règlement oblige le transporteur à fournir aux passagers visés par une Perturbation : a) la raison de la Perturbation; b) les indemnités qui peuvent être versées pour les inconvénients subis; c) les normes de traitement des passagers applicables; et d) les recours possibles auprès de l'Office. Une mise à jour aux trente minutes est requise jusqu'à ce qu'une nouvelle heure de départ soit fixée ou jusqu'à ce que des arrangements de voyage alternatifs aient été pris. Le transporteur doit fournir tout nouveau renseignement dès que possible.

[89] L'obligation de renseignement est une obligation clé des transporteurs[74]. Une transparence accrue dans le traitement des passagers est « un des éléments fondamentaux du nouveau régime »[75]. L'information transmise doit être suffisante pour que le passager puisse prendre une décision éclairée relativement à la présentation d'une demande pour recevoir une Indemnité[76]. L'information doit être précise et éviter des généralités comme « problème d'horaire » ou « problème d'équipage »[77].

[90] En cas de rejet d'une demande d'Indemnité, le transporteur doit motiver son rejet. Encore une fois, l'explication doit fournir assez de renseignements pour permettre au passager de décider s'il souhaite déposer une plainte auprès de l'OTC pour contester le rejet de sa demande[78].

[91] La Demanderesse soutient que les obligations d'information imposées par le RPPA, notamment en ce qui concerne la divulgation des motifs de Perturbation, sont incorporées par référence aux tarifs domestiques[79] et internationaux[80] d'Air Canada. En conséquence, le défaut de communiquer en temps utile et de manière suffisamment détaillée les causes des Perturbations constitue aussi une violation contractuelle qui donne droit à des dommages en vertu de la LPC.

---

74 Rapport d'enquête, p. 4.
75 *Lareau*, par. 105, préc., note 1.
76 Guide, p. 6.
77 Décision d'interprétation, par. 49.
78 Guide, p. 16 et 17; Décision d'interprétation, par. 64 et 65.
79 Pièce P-14, règle 80, p. 69. Voir aussi *Association du transport aérien international* c. *Canada (Office des transports)*, préc., note 11, par. 86.
80 Pièce P-15, règle 80, p. 94.

[92] La Demanderesse fait valoir que, dans sa Décision d'interprétation, l'OTC relève qu'entre le 15 décembre 2019 et le 13 février 2020, elle a reçu 3 037 plaintes concernant le non-respect, par les transporteurs, de l'obligation d'informer les passagers des raisons d'une Perturbation[81].

[93] Dans la dernière version de sa Demande d'autorisation, la Demanderesse a retiré sa demande pour des dommages compensatoires. Seuls des dommages punitifs sont maintenant réclamés en vertu de la LPC.

[94] Sans admettre une violation quelconque de son obligation de transparence, Air Canada conteste la Demande d'autorisation sur ce point au motif que la *Convention de Montréal*, incorporée en droit canadien par la *Loi sur le transport aérien*[82], interdit l'octroi de dommages punitifs contre les transporteurs aériens dans le cadre de vols internationaux comme celui de la Demanderesse.

[95] En effet, l'article 29 de la convention précise que les recours prévus par la convention sont exclusifs et ce tant à l'égard de dommages compensatoires qu'à l'égard de dommages punitifs[83] :

> 29. Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

[96] Air Canada souligne que la Cour suprême a adopté une interprétation large de cet article. Jugeant que l'article 29 interdisait une réclamation d'un passager fondé sur le non-respect de la *Loi sur les langues officielles*, la Cour suprême mentionne :

> [37] Il ressort clairement de la *Convention de Montréal* qu'elle offre le seul recours pouvant être intenté contre les transporteurs aériens pour différents types de dommages subis lors d'un transport aérien international. La Convention prévoit que toute « action en dommages-intérêts » découlant du transport de passagers, de bagages et de marchandises est assujettie aux conditions et limites de responsabilité qui y sont prévues. La disposition pourrait difficilement être rédigée en des termes plus larges; elle s'applique à « toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit ». Cette large portée se retrouve aussi dans la version anglaise : « ...*any action for damages, however founded*... »
>
> [38] Ce principe d'exclusivité est exprimé encore plus clairement dans la *Convention de Montréal* qu'il ne l'était dans la Convention de Varsovie. L'article 24 de la Convention de Varsovie — la disposition qui exclut les autres recours —

---

81 Décision d'interprétation, par. 1; RPPA, art. 13 et 19.
82 *Loi sur le transport aérien*, L.R.C. 1985, c. C-26.
83 *Association du transport aérien international* c. *Canada (Office des transports)*, préc., note 11, par. 4.

> commence par les termes « [d]ans les cas prévus aux » articles 17 à 19. L'article 29 de la *Convention de Montréal*, en revanche, commence par les termes « [d]ans le transport de passagers, de bagages et de marchandises ». Le recours à un libellé aussi général fait ressortir encore plus nettement l'intention des États signataires d'exclure toute action non expressément prévue aux articles 17 à 19[84].

[97] Dans *IATA*[85], la Cour suprême du Canada a réitéré l'interprétation qu'il convenait de donner à l'article 29 de la convention :

> [63] Sur la base de tout ce qui précède, il faut interpréter l'article 29 comme ayant pour effet d'empêcher toute action en dommages-intérêts qui présente les caractéristiques de procédures judiciaires devant des cours de justice et qui vise à obtenir une indemnisation individualisée pour cause de […] de retard d'un vol international.
>
> […]
>
> [99] Cette conclusion concorde avec celle formulée par notre Cour, dans l'arrêt Thibodeau, portant que la Convention « n'est pas exhaustive », mais qu'elle est exclusive quant « aux matières auxquelles elle s'applique », à savoir les « règles [...] encadrant la responsabilité pour dommages des transporteurs aériens internationaux » (par. 47).

