

COUR D'APPEL

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
SIÈGE DE MONTRÉAL

N° : 500-09-030324-222, 500-09-031159-247
(500-06-000814-166)

DATE : 12 mai 2026

**FORMATION : LES HONORABLES YVES-MARIE MORISSETTE, J.C.A.
MARIE-FRANCE BICH, J.C.A.
BENOÎT MOORE, J.C.A.**

AIR CANADA
APPELANTE – défenderesse

c.

GILBERT McMULLEN
INTIMÉ – demandeur

ARRÊT

[1] L'appelante se pourvoit contre deux jugements de la Cour supérieure, district de Montréal (l'honorable Marie-Christine Hivon). Le premier, en date du 10 novembre 2022, accueille en partie l'action collective intentée par l'intimé contre l'appelante et prononce diverses condamnations contre celle-ci ainsi que diverses ordonnances, dont l'une relative au recouvrement individuel des réclamations des membres du groupe (dossier d'appel 500-09-030324-222). Le second, en date du 15 juillet 2024, précise les modalités du recouvrement en question et liquide en partie les réclamations personnelles de l'intimé (dossier d'appel 500-09-031159-247).

[2] Pour les motifs de la juge Bich, auxquels souscrivent les juges Morissette et Moore, **LA COUR :**

Dans le dossier d'appel 500-09-030324-222

- [3] **ACCUEILLE** l'appel;
- [4] **INFIRME** le jugement de la Cour supérieure daté du 10 novembre 2022;
- [5] **REJETTE** l'action collective intentée par l'intimé;
- [6] **LE TOUT**, sans frais de justice, tant en appel qu'en première instance.

Dans le dossier d'appel 500-09-031159-247

- [7] **ACCUEILLE** l'appel;
- [8] En conséquence de l'infirmité du jugement de la Cour supérieure dans le dossier 500-09-030324-222, **INFIRME** le jugement de la Cour supérieure daté du 15 juillet 2024, devenu caduc, nul et sans effet par suite du rejet de l'action collective;
- [9] **LE TOUT**, sans frais de justice, tant en appel qu'en première instance.


YVES-MARIE MORISSETTE, J.C.A.


MARIE-FRANCE BICH, J.C.A.


BENOÎT MOORE, J.C.A.

Me Sophie Melchers
Me Dominic Dupoy
Me Mey Ines Chiali
NORTON ROSE FULBRIGHT
Me Guillaume Boudreau-Simard
Me Alexa Teofilovic
STIKEMAN ELLIOT
Pour l'appelante

Me Jean-Marc Lacourcière
Me André Lespérance
Me Philippe H. Trudel
Me Anne-Julie Asselin
TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE
Me Jean-François Bertrand
Me Elodie Drolet-French
JEAN-FRANÇOIS BERTRAND AVOCATS
Pour l'intimé

Date d'audience : 20 janvier 2026

MOTIFS DE LA JUGE BICH

TABLE DES MATIÈRES

I.	CONTEXTE.....	6
II.	DÉBAT EN APPEL	14
III.	ANALYSE.....	15
A.	La violation de l'al. 6(1)d) <i>L.p.p.c.A.C.</i> constitue-t-elle une faute au sens de l'art. 1457 <i>C.c.Q.</i>, dont Air Canada est redevable envers chacun des anciens salariés d'Aveos, et donne-t-elle ouverture à une action en responsabilité civile extracontractuelle?.....	15
B.	Subsidiairement, à supposer même qu'il y ait faute, peut-on conclure à l'existence d'un préjudice et d'un lien de causalité entre celui-ci et la faute en question?.....	35
	1. Causalité et préjudice des ex-salariés membres du groupe	35
	2. Préjudice moral des ex-salariés membres du groupe et de leurs conjoints ou conjointes	48
C.	Subsidiairement, l'action de l'intimé est-elle prescrite?	49
IV.	CONCLUSION	53

[10] En 1988, le législateur fédéral décide de privatiser l'appelante (« Air Canada »), société d'État dont les actions, incessibles, sont alors détenues par le ministre des Transports. Il adopte à cette fin la *Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public*, mieux connue sous son titre court de *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*¹. Cette privatisation impose diverses obligations à la société, dont celle que prévoit l'al. 6(1)d) de cette loi, dont voici le texte original :

6. (1) The articles of continuance of the Corporation shall contain

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

[...]

[...]

(d) provisions requiring the Corporation to maintain operational and overhaul centres in the City of Winnipeg, the Montreal Urban Community and the City of Mississauga; and

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

[...]

[...]