[98] La Demanderesse suggère que l'application de la *Convention de Montréal* soit tranchée par le juge saisi du fond. Un tel report peut être approprié dans certaines circonstances[86].

[99] Il n'en demeure pas moins que le juge d'autorisation exerce un rôle de filtrage. S'il doit s'abstenir de trancher des questions mixtes de fait et de droit lorsque la trame factuelle est incomplète, il peut néanmoins se prononcer sur une question de droit pure ou sur une question mixte de fait et de droit lorsque les faits pertinents sont admis. En effet, dans de tels cas, la présentation d'une preuve supplémentaire ne placera pas le juge du fond dans une meilleure position.

[100] C'est le cas ici. Les arguments de la Demanderesse sont de pures questions de droit ou font référence à des faits admis (par exemple, le vol de la Demanderesse a été annulé plutôt que retardé).

[101] Dans les circonstances, il est opportun de trancher cette question.

[102] Subsidiairement, la Demanderesse fait valoir que la *Convention de Montréal* ne fait pas obstacle à sa réclamation en vertu de la LPC pour trois motifs :

> 102.1. La *Convention de Montréal* ne s'applique pas aux annulations de vol.

---

84 *Thibodeau* c. *Air Canada*, 2014 CSC 67, par. 37 et 38.
85 *Association du transport aérien international* c. *Canada (Office des transports)*, préc., note 11, par. 63.
86 *Calciu* c. *Air Transat AT inc.*, 2020 QCCS 1764, par. 38.

102.2. La *Convention de Montréal* ne s'applique qu'aux actions intentées « en vertu de la convention ».

102.3. Les dommages punitifs réclamés par la Demanderesse ne résultent pas du retard, mais d'un défaut de communication.

i) Retard versus annulation

[103] La *Convention de Montréal* s'applique à tout transporteur international de personnes, bagages ou marchandises par aéronef contre une rémunération[87]. Elle vise à établir « un ensemble de règles uniformes encadrant la responsabilité pour dommages des transporteurs aériens internationaux et limiter cette responsabilité »[88].

[104] L'article 19 de la *Convention de Montréal* précise que le transporteur est responsable du « dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises ». Le transporteur peut, en vertu de l'article 19, écarter la présomption de responsabilité « s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre ». Par ailleurs, l'article 20 prévoit que le transporteur peut être exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité s'il est en mesure de prouver que la négligence ou tout autre acte ou omission préjudiciable de la personne réclamant réparation a causé le dommage ou y a contribué.

[105] En octobre 2024, la Cour suprême du Canada s'est prononcée sur l'interaction entre les recours prévus à la *Convention de Montréal* et une demande d'Indemnité en vertu du RPPA. Elle a conclu que la *Convention de Montréal* ne faisait pas échec au recours sous le RPPA puisque celui-ci ne crée pas un droit à une « action en dommages », mais plutôt un « régime de protection des consommateurs qui opère indépendamment du préjudice (s'il en est) subi par le réclamant »[89].

[106] Compte tenu de sa conclusion, la Cour suprême du Canada estime qu'il n'est pas nécessaire de se prononcer sur la distinction entre une annulation et un retard[90].

[107] Reste que l'article 19 est limpide. Il prévoit que : « [l]e transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises ». L'article ne prévoit d'exception que si le transporteur démontre avoir pris toutes les mesures pour éviter le dommage. Autrement, la responsabilité n'est pas limitée en fonction des causes du retard. Il faut en conclure que l'article entraîne la responsabilité du transporteur, quelle que soit la raison du retard, y compris lorsque celui-ci découle de l'annulation d'un vol. D'ailleurs, l'article 19 ne s'applique pas au retard d'un vol en particulier, mais plutôt aux retards « dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou

---

87 *Convention de Montréal*, art. 1.

88 *Thibodeau* c. *Air Canada*, préc., note 84, par. 47, cité avec approbation dans *Association du transport aérien international* c. *Canada (Office des transports)*, préc., note 11, par. 8.

89 *Id*.

90 *Id.*, par. 27.

marchandises ». Or, une annulation de vol est clairement susceptible de causer un retard « dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises ».

[108] Certaines autorités soumises par la Demanderesse au soutien de sa position ne sont pas applicables ici :

108.1. Dans *Bilodeau*[91], le juge a écarté la *Convention de Montréal* parce que le vol de la demanderesse avait été devancé. Ainsi, elle n'avait pas subi de retard.

108.2. Dans *Time*[92], le demandeur voulait se faire rembourser un vol qui a été annulé par la compagnie, mais qui n'a jamais été reprogrammé.

108.3. Dans *Coopersmith*[93], le juge conclut que la *Convention de Montréal* ne s'applique pas à un recours d'un médecin qui désirait obtenir compensation pour les services rendus en cours de vol.

108.4. Dans *Cooperstock*[94], des dommages moraux ont été octroyés, mais en s'appuyant sur la *Convention de Montréal* plutôt que sur le droit interne.

[109] Quant aux autres autorités, qui distinguent les fautes commises pendant le transport (qui seraient couvertes par la convention) de celles commises avant (qui seraient exclues de l'application de la convention) ou qui concluent que la convention ne prévoit pas de dommages lorsque le retard est causé par une annulation de vol[95], avec égards, le Tribunal ne peut y souscrire. La *Convention de Montréal* ne fait aucune référence au moment de la faute commise ou même à la nature d'une telle faute. Elle s'applique à « toute action en dommages-intérêts » en lien avec « le transport de passagers, de bagages et de marchandises ».

[110] Le premier argument de la Demanderesse n'est pas retenu.

ii) La réclamation de la demanderesse est une réclamation « en vertu de la convention »

[111] La Demanderesse fait valoir que la *Convention de Montréal* n'est exclusive qu'à l'égard des « matières auxquelles elle s'applique »[96]. Selon elle, sa réclamation en lien avec la LPC n'est pas une réclamation pour un « dommage résultant d'un retard » au

---

91 *Bilodeau* c. *US Ariways/American Airlines*, 2016 QCCQ 2125, par. 12 à 17.
92 *Time* c. *Air Canada*, 2023 QCCQ 3191.
93 *Coopersmith* c. *Air Canada*, 2009 QCCQ 5521, par. 81 (désistement de la requête en révision judiciaire (C.S., 2010-05-11) 500-17-051777-095).
94 *Cooperstock* c. *Air Canada*, 2025 QCCQ 1078, par. 78.
95 *Parent* c. *Air Canada*, 2022 QCCQ 11060, par. 14 à 22; *Dépelteau* c. *Porter Airlines inc.*, 2018 QCCQ 8884, par. 22.
96 *Association du transport aérien international* c. *Canada (Office des transports)*, préc., note 11, par. 99.

sens de l'article 19 de la *Convention de Montréal*, mais plutôt une réclamation pour fausses représentations en vertu de la LPC.

[112] Cet argument tautologique n'est pas fondé. Le recours de la Demanderesse résulte indéniablement d'un retard.

[113] De plus, une lecture de la version anglaise de l'article fait plutôt valoir que l'exclusivité concerne toute action en dommages-intérêts en lien avec « le transport de passagers, de bagages et de marchandises » :

> *In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.*

[114] L'interdiction de réclamer des dommages punitifs en lien avec un contrat de transport régi par la *Convention de Montréal* a été confirmée par la Cour suprême du Canada[97].

[115] Ayant conclu, à l'instar de l'enseignement de la Cour suprême du Canada, que l'article 29 limite toute action liée à un contrat de transport aérien international aux recours prévus à la *Convention de Montréal*, il va de soi qu'il n'est pas possible de se soustraire à cette limite en alléguant que l'action repose sur une autre législation locale.

[116] Retenir cet argument irait clairement à l'encontre des objectifs fondamentaux de la *Convention de Montréal*, à savoir :

116.1. d'instaurer des règles uniformes applicables aux réclamations découlant du transport aérien international; et

116.2. protéger le secteur du transport aérien international en limitant la responsabilité du transporteur[98].

[117] Cet argument n'est pas retenu.

iii) Les dommages punitifs réclamés par la Demanderesse ne résultent pas du retard, mais d'un défaut de communication

[118] Le troisième argument est une variation des deux premiers.

[119] Il doit être écarté pour les mêmes motifs.

---

97 *Thibodeau* c. *Air Canada*, préc., note 84, par. 62; *Pitts* c. *Sunwing Airlines inc.*, 2025 QCCQ 2799, par. 59.

98 *Thibodeau* c. *Air Canada*, préc., note 84, par. 41.

[120] Une faute à l'égard de la communication est visée par la *Convention de Montréal*.

[121] La Cour suprême du Canada dans *Thibodeau* a conclu qu'une violation de la *Loi sur les langues officielles* était exclue par la *Convention de Montréal*.

[122] Par analogie, la même conclusion s'applique à une communication défectueuse en vertu de la LPC ou du RPPA.

[123] Un argument semblable à celui avancé par la Demanderesse avait d'ailleurs été considéré puis rejeté par la Cour supérieure de justice de l'Ontario dans l'affaire *O'Mara*[99]. Dans cette affaire, le juge Perell devait décider de la recevabilité d'une action collective déposée au nom de passagers d'un vol international de Toronto à Zurich. Lors de ce vol, un des pilotes avait effectué une manœuvre dangereuse. Afin d'éviter l'exclusion prévue à l'article 29 de la *Convention de Montréal*, madame O'Mara plaidait qu'elle ne réclamait pas des dommages en lien avec la manœuvre dangereuse elle-même, mais plutôt des dommages en lien avec les fausses représentations faites par Air Canada pour cacher les raisons de cette manœuvre. Le juge rejette l'argument de madame O'Mara :

> [58] Although there is no doubt that Ms. O'Mara is relying on the Conventions in advancing her claims for damages as a consequence of what occurred during the flight of AC878, nevertheless, she submits that her claim for punitive and exemplary damages also are outside of the Conventions. In other words, she submits that these claims are available to her at common law under the shelter of the negligence claim […] where she pleads that Air Canada negligently failed to advise class members of the true cause of the terrifying episode.
>
> [59] Ms. O'Mara's argument is that this negligence claim did not occur on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking and thus is a claim independent of the Conventions. Air Canada's first counterargument is that the negligence claim associated with the so-called cover-up is covered by the Conventions and if the Convention applies, then it exclusively applies, and it precludes the application of domestic law, including the common law negligence claim. Air Canada's second counterargument is that the Conventions are a complete code for claims for damages arising from the international carriage by air of passengers and cargo and if there is no claim under the Conventions, there is nevertheless no common law claim either.
>
> [60] In my opinion, Air Canada's argument is the correct one, and Ms. O'Mara does not have a common law negligence claim arising from the so-called cover-up. In my opinion, the common law claim is precluded by the Conventions.
>
> [61] The case law from around the world holds that where the liability of an airline for international carriage is in issue, the provisions of the Warsaw Convention are exclusive and they preclude the application of domestic law.