[11] Cette disposition, on peut le dire tout de suite, a soulevé moult litiges et interventions judiciaires ou quasijudiciaires. L'une de ces affaires s'est d'ailleurs retrouvée devant notre cour en 2015, dans le contexte d'une action purement déclaratoire, instituée en vertu de l'art. 453 a.C.p.c. S'y soulevait alors la question de savoir si Air Canada avait contrevenu à la loi en ne faisant pas le nécessaire pour maintenir ses centres d'entretien et de révision de Winnipeg, Mississauga et Dorval (« Centres »), fermés en mars 2012. Comme on le verra plus loin, au terme d'un long exercice interprétatif, la Cour, confirmant le jugement de première instance, fixe de manière générale le sens et la portée de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* et conclut qu'Air Canada l'avait bel et bien enfreint.

[12] La question se pose maintenant de savoir si cette entorse à la loi est de nature à engager la responsabilité civile extracontractuelle d'Air Canada à l'endroit de personnes qui affirment en avoir subi préjudice, à savoir, principalement, les salariés qui travaillaient dans les Centres au moment de leur fermeture et qui n'ont jamais récupéré leur emploi dans ces lieux.

[13] Pour les raisons qui suivent, je recommanderai d'accueillir l'appel.

¹ L.C. 1988, ch. 44; L.R.C. 1985, ch. 35 (4^e suppl.) (*L.p.p.c.A.C.*).

[14] Le dossier, il faut le souligner, est un *cas d'espèce*, procédant d'une disposition législative propre à Air Canada, disposition qui a été substantiellement modifiée en 2016, mettant fin à l'obligation que consacrait sa version antérieure, laquelle seule demeure au centre du présent débat. Par ailleurs, inutile de le dire, comme cela se produit souvent dans les affaires qui se déploient sur des années (en l'occurrence, deux décennies ou presque), la trame factuelle est un tissu de contradictions, renvoyant à des événements qui ont donné lieu à des décisions que les divers acteurs (Air Canada, Aveos, syndicat et autres) n'auraient peut-être pas prises s'ils avaient pu lire l'avenir, mais dont il est difficile d'établir le sens en rétrospective et l'effet sur le présent. En conséquence, les motifs qui suivent ne sont porteurs d'aucun enseignement général, tout ce qui concerne ce dossier relevant du particulier.

[15] Je me permettrai d'ajouter que l'affaire tire sa source d'une disposition législative juridiquement bancale, l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, dont l'interprétation aura occupé deux fois la Cour supérieure et deux fois notre cour, sans parler de la Cour supérieure de l'Ontario, et qui a généré une cascade de litiges autrement évitables. C'est l'illustration parfaite, en contre-exemple, des vertus de la clarté législative.

I. CONTEXTE

[16] Voyons d'abord dans quel contexte naît le litige dont la Cour est aujourd'hui saisie.

[17] L'affaire résulte de la déconfiture, en mars 2012, d'Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »), société à laquelle Air Canada a confié, en sous-traitance, l'entretien de sa flotte aérienne. Aveos effectue les tâches en question dans les Centres. Ces établissements, qui appartiennent à Air Canada, ont été conçus pour ce genre de travaux. Ils sont situés à Winnipeg, Mississauga et Dorval (cette dernière ville étant sise sur le territoire de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal). L'entretien lourd des avions² se fait essentiellement à Montréal et à Winnipeg, tandis que l'entretien effectué à Mississauga est plus léger³.

[18] En vérité, la saga, car c'en est une, commence en 2003, lorsqu'Air Canada, alors en difficulté financière, se prévaut de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*⁴ et amorce une restructuration au terme de laquelle certains de ses services sont constitués en entités indépendantes, dont celui qui s'occupe de l'entretien lourd (qu'elle effectue jusque-là elle-même, pour son compte et celui d'autres compagnies aériennes). Les activités d'entretien lourd sont imparties à une telle entité, en l'occurrence

² L'expression « entretien lourd » est utilisée par souci de concision, pour désigner les activités d'entretien et de révision des composants, des moteurs et des cellules des avions, activités qui se déroulaient dans les Centres.

³ Il s'agit d'opérations d'entretien léger, qui ne requièrent pas que l'on démonte l'avion ou l'une ou l'autre de ses parties, et qui peuvent généralement être réalisées en quelques heures.