---

99 *O'Mara* v. *Air Canada*, 2013 ONSC 2931.

[124] Le même raisonnement s'applique ici.

[125] La Demanderesse ne peut s'appuyer sur la législation domestique pour justifier un recours additionnel à celui prévu par la *Convention de Montréal*.

[126] L'absence de recours personnel de la Demanderesse en vertu de la LPC fait en sorte que cette cause d'action ne peut être autorisée[100].

1.4 Questions de droit et de fait similaires ou connexes (article 575(1) C.p.c.)

1.4.1 Cadre juridique applicable au premier critère

[127] L'exigence relativement à des questions de droit et de fait connexes est généralement facile à satisfaire.

[128] Certes, plus le groupe sera défini largement, plus l'importance des questions communes sera diluée[101].

[129] Par ailleurs, il n'est pas nécessaire que les demandes des membres du groupe soient identiques ou que la détermination des questions communes mène à la résolution complète de l'affaire. Les questions communes ne requièrent pas nécessairement non plus qu'on y apporte des réponses communes[102]. Néanmoins, il faut que certaines questions soient suffisamment reliées entre elles pour que leur adjudication bénéficie à tous les membres[103]. Une seule question de droit identique, similaire ou connexe est suffisante « si elle fait progresser le litige de façon non négligeable »[104].

[130] En outre, lorsqu'il y a plusieurs défendeurs, il n'est pas nécessaire que le représentant ou les autres membres du groupe aient une cause d'action personnelle contre chacun des défendeurs[105].

---

100 Voir les paragraphes [64] et [65] du présent jugement.

101 *Boudreau* c. *Procureur général du Québec*, préc., note 51, par. 30.

102 *Vivendi Canada inc.* c. *Dell'Aniello*, préc., note 49, par. 51 et 59.

103 Pierre-Claude LAFOND, *Le recours collectif*, *le rôle du juge et sa conception de la justice : impact et évolution*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2006, p. 92.

104 *Desjardins Cabinet de services financiers inc.* c. *Asselin*, préc., note 49, par. 27 et 85; *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, préc., note 46, par. 6, 8 et 44; *Vivendi Canada inc.* c. *Dell'Aniello*, préc., note 49, par. 42, 53 à 59 et 72; *Infineon Technologies AG* c. *Option consommateurs*, préc., note 49, par. 72; *Beaulieu* c. *Facebook inc.*, 2022 QCCA 1736, par. 49 à 51 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2023-08-31) 40620); *Apple Canada inc.* c. *Badaoui*, préc., note 49, par. 62 et 63; *Rozon* c. *Les Courageuses*, préc., note 50, par. 74; *Télébec* c. *9238-0831 Québec inc. (Caféier-Boustifo)*, 2020 QCCA 1720, par. 56 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2021-06-24) 39579); *Brown* c. *B2B Trust*, 2012 QCCA 900, par. 59 et 60 (appel principal et appel incident accueillis en partie, 2021 QCCA 633).

105 *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal* c. *J.J.*, préc., note 46, par. 44; *Banque de Montréal* c. *Marcotte*, préc., note 62, par. 41 à 47.

1.4.2 Discussion

[131] Air Canada affirme que le critère d'une question commune n'est pas satisfait. Selon elle, l'action collective ne permettrait pas de faire avancer le débat de manière non négligeable pour l'ensemble des membres du groupe et du sous-groupe proposés.

[132] Elle souligne qu'en vertu du Règlement, interprété en conformité avec le Guide et les décisions pertinentes des tribunaux, chaque demande doit être étudiée au cas par cas afin de déterminer si le retard ou l'annulation de vol était attribuable au transporteur.

[133] Par exemple, la Décision d'interprétation de l'OTC souligne que « [l]es retards et les annulations faisant l'objet de l'enquête sont souvent attribuables à des causes en évolution dont les raisons changent à mesure que la situation progresse »[106].

[134] Air Canada note, avec raison, que plusieurs décisions de l'OTC ont conclu, après l'analyse des faits en cause, qu'un passager n'avait pas droit à une indemnisation pour le préjudice subi à la suite d'une perturbation de vol causée par des contraintes liées à l'équipage[107].

[135] Dès lors, une pénurie d'équipage ne peut être automatiquement qualifiée comme étant attribuable au transporteur.

[136] Ainsi, une décision favorable aux membres sur le fond nécessiterait quand même une multitude de mini-procès pour déterminer, pour chacun des trajets pertinents, la cause sous-jacente du retard ou de l'annulation de vol. En effet, le droit à une Indemnité n'est pas identique pour tous les passagers d'un même vol. Il est plutôt commun à chaque itinéraire puisque les correspondances antérieures et la destination finale sont pertinentes pour déterminer si une Indemnité est payable.

[137] Air Canada affirme qu'une telle multiplication de mini-procès ne servirait pas les objectifs d'accès à la justice et d'économie des ressources judiciaires sous-jacents au véhicule procédural de l'action collective, d'autant plus que tous les passagers disposent d'un recours administratif devant l'OTC.

[138] Air Canada invoque l'affaire *Cohen*[108] dans laquelle notre Cour avait refusé l'autorisation d'intenter une action collective au nom de personnes ayant acquis un titre de transport mensuel de la Société de Transport de Montréal et qui ont connu un retard de cinq minutes ou plus dans le service de métro et/ou d'autobus leur causant un préjudice et/ou des inconvénients.

[139] Le juge conclut que les questions communes étaient négligeables lorsque comparées aux questions individuelles. Notamment, il était difficile, voire impossible, d'identifier les causes de retard pour chaque autobus ou métro. D'autre part, le juge note

---

106 Pièce P-18, Décision n°122-C-A-2021, par. 14.

107 Décision n°70-C-A-2022, par. 9; Décision n°122-C-A-2023, par. 11 à 17; Décision n°156-C-A-2023, par. 13.

108 *Cohen* c. *Société de transport de Montréal*, 2018 QCCS 4806.

qu'un retard d'un même véhicule n'occasionne pas nécessairement un préjudice à tous ses passagers, encore moins un préjudice d'intensité uniforme.

[140] Ici, la situation diffère. D'une part, en vertu du Règlement un transporteur est tenu d'identifier les causes d'un retard ou d'une annulation et d'en aviser les usagers. Par ailleurs, l'Indemnité en vertu de RPPA est statutaire et ne nécessite pas la preuve d'un préjudice.

[141] Notons que dans *Boyer*[109], notre cour avait autorisé une action collective contre l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) au nom de passagers qui avaient subi des retards sur la ligne Dorion-Rigaud aux heures de pointe en janvier et février 2009. La cour note qu'il appartiendra au juge du fond de distinguer « un retard entraînant la responsabilité de l'AMT envers ses usagers, par opposition à un délai acceptable »[110]. Elle ajoute que, même si « certains des inconvénients subis par les membres au cours de ces deux mois ne sont pas identiques », « il existe des éléments communs à tous, notamment, le fait qu'ils ont payé pour des services qu'ils n'ont pas reçus intégralement, et qu'ils ont subi l'inconfort résultant de longues attentes sur les quais avec les conséquences qu'elles comportent »[111].

[142] Ainsi, s'il est vrai que des questions individuelles importantes pourraient demeurer en cas de jugement favorable sur le fond, la Demande d'autorisation (paragraphe 149) identifie plusieurs questions qui feront progresser le litige de manière non négligeable. À titre d'exemple :

> 142.1. Les contraintes liées au personnel navigant et les problèmes de dotation en personnel, en l'absence de circonstances extraordinaires, relèvent-ils du contrôle d'une compagnie aérienne en vertu du RPPA et de la jurisprudence de l'OTC?
>
> 142.2. Au cours de la période visée par l'action collective, Air Canada a-t-elle mis en œuvre et appliqué une politique d'entreprise, une directive ou autre, visant à classer les perturbations de vol causées par des contraintes liées au personnel navigant comme des retards de vol liés à la sécurité ou indépendants de sa volonté?
>
> 142.3. Si la réponse à la question ci-haut est positive, cette politique d'Air Canada a-t-elle créé : (i) une présomption de fait que les classifications de sécurité ont été effectuées sans fondement valable; (ii) un renversement de la présomption de fait exigeant qu'Air Canada démontre l'existence de motifs de sécurité valable?; et/ou (iii) un droit à une indemnisation en vertu du RPPA l'absence d'une telle démonstration?
>
> 142.4. Air Canada a-t-elle manqué à ses obligations contractuelles en :

---

109 *Boyer* c. *Agence métropolitaine de transport (AMT)*, 2010 QCCS 4079.
110 *Id.*, par. 61.
111 *Id.*, par. 75.

(i) classant les perturbations de vol en vertu des articles 10 à 12 du RPPA; (ii) n'exerçant pas son pouvoir discrétionnaire de classification de bonne foi; et/ou (iii) ne fournissant pas les explications requises au titre de l'article 19(4) du RPPA?

[143] Ces questions satisfont aux exigences souples qui s'appliquent quant à l'évaluation de ce critère.

2. La description du groupe, le district, les questions communes et les conclusions recherchées

[144] L'article 576 C.p.c. prévoit que le jugement autorisant une action collective doit :

144.1. désigner le représentant du groupe;

144.2. déterminer le district dans lequel le recours collectif doit être intenté;

144.3. décrire le groupe et les sous-groupes dont les membres seront liés par le jugement sur l'action collective; et

144.4. identifier les principales questions à traiter collectivement et les conclusions recherchées en relation avec ces questions.

[145] La Demanderesse, madame Michèle Dussault, est désignée représentante du groupe.

[146] L'action collective se poursuivra dans le district de Montréal.

[147] Restent la description des Groupes, les questions communes et les conclusions.

2.1 La description des Groupes

[148] Dans l'affaire *George* c. *Québec (Procureur général)*[112], la Cour d'appel a statué que la description du groupe doit répondre aux exigences suivantes :

148.1. La définition du groupe doit être fondée sur des critères objectifs;

148.2. Ces critères doivent avoir un fondement rationnel;

148.3. La définition du groupe ne doit pas être circulaire ou imprécise; et

148.4. La définition du groupe ne doit pas être fondée sur un ou des critères qui dépendent de l'issue du recours collectif sur le fond.

---

[112] *George* c. *Québec (Procureur général)*, 2006 QCCA 1204, par. 40; *Sibiga* c. *Fido Solutions inc.*, préc., note 52, par. 137 et 138; *Monaco* c. *Ville de Montréal*, 2023 QCCS, 1190, par. 177; *Boudreau* c. *Procureur général du Québec*, préc., note 51, par. 21.