⁴ L.R.C. 1985, ch. C-36 (*L.a.c.c.*).

la société en commandite ACTS, détenue distinctement par les actionnaires d'Air Canada (celle-ci conserve la responsabilité de l'entretien en ligne (ou léger), qu'elle assume toujours, du reste). ACTS passe en 2007 entre les mains de tiers qui la transformeront en une société par actions, rebaptisée Aveos, qui n'a plus de liens corporatifs avec Air Canada. Ces différents changements, comme on s'en doute, ne font pas que des heureux, notamment chez les techniciens qui s'occupaient de l'entretien lourd chez Air Canada et dont un bon nombre se retrouvent au service d'Aveos, désormais leur employeur. Leur syndicat contestera d'ailleurs ce réaménagement et fera entre autres choses valoir qu'il y aurait là contravention à l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* Cette prétention sera rejetée par un jugement de la Cour supérieure de justice de l'Ontario, sous la plume du juge Newbould, statuant (en *obiter*) que, dans la mesure où les Centres sont toujours en activité, la réorganisation d'Air Canada et son recours à la sous-traitance n'enfreignent pas la loi⁵. Je reparlerai de ce jugement dont je ne citerai pour le moment que trois paragraphes :

[68] IMAW's primary contention is that to "maintain" the operational and overhaul centres, Air Canada must own and control those centres, which it is not doing as a result of the sale of the business by ACE first to ACTS LP and then to Aveos. That is, IMAW asserts that to "maintain" means to own and control the centres and not to have them operated by Aveos under various contracts and leases.

[...]

[81] My conclusion is that IMAW has not established that Air Canada is in breach of its articles by contracting out maintenance work to ACTS LP and now Aveos. On my reading of the legislation, and thus of the articles of Air Canada, there is nothing to prevent Air Canada from contracting that work out.

[...]

[97] In summary I find that Air Canada does maintain operational and overhaul centres in those cities by maintaining overhaul operations under its contracts with Aveos and by itself maintaining certain overhaul functions through its line maintenance operations.

[19] On pourra consulter en annexe aux présents motifs une chronologie établie conjointement par les parties, document qui relate le détail de toutes ces péripéties, auxquelles je renverrai occasionnellement pour la bonne intelligence du débat.

[20] Mais revenons au mois de mars 2012, alors qu'Aveos est dans une situation financière difficile. Si mauvaise d'ailleurs que, le 18 du mois, la société ferme

⁵ Voir : *IMAW v. Air Canada*, 2011 ONSC 3190 (jugement Newbould).

brusquement ses portes, licencie une partie de ses salariés le jour même – les autres le seront le surlendemain – et dépose une demande initiale en vertu de la *L.a.c.c.* La Cour supérieure y fait droit le 19 mars⁶. S'ensuit un processus rapide de liquidation des actifs d'Aveos (avec une faillite pour clôturer le tout, en novembre 2013).

[21] Aveos ayant ainsi cessé d'offrir tout service à Air Canada dès le 18 mars, celle-ci se voit forcée de recourir à d'autres sous-traitants externes, d'abord en urgence. Elle fait par ailleurs rapidement savoir qu'elle ne reprendra pas elle-même les opérations d'entretien qu'elle sous-traite depuis 2004 (ce qu'elle ne pourrait de toute façon faire dans l'immédiat puisqu'elle ne possède plus la certification requise) ni rouvrir et exploiter elle-même les Centres pour y faire de l'entretien lourd. Elle entend plutôt continuer à faire affaire avec un ou des sous-traitants, même si elle affirme dans un premier temps vouloir privilégier ceux qui, tout en demeurant compétitifs à l'échelle mondiale, pourraient exercer leurs activités au Canada et, plus précisément, à Montréal, Winnipeg, Vancouver ou Toronto. Dans les faits, les sous-traitants dont les services seront retenus possèdent leurs propres installations et leur propre personnel (généralement à l'étranger, mais également dans l'une ou l'autre des villes ci-dessus mentionnées), n'emménageront jamais dans les Centres (ou leurs environs) et n'embaucheront pas les salariés d'Aveos (ou du moins la plupart d'entre eux).

[22] En avril 2012, quelques semaines après la fermeture d'Aveos et celle des Centres, le procureur général du Québec intente une action déclaratoire visant à faire reconnaître qu'en n'exécutant pas ou en ne faisant pas exécuter à Dorval (ou, plus exactement sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal) les travaux qui y avaient cours jusque-là, Air Canada enfreint l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, qui l'y obligerait. Le procureur général du Manitoba intervient subséquemment à l'action, faisant valoir les mêmes arguments en ce qui concerne le centre de Winnipeg⁷. La Cour supérieure, en 2013, donne raison aux procureurs généraux⁸. Voici les paragraphes les plus importants du dispositif de son jugement :

[281] **DÉCLARE** que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance »);

[282] **DÉCLARE** que la défenderesse contrevient à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la

⁶ *Aveos Fleet Performance Inc./Aveos Fleet Performance aéronautique inc. (Arrangement relatif à)*, 2012 QCCS 7199.

⁷ L'action ne concerne donc pas à proprement parler le centre de Mississauga.

⁸ *Québec (Procureur général) c. Air Canada*, 2013 QCCS 367 (ou « jugement Castonguay », du nom de son auteur).

Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils;

[283] **DÉCLARE** que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;

[23] Notre cour confirme ce jugement en 2015⁹. À son avis, si l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* doit avoir un sens, en effet, c'est qu'il impose à Air Canada non seulement l'obligation d'inscrire dans ses statuts l'exigence du maintien des Centres (en l'occurrence ceux de Montréal et de Winnipeg), mais bien de respecter celle-ci en assurant, d'une manière ou d'une autre, la pérennité de leur exploitation sur les territoires municipaux en cause, ce qui ne signifie cependant pas (et je reviendrai sur ce point) le maintien à l'identique de toutes les activités qui y étaient menées en 1988.

[24] Insatisfaite, Air Canada s'adresse à la Cour suprême du Canada. Or, alors que sa demande d'autorisation d'appel est pendante, le législateur, en juin 2016, modifie – pour l'avenir – l'art. 6 *L.p.p.c.A.C.* La loi modificatrice remplace ainsi l'al. 6(1)d) et ajoute un paragr. 6(4)¹⁰, le tout comme suit :

6 (1) The articles of continuance of the Corporation shall contain

[...]

(d) provisions requiring the Corporation to carry out or cause to be carried out aircraft maintenance activities, including maintenance of any type relating to airframes, engines, components, equipment or parts, in Ontario, Quebec and Manitoba; and

[...]

(4) For the purpose of carrying out or causing to be carried out the aircraft maintenance activities referred to in

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

[...]

d) des dispositions l'obligeant à exercer ou à faire exercer des activités d'entretien d'aéronefs, notamment toute forme d'entretien relatif aux cellules, aux moteurs, aux éléments constitutifs, à l'équipement ou aux pièces, en Ontario, au Québec et au Manitoba;

[...]

(4) Sans éliminer l'exercice d'activités d'entretien d'aéronefs en Ontario, au Québec ou au Manitoba, la Société

⁹ *Air Canada c. Québec (Procureure générale)*, 2015 QCCA 1789 (occasionnellement désigné « arrêt de 2015 »).

¹⁰ *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures*, L.C. 2016, ch. 8, art. 1.

paragraph (1)(d) in Ontario, Quebec and Manitoba, the Corporation may, while not eliminating those activities in any of those provinces, change the type or volume of any or all of those activities in each of those provinces, as well as the level of employment in any or all of those activities.

peut, dans le cadre de l'exercice des activités visées à l'alinéa (1)d) dans chacune de ces provinces, modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités dans chacune de ces provinces ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités.

[25] Sanctionnée le 22 juin 2016, cette loi entre en vigueur le jour même. De l'avis général, vu le texte nouveau de l'art. 6, l'on ne peut plus, à compter de cette date, reprocher à Air Canada de n'avoir pas assuré le maintien des Centres, étant entendu qu'elle continue à pourvoir, dans les provinces désignées, à divers services d'entretien, dont l'entretien en ligne. Évidemment, à compter de cette même date et pour le futur, la fermeture des Centres ne peut plus être considérée comme fautive ni, cela va sans dire, être source de responsabilité civile.

[26] Quelques jours plus tard, Air Canada se désiste de sa demande d'autorisation d'appel auprès de la Cour suprême¹¹.

[27] Mais une autre action en justice se profile sur les entrefaites. En avril 2016, quelques semaines avant le désistement ci-dessus, l'intimé, au nom d'un groupe composé des anciens salariés d'Aveos (syndiqués et non syndiqués) et de leurs conjoints, conjointes ou ayants droit, poursuit à son tour Air Canada et demande l'autorisation de lui intenter une action collective en dommages-intérêts (compensatoires et punitifs), demande qui sera modifiée en 2017 pour tenir compte du changement législatif de juin 2016. Se fondant sur l'art. 1457 C.c.Q., il la tient en effet responsable du préjudice suivant, qui découlerait directement de sa contravention à l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* : en ne maintenant pas les Centres en activité, Air Canada aurait commis une faute civile qui a définitivement privé les salariés en cause de leurs emplois respectifs, ce dont elle doit assumer les conséquences. À vrai dire, on comprend, à la lecture de la procédure modifiée, que l'intimé reproche principalement à Air Canada d'avoir ourdi pendant de nombreuses années le contournement de l'obligation issue de cette disposition, provoquant délibérément la débâcle d'Aveos et, par ricochet, la perte d'emploi de ses salariés, ce « qui ne serait jamais surven[u] si elle avait agi en citoyen corporatif raisonnable »¹². Cette faute, illicite et intentionnelle, serait constitutive d'une atteinte à diverses dispositions de la *Charte des droits et libertés de la personne*¹³ et de la *Charte canadienne des droits et libertés* et donnerait ouverture aux remèdes que prévoient ces deux instruments, en plus des remèdes compensatoires issus du régime de l'art. 1457 C.c.Q. L'intimé a en conséquence l'intention de réclamer, pour chaque

¹¹ Désistement de la demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême, 28 juin 2016, n° 36791.