[149] Ces exigences doivent être respectées dès le début du recours collectif, car la description du groupe précise qui a droit aux avis, qui a droit au redressement (si le redressement est accordé) et qui sera lié par le jugement[113].

[150] La définition du groupe ne doit pas être trop large et doit demeurer conforme à la preuve soumise ainsi qu'à la réalité et à l'ampleur du problème à l'origine du litige. Le tribunal peut redéfinir un groupe pour faire en sorte que ses dimensions correspondent mieux à la demande telle que formulée par le demandeur. Ce remède doit être préféré au refus de l'autorisation. Le groupe peut également être redéfini à des stades ultérieurs de la procédure[114].

[151] Dans sa Demande d'autorisation, la Demanderesse propose le Groupe suivant :

> [Traduction] Tous les passagers des vols exploités par Air Canada ou des vols en code-partage soumis au RPPA, entre le 15 décembre 2019 et la date d'autorisation de cette action collective, qui sont arrivés à destination avec au moins 3 heures de retard par rapport à l'heure d'arrivée prévue, en raison d'une perturbation de vol causée par des problèmes de personnel ou des contraintes d'effectifs, dont ils ont été informés dans les 14 jours précédant l'heure de départ prévue et que selon les représentations d'Air Canada, les contraintes d'effectifs étaient attribuables au transporteur, mais nécessaire par souci de sécurité, ou échappaient à son contrôle.

[152] La Demanderesse propose également un Sous-groupe de consommateurs puisqu'elle allègue que la conduite d'Air Canada enfreignait la LPC.

[153] Air Canada soutient que la définition du Groupe proposée est inadéquate pour les motifs suivants :

153.1. Les faits en cause ne justifient pas la période visée par l'action collective telle qu'elle est actuellement définie;

153.2. Les allégations ne justifient pas l'inclusion de passagers dont la demande a été refusée par Air Canada au motif que la Perturbation était indépendante de sa volonté;

---

113 *Cie de matériaux de construction BP Canada* c. *Fitzsimmons*, 2017 QCCA 1329, par. 49.

114 *M.L.* c. *Guillot*, 2021 QCCA 1450, par. 25 et 26; *Levy* c. *Nissan Canada inc.*, 2021 QCCA 682, par. 41 à 43 (demande d'approbation d'une entente de règlement accueillie et approbation de l'entente (C.S., 2024-06-17) 500-06-000907-184); *Sibiga* c. *Fido Solutions inc.*, préc., note 52, par. 136 et 137; *Blouin* c. *Parcs éoliens de la Seigneurie de Beaupré 2 et 3*, *s.e.n.c.*, 2016 QCCA 77, par. 10 et 14 (demande d'approbation de la transaction accueillie (jugement rectifié le 2019-09-25), 2019 QCCS 2968); *Fournier* c. *Banque de Nouvelle-Écosse*, 2011 QCCA 1459, par. 50 et 51; *Citoyens pour une qualité de vie/Citizens for a Quality of Life* c. *Aéroports de Montréal*, 2007 QCCA 1274, par. 74 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2008-04-24) 32370).

153.3. Le Groupe devrait être restreint aux seuls passagers du vol de la Demanderesse, sans quoi les questions communes seraient diluées au point de vider l'action collective de son utilité;

153.4. Le Groupe proposé, tel que libellé, comprend des passagers qui ont déjà présenté une demande d'indemnisation à l'OTC, dont la réclamation demandée en l'espèce ferait soit l'objet de la chose jugée, soit de la litispendance;

153.5. Le Groupe proposé ne tient pas compte de la condition prévue à l'article 19(3) du Règlement, qui exige que le passager ait déposé une demande de compensation auprès du transporteur dans l'année suivant la perturbation;

153.6. Air Canada estime que la définition du groupe doit préciser que les passagers visés sont ceux ayant subi un retard à l'arrivée à leur destination finale (plutôt qu'à leur « destination »);

153.7. La référence aux passagers des « vols en code-partage » n'est pas conforme aux dispositions du Règlement et doit être retirée.

[154] Dans une lettre transmise peu de temps avant l'audience[115], la Demanderesse s'est dit prête à revoir la composition du Groupe pour :

154.1. Clore la période visée par l'action collective au 1er août 2022.

154.2. Le restreindre aux Perturbations « nécessaires par souci de sécurité ».

154.3. Exclure du Groupe les personnes qui ont obtenu une décision finale de l'OTC. Ceux dont le recours est pendant devraient pouvoir choisir de s'exclure, ou non, de l'action collective.

154.4. Préciser que les passagers visés sont ceux ayant subi un retard à l'arrivée à leur destination « finale ».

154.5. Remplacer la référence aux « vols exploités par Air Canada ou des vols en code-partage » peut être remplacée par les « vols exploités par Air Canada, Air Canada Rouge ou Air Canada express ».

[155] Au final, elle propose donc la description du Groupe suivante :

> Tous les passagers des vols exploités par Air Canada, Air Canada Rouge ou Air Canada Express, soumis au RPPA, entre le 15 décembre 2019 et le 7 août 2022, qui sont arrivés à leur destination finale avec un retard d'au moins trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue, en raison d'une perturbation de vol causée par des problèmes de personnel ou des contraintes d'effectifs, dont ils ont été informés

[115] Lettre au Tribunal en date du 31 octobre 2025.

> dans les quatorze jours précédant l'heure de départ prévue, et pour lesquelles, selon les représentations d'Air Canada, les contraintes d'effectifs étaient attribuables au transporteur, mais nécessaires par souci de sécurité et qui, à l'expiration de la date limite pour s'exclure de cette action collective, n'avaient pas de plainte pendante auprès de l'Office des transports du Canada.