¹² Demande pour autorisation d'exercer une action collective, 14 juillet 2017, paragr. 99.

¹³ RLRQ, c. C-12 (*Charte québécoise*).

membre du groupe qui est un ancien salarié d'Aveos, une indemnité représentant la perte de revenus (incluant celle des avantages sociaux) subie du moment du licenciement jusqu'à la modification de la *L.p.p.c.A.C.*, le 22 juin 2016. De plus, tous les membres du groupe (y compris les conjoint·e·s) auraient droit à une réparation compensant les dommages moraux engendrés par la conduite fautive d'Air Canada; celle-ci devrait en outre être condamnée au versement de dommages punitifs.

[28] L'action collective de l'intimé est autorisée le 15 mai 2018¹⁴ et intentée en juillet suivant (la demande introductive d'instance sera modifiée en octobre 2018, notamment au chapitre des dommages punitifs, qu'on ne réclame désormais qu'en vertu d'une atteinte à la dignité protégée par l'art. 4 de la *Charte québécoise*). Le groupe en cause est le suivant :

Tous les anciens travailleurs syndiqués ou non syndiqués qui occupaient un emploi dans les centres de révision d'Air Canada de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg comprenant notamment la révision des composants, des moteurs et des cellules (entretien lourd ou « *heavy maintenance* »), et qui ont subi un préjudice découlant de la fermeture d'Aveos le 18 mars 2012, jusqu'au 22 juin 2016, en raison du défaut d'Air Canada de maintenir ouverts les centres de révision et d'entretien conformément à l'article 6(1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, ainsi que, le cas échéant, les conjoints, héritiers et ayants droit de ces anciens travailleurs.

Pour les fins de la présente action collective, nous entendons par « **conjoint** » les personnes liées par un mariage ou une union civile, ainsi que les personnes qui font vie commune et se présentent publiquement comme un couple, sans égard à la durée de leur vie commune, le tout conformément à l'article 61.1 de la *Loi d'interprétation*, RLRQ, c. I-16;¹⁵

[29] Air Canada oppose à cette action une défense tous azimuts fondée, en gros, sur 1° l'existence d'une quittance entre elle-même et le syndicat qui représentait ses anciens techniciens (dont bon nombre sont aujourd'hui membres du groupe), 2° la chose jugée résultant du jugement Newbould, qui tranche un différend entre elle et ce syndicat¹⁶, 3° la prescription de l'action entreprise par l'intimé, 4° l'absence d'une contravention à l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* et, de toute façon, l'absence de faute au sens de l'art. 1457 C.c.Q., 5° l'absence d'un lien causal entre la faute et le préjudice allégués, si tant est qu'il y ait préjudice, 6° l'absence de préjudice, les membres du groupe qui sont d'anciens salariés syndiqués ayant déjà reçu une indemnité de fin d'emploi, 7° l'irrecevabilité d'une partie des dommages réclamés (dont le mode d'évaluation est aussi contesté) et celle des

¹⁴ *Mc Mullen c. Air Canada*, 2018 QCCS 2020.

¹⁵ Demande introductive d'instance modifiée, 1^{er} octobre 2021, paragr. 1.

¹⁶ Voir *supra*, paragr. [18] et note 5.

dommages punitifs, et 8° le caractère injustifié des dommages moraux réclamés pour les conjoints et conjointes.

[30] Dans un jugement très structuré daté du 10 novembre 2022¹⁷, rendu au terme d'un procès de 19 jours, la Cour supérieure, sous la plume de la juge Marie-Christine Hivon, accueille partiellement l'action pour des raisons que l'on peut, très succinctement, résumer ainsi :

- Se fondant sur la preuve, mais aussi sur l'arrêt prononcé par la Cour en 2015, elle conclut qu'Air Canada a enfreint l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* en ne faisant pas ce qui aurait été requis pour maintenir les Centres en activité; elle estime en outre que le jugement Newbould ne lui est d'aucun secours à cet égard, n'ayant pas l'effet de la chose jugée sur le présent litige.
- Bien que la juge ne puisse conclure que « l'obligation contenue à l'alinéa 6(1)d) constituait une norme de prudence élémentaire dont la simple transgression équivaut à une faute civile »¹⁸, elle estime néanmoins qu'Air Canada, qui a enfreint cette disposition, « n'a pas agi de manière raisonnablement prudente et diligente dans les circonstances »¹⁹ et qu'elle « n'a pas pris les moyens raisonnables pour se conformer à la Loi »²⁰. Ce faisant, elle a commis une faute de nature à engager sa responsabilité civile en vertu de l'art. 1457 *C.c.Q.*, faute qui est la cause immédiate et directe du préjudice subi par les membres du groupe précédemment à l'emploi d'Aveos, la fermeture des Centres ayant entraîné la perte définitive de leur emploi, ce qui justifie l'octroi de dommages matériels et moraux.
- Selon la juge, Air Canada n'a toutefois pas agi de mauvaise foi ni provoqué intentionnellement la déroute d'Aveos, ce qui exclut la possibilité de dommages punitifs.
- L'action collective entreprise par l'intimé est toutefois partiellement prescrite : la juge constate que la demande d'autorisation déposée par l'intimé aurait pu l'être dès mars 2012, alors qu'il devient clair qu'Air Canada ne rouvrira pas les Centres, causant ainsi un préjudice qui commence immédiatement à se manifester; il s'agit cependant d'une faute continue entraînant un préjudice lui-même continu, de sorte que des dommages peuvent être réclamés pour la période de trois ans précédant le dépôt de ladite procédure.

¹⁷ *McMullen c. Air Canada*, 2022 QCCS 4132 (« jugement sur la responsabilité »).

¹⁸ *Id.*, paragr. 298.

¹⁹ *Id.*, paragr. 299.

²⁰ *Id.*, paragr. 300.

- Enfin, toujours selon la juge, la quittance entre Air Canada et le syndicat est intervenue dans le cadre d'un litige différent et elle n'a pas l'autorité de la chose jugée sur la présente réclamation des membres du groupe représenté par l'intimé ni ne les lie. Cette quittance « ne pouvait avoir pour effet prévu de permettre à Air Canada de se soustraire aux conséquences d'une violation future de la Loi »²¹.

- Pareillement, l'indemnité versée en 2013 par Air Canada aux techniciens d'Aveos (indemnité au paiement de laquelle Air Canada s'était engagée dans le cadre du différend à multiples facettes l'opposant au syndicat) ne peut faire échec au recours de l'intimé, qui « est fondé sur la violation, par Air Canada, de ses obligations légales à la suite de la fermeture de son sous-traitant »²². De toute façon, s'il y a lieu de la considérer au chapitre de la quantification des dommages²³, son impact sera limité puisqu'elle « ne peut viser qu'une période maximale de 52 semaines de traitement et que les dommages survenus sur une période d'un peu plus d'un an après la fermeture d'Aveos sont prescrits »²⁴.

[31] La juge de première instance condamne donc Air Canada à payer à chaque membre du groupe, par recouvrement individuel, une indemnité à plusieurs volets couvrant la période de trois ans précédant la demande d'autorisation (indemnité pour perte de revenus d'emploi et d'avantages sociaux, dommages moraux et dommages moraux supplémentaires, dommages moraux pour les conjoints). Elle renvoie à plus tard les modalités et règles du recouvrement. Celles-ci seront fixées dans un jugement du 15 juillet 2024²⁵, lequel évalue également certains des dommages pécuniaires subis par l'intimé et condamne Air Canada à lui verser 148 397 \$ au chapitre des pertes de revenus et des pertes liées au régime de retraite (le reste de sa réclamation devant faire l'objet d'une demande dans le cadre du processus de recouvrement individuel imposé à l'ensemble des membres du groupe). Ces dommages ne tiennent pas compte de l'indemnité payée par Air Canada et dont il a été question ci-dessus.

²¹ Jugement sur la responsabilité, paragr. 501.

²² *Id.*, paragr. 500.

²³ *Id.*, paragr. 508.

²⁴ *Id.*, paragr. 509. Notons que dans le jugement par lequel elle procède à la quantification des dommages et au mode de recouvrement (*infra*), la juge précisera que :

[75] Enfin, le Jugement ne tranche pas complètement la question de savoir quel est l'impact de l'indemnité sur la portion des dommages réclamés qui sont recevables, si ce n'est de constater que cet impact sera à tout événement limité vu les conclusions sur la prescription d'une partie de la réclamation.
[...]

[84] À la lumière de ce qui précède, le Tribunal conclut que les dommages subis quotidiennement à compter du 5 avril 2013, et ce, jusqu'au 22 juin 2016, n'ont pas été compensés en partie ou en totalité par l'indemnité payée par Air Canada et aucune déduction ne doit être faite à cet égard.

²⁵ *McMullen c. Air Canada*, 2024 QCCS 2653 (« jugement sur les dommages »).

[32] Air Canada interjette appel de ces deux jugements. L'intimé, de son côté, n'interjette ni appel ni appel incident.