[156] Les autres objections seront traitées dans l'ordre.

2.1.1 La période

[157] Air Canada soumet que les causes d'action de la Demanderesse reposent essentiellement sur la Directive. Or, puisque la Directive a été appliquée entre le 7 août 2021 et le 1er août 2022[116], le recours devrait se limiter à cette période.

[158] Or, la définition du Groupe proposée ne fait pas référence à la Directive, mais plutôt à une pratique généralisée de caractérisation non conforme. La Directive est un élément de preuve qui soutient le syllogisme juridique, mais les allégations ainsi que d'autres éléments de preuve soutiennent que la pratique de caractériser erronément des Perturbations liées à des contraintes d'équipages comme étant des Perturbations nécessaires par souci de sécurité existait avant la mise en œuvre de la Directive.

[159] Par ailleurs, la preuve révèle que l'OTC a lancé une enquête[117] en février 2020 à la suite de nombreuses plaintes de passagers alléguant que les transporteurs canadiens ne communiquent pas avec précision les raisons des retards ou des annulations de vol, comme l'exige le Règlement.

[160] Ainsi la date d'ouverture est maintenue. Puisque la Demanderesse consent à fermer la période au 1er août 2022. La définition sera revue en conséquence.

2.1.2 La restriction aux passagers qui étaient sur le même vol que la Demanderesse

[161] Air Canada affirme que le Groupe devrait être restreint aux seuls passagers du vol de la Demanderesse.

[162] Les arguments soulevés au soutien de cette prétention sont semblables à ceux soulevés pour contester l'existence d'une question commune.

[163] Pour les motifs déjà mentionnés, ces arguments sont rejetés.

---

116 Déclaration Rainey, par. 11, 18 et 19.
117 Pièce P-17.

2.1.3 Le défaut de prendre en compte les plaintes déposées auprès de l'OTC

[164] Air Canada plaide que le Groupe proposé devrait exclure les passagers qui ont déjà déposé une demande d'indemnisation auprès de l'OTC après le refus initial d'Air Canada et dont la plainte a été tranchée ou est en voie de l'être.

[165] Air Canada a partiellement raison. La Demanderesse le reconnait.

[166] Les passagers qui ont reçu un jugement de l'OTC ne devraient pas faire partie du Groupe. Soit l'OTC a conclu à une mauvaise caractérisation de la part d'Air Canada et a déjà ordonné le paiement d'une Indemnité, soit l'OTC a donné raison à Air Canada et ces membres n'y ont pas droit. Dans l'un ou l'autre cas, ces membres n'ont pas droit à une Indemnité additionnelle et devraient être exclus.

[167] Quant aux membres dont la demande devant l'OTC est pendante, le Tribunal estime qu'il est approprié d'utiliser par analogie l'article 580 C.p.c. et de prévoir leur exclusion s'ils ne se sont pas désistés de leur demande devant l'OTC avant l'expiration du délai d'exclusion.

2.1.4 La restriction du Sous-groupe aux passagers de vols domestiques et aux résidents du Québec

[168] Ayant conclu que le Sous-groupe ne peut être autorisé puisque la Demanderesse n'a pas une cause d'action personnelle, il n'est pas nécessaire de traiter de ces objections.

2.1.5 Le délai obligatoire d'un an pour déposer une demande auprès du transporteur

[169] Air Canada soutient que le Groupe devrait être limité aux seuls passagers qui ont présenté une demande d'indemnisation auprès d'Air Canada dans l'année suivant la Perturbation de leur vol, et ce, conformément au paragraphe 19(3) du Règlement.

[170] En effet, selon une certaine jurisprudence, ce délai serait un délai de déchéance plutôt qu'un délai de prescription et l'impossibilité d'agir ne peut venir au secours d'un passager qui aurait fait défaut de déposer une demande dans le délai.

[171] La distinction est importante.

[172] Dans une décision récente[118], la Cour d'appel souligne que la prescription éteint le droit d'action du justiciable à l'expiration d'un délai déterminé et sanctionne son inaction à instituer sa demande en justice[119]. La prescription peut « être invoquée par le défendeur en opposition au recours qui serait introduit après le délai prévu par la loi, délai qui peut cependant être interrompu ou suspendu selon les circonstances »[120].

[173] « À l'inverse, un délai de déchéance est un véritable couperet et n'est pas susceptible d'interruption ou de suspension. » « Ce délai est d'ordre public et doit être soulevé d'office par le tribunal lorsque prévu expressément par la loi. En général, le délai de déchéance ne se présume pas et doit apparaître clairement de la disposition invoquée. »[121]

[174] L'article 19(3) du RPPA stipule :

> 19(3) Pour obtenir l'indemnité minimale prévue aux paragraphes (1) ou (2), le passager dépose une demande auprès du transporteur avant le premier anniversaire du retard ou de l'annulation.

[175] Le texte ne permet pas de clairement conclure que le délai mentionné est un délai de déchéance plutôt qu'un délai de prescription. Dans les circonstances et compte tenu des allégations voulant qu'Air Canada a manqué à son obligation d'information à l'égard des membres putatifs, ce qui peut constituer un motif d'impossibilité justifiant de suspendre la prescription[122], il est préférable que cette question soit tranchée par le juge du fond.

[176] Des questions communes seront ajoutées afin de traiter ces sujets.