II. DÉBAT EN APPEL

[33] En appel, le débat n'est donc pas aussi vaste qu'il l'était devant la Cour supérieure. Ainsi, Air Canada ne conteste plus qu'elle a contrevenu à l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* et n'a pas pris les moyens raisonnablement nécessaires pour s'y conformer. Quant à lui, l'intimé ne remet pas en cause la conclusion de la juge selon laquelle on ne peut reprocher de faute intentionnelle à Air Canada, dont la preuve ne révèle pas qu'elle a orchestré l'effondrement d'Aveos. En conséquence, il ne réclame plus de dommages punitifs. Il ne s'attaque pas non plus à la conclusion relative à la prescription partielle du recours. De façon générale, il défend le jugement de première instance et ne revient pas sur les quelques constats qui lui sont défavorables.

[34] Les questions qui demeurent sont donc les suivantes, les quatre premières se rattachant à l'appel du jugement sur la responsabilité, la cinquième au jugement sur la responsabilité et au jugement sur les dommages, les sixième et septième à ce dernier seulement :

1° La violation de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* constitue-t-elle une faute au sens de l'art. 1457 *C.c.Q.*, dont Air Canada est redevable envers chacun des anciens salariés d'Aveos, et donne-t-elle ouverture à une action en responsabilité civile extracontractuelle?

2° À supposer même qu'il y ait faute, peut-on conclure à l'existence d'un préjudice et d'un lien de causalité entre celui-ci et la faute en question?

3° L'action de l'intimé est-elle entièrement prescrite?

4° Quel est l'effet de la quittance conclue entre Air Canada et le syndicat représentant les membres syndiqués du groupe, en 2009?

5° Doit-on tenir compte de l'indemnité de fin d'emploi qu'ont reçue les membres syndiqués du groupe, après la déchéance d'Aveos, indemnité versée par Air Canada à la suite d'une sentence arbitrale consécutive à une offre entérinée par le Conseil canadien des relations industrielles?

6° Aux fins du calcul des pertes de revenus et autres avantages pécuniaires subis par les anciens salariés membres du groupe, doit-on s'en remettre aux conditions de travail en vigueur chez Aveos ou aux conditions du marché?

7° Les membres du groupe ont-ils droit à des dommages moraux?

[35] Ce sont-là des questions singulières et délicates, dans un contexte factuel particulièrement complexe et certainement unique en son genre. Comme je le signalais plus haut, les réponses que je me propose d'y apporter ne sont donc guère susceptibles d'avoir un effet de principe et sont plutôt étroitement tributaires des faits de l'affaire et du cadre législatif spécifique à Air Canada. Au demeurant, je ne me pencherai que sur les trois premières de ces questions (faute, préjudice/causalité, prescription), chacune d'elles suffisant en elle-même à sceller l'issue de l'appel.

III. ANALYSE

A. La violation de l'al. 6(1)d) L.p.p.c.A.C. constitue-t-elle une faute au sens de l'art. 1457 C.c.Q., dont Air Canada est redevable envers chacun des anciens salariés d'Aveos, et donne-t-elle ouverture à une action en responsabilité civile extracontractuelle?

[36] L'un des premiers arguments que présente Air Canada dans son mémoire (et de même lors de l'audience d'appel), développant ainsi un moyen abordé dans sa déclaration d'appel²⁶, tient à une question de droit relative à la signification de l'al. 6(1)d) L.p.p.c.A.C., c'est-à-dire à la nature même de l'obligation que le législateur y formule :

54. Or, cette condamnation en dommages en faveur des Membres est fondamentalement erronée. Comme cette Cour l'avait décidé dans l'Arrêt PGQ, l'al. 6(1)d) n'établit pas un seuil d'activités minimal précis, et ne crée ni l'obligation pour Air Canada de reprendre l'ensemble des activités d'entretien d'Aveos ni celle de réembaucher les Membres.

55. Quelle que soit la frustration compréhensible des Membres face à la perte de leur emploi, il n'a jamais été de l'intention du Parlement fédéral de leur conférer un traitement préférentiel ou quelque droit individuel particulier en vertu de la Loi (par rapport aux autres citoyens du Québec incluant les quelque 18 574 techniciens en aéronautique de la Province) et c'est en vain qu'on chercherait dans le texte de l'al. 6(1)d) le droit pour un Membre quelconque d'obtenir un emploi, et encore moins celui de se voir garantir le niveau de salaire et les autres avantages dont il bénéficiait chez Aveos; la Loi n'est pas créatrice de droit individuel, mais bien d'une obligation d'intérêt général.

56. C'est pourtant à cette conclusion précise qu'en arrive la Juge de première instance, en ayant recours pour ce faire à une preuve par présomption qui, avec respect, est intenable, et dont l'effet est d'éluider les difficultés juridiques et

²⁶ Déclaration d'appel du jugement sur la responsabilité, paragr. 17, 18 et 20.

méthodologiques incontournables propres à la mise en œuvre d'une obligation de nature générale et imprécise comme celle prévue à l'al. 6(1)d).²⁷

[Renvois omis; soulignements ajoutés]

[37] Un peu plus loin dans son argumentation écrite, Air Canada renchérit :

63. La Loi, sur laquelle est fondé le recours de l'Intimé, n'est pas constitutive de droit pour un groupe d'individus en particulier, mais est plutôt une loi d'intérêt général qui vise à fixer certaines obligations quant à la conduite des activités d'Air Canada. Cette Loi, tel que détaillé dans l'Exposé conjoint, a été adoptée dans le cadre de la privatisation d'Air Canada en 1988 et visait à établir les balises pour la continuité de cette nouvelle entreprise privée.