2.1.6 Conclusion sur la description du Groupe

[177] Le Tribunal autorise l'action collective pour le Groupe suivant :

> Tous les passagers de vols exploités par Air Canada, Air Canada Rouge ou Air Canada Express, assujettis au RPPA, qui, entre le 15 décembre 2019 et le 7 août 2022, sont arrivés à leur destination finale avec un retard d'au moins trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue, à la suite d'une perturbation de vol attribuable à des problèmes de personnel ou à des contraintes d'effectifs, dont ils ont été avisés dans les quatorze jours précédant l'heure de départ prévue et pour lesquels Air Canada a soutenu que ces contraintes d'effectifs étaient attribuables au transporteur, mais nécessaires pour des raisons de sécurité et qui, à l'expiration

---

118 *Santé Québec (Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale).* c. *E.A.*, 2025 QCCA 1226.
119 *Id.*, par. 45, citant Céline GERVAIS, *La prescription*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2009, p. 8.
120 *Id.*, par. 45.
121 *Id.*, par. 46.
122 *Silos Roy-Larouche inc.* c. *Ferme Coulée Douce inc.*, 2021 QCCA 704, par. 59 et 60 (demande pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2021-11-18) 39708).

du délai pour s'exclure de la présente action collective, n'avaient pas de plainte pendante auprès de l'Office des transports du Canada.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[178] **AUTORISE** la demanderesse, madame Michèle Dussault, à intenter une demande introductive d'instance au nom du groupe suivant :

> Tous les passagers de vols exploités par Air Canada, Air Canada Rouge ou Air Canada Express, assujettis au RPPA, qui, entre le 15 décembre 2019 et le 7 août 2022, sont arrivés à leur destination finale avec un retard d'au moins trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue, à la suite d'une perturbation de vol attribuable à des problèmes de personnel ou à des contraintes d'effectifs, dont ils ont été avisés dans les quatorze jours précédant l'heure de départ prévue et pour lesquels Air Canada a soutenu que ces contraintes d'effectifs étaient attribuables au transporteur, mais nécessaires pour des raisons de sécurité et qui, à l'expiration du délai pour s'exclure de la présente action collective, n'avaient pas de plainte pendante auprès de l'Office des transports du Canada.

[179] **IDENTIFIE** les questions principales de fait et de droit à traiter collectivement comme suit :

179.1. En l'absence de circonstances exceptionnelles, les contraintes liées au personnel navigant et les problèmes de dotation en personnel relèvent-ils du contrôle d'une compagnie aérienne selon le cadre du RPPA et de la jurisprudence de l'OTC?

179.2. Au cours de la période visée par l'action collective, Air Canada a-t-elle mis en œuvre et appliqué une politique d'entreprise, une directive ou autre, visant à classer les perturbations de vol causées par des contraintes liées au personnel navigant comme des retards de vol liés à la sécurité ou indépendants de sa volonté?

179.3. Si la réponse à la question ci-haut est oui, cette politique d'Air Canada a-t-elle créé : (i) une présomption de fait selon laquelle les classifications en matière de sécurité ont été effectuées sans fondement valable; (ii) un renversement du fardeau de preuve exigeant qu'Air Canada démontre des raisons légitimes de sécurité pour chaque perturbation; et/ou (iii) un droit à une indemnisation au titre du RPPA en l'absence d'une telle démonstration?

179.4. Air Canada a-t-elle manqué à ses obligations contractuelles en: (i) classant les perturbations de vol au titre des articles 10 à 12 du RPPA; (ii) n'exerçant pas son pouvoir discrétionnaire de classification de bonne foi; et/ou (iii) ne fournissant pas les explications requises en vertu de l'article 19(4) du RPPA?

179.5. Les réclamations des membres qui n'ont pas été déposées dans l'année qui suit l'annonce du retard ou de l'annulation du vol tel que requis par l'article 19(3) du RPPA sont-elles recevables?

179.6. Air Canada a-t-elle fait des déclarations fausses ou trompeuses aux membres du groupe concernant la classification des perturbations de vol dues à des contraintes liées à l'équipage et si oui, ces fausses représentations permettent-elles de passer outre au délai d'un an prévu à l'article 19(3) du RPPA?

[180] **IDENTIFIE** comme suit les conclusions recherchées par l'action collective :

180.1. ACCUEILLIR la demande de la demanderesse contre Air Canada;

180.2. CONDAMNER Air Canada à verser aux membres du groupe un montant équivalent à l'indemnisation pour l'inconvénient prévue au RPPA et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;

180.3. CONDAMNER Air Canada à payer les intérêts et l'indemnité additionnelle prévus par la loi, courus à compter de la date de signification de la demande d'autorisation d'exercer une action collective et de nomination du statut de représentant de la demanderesse;

[181] **DEMANDE** aux parties de se consulter et de revenir au tribunal dans les 45 jours du présent jugement pour proposer des projets d'avis, un protocole de distribution et un délai d'exclusion;

[182] **LE TOUT**, avec frais de justice, incluant les frais de transmission des avis à venir.

Martin Sheehan

Signature numérique de Martin Sheehan
Date : 2026.01.13 08:16:04 -05'00'

MARTIN F. SHEEHAN, J.C.S.

M^e^ Andrea Roulet
M^e^ Ali Daoud-Brixi
M^e^ Saro Turner
M^e^ François Pariseau
SLATER VECCHIO LLP
Avocats de la demanderesse

M^e^ Guillaume Boudreau-Simard
M^e^ Amara Khy
STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Avocats de la défenderesse

Dates d'audience : 5 et 6 novembre 2025