64. L'al. 6(1)d) sur lequel se fonde le recours de l'Intimé énonce simplement ce qui suit :

[reproduction de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*]

65. À la lecture de cet alinéa, on ne peut conclure que celui-ci vise à conférer à un groupe particulier un droit à des dommages en cas de contravention. Il vise plutôt à protéger un segment du marché du travail et une activité industrielle dans certaines régions (c'est-à-dire, Montréal, Mississauga, Winnipeg) comme l'illustre l'Arrêt PGQ :

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

66. Pourquoi les Membres, définis comme les anciens employés d'Air Canada à l'emploi d'Aveos au moment de sa fermeture, auraient-ils plus de droits en vertu de l'al. 6(1)d) qu'un employé d'Aveos n'ayant jamais travaillé auparavant chez Air Canada, qu'un travailleur d'Aveos congédié une semaine auparavant, ou encore qu'un nouveau diplômé en aéronautique cherchant à entrer sur le marché du travail? Comment interpréter une telle protection dans le temps, au fil des départs et retraites, afin de conférer des droits uniquement aux Membres qui étaient là en 2012?

67. Rien dans le libellé de l'al. 6(1)d) ne permet de soutenir que les Membres bénéficient d'un tel avantage. Pourtant, c'est précisément le résultat auquel en arrive la Juge de première instance, en conférant spécifiquement et exclusivement aux Membres le droit de recevoir des dommages en raison de la violation par Air

²⁷ Argumentation écrite d'Air Canada, mémoire de l'appelante (« MA »).

Canada de cet alinéa de la Loi. En somme, la Juge de première instance échafaude l'équivalent d'une véritable stipulation pour autrui en faveur des Membres, alors qu'une telle stipulation, qu'elle soit légale ou contractuelle, se doit d'être claire et sans équivoque, entre autres quant aux bénéficiaires.

68. Or, une contravention de l'al. 6(1)d) ne saurait donner ouverture à un recours en dommages pour lesdits Membres, ou à quiconque, pas plus qu'une contravention de l'al. 6(1)f) [*sic*] de la même Loi, qui oblige Air Canada à maintenir son siège social « *dans la Communauté urbaine de Montréal* », ne saurait donner ouverture à un recours en dommages pour toute personne résidant dans la Communauté urbaine de Montréal.

[Revois omis]

[38] En somme, l'obligation que l'al. 6(1)d) fait à Air Canada de maintenir les Centres ne procurerait aucune protection personnelle ou individuelle aux salariés qui y occupaient un emploi et sa violation ne pourrait enclencher en leur faveur l'application de l'art. 1457 C.c.Q., même si elle pouvait être sanctionnée par d'autres mesures.

[39] C'est un argument auquel ne répond pas le jugement de première instance, qui pivote plutôt vers une analyse fondée sur le double constat que 1° l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* constitue une règle de conduite et impose à Air Canada une « obligation de moyens »²⁸, celle de faire tous les efforts raisonnablement nécessaires pour maintenir les Centres en activité, et 2° « Air Canada n'a effectué aucune démarche raisonnablement sérieuse pour se conformer à la Loi à la suite de la fermeture d'Aveos »²⁹, ce qui aurait directement causé la perte définitive des emplois qu'occupaient les ex-salariés de ce sous-traitant. En ne prenant aucune mesure pour se conformer à cette obligation après la fermeture d'Aveos, Air Canada a donc, selon la juge, commis une faute civile, qui engage sa responsabilité envers les anciens salariés de son sous-traitant, ainsi privés de leur emploi :

[291] Tant le libellé de l'alinéa 6(1)d) de la Loi que l'interprétation que lui a donné Air Canada au cours des 2 décennies qui précèdent la fermeture d'Aveos, ce qui implique également les coûts et contraintes que la conformité à cette obligation imposait, confirment que cette obligation législative impacte de manière importante et ajoute à la norme de conduite que doit adopter Air Canada à l'égard de l'activité d'entretien et de révision de ses aéronefs.

[292] Se pose alors la question de savoir si Air Canada a commis une négligence ou imprudence, eu égard aux circonstances particulières de chacun de ses gestes

²⁸ Jugement sur la responsabilité, paragr. 311.

²⁹ *Ibid.*

ou conduites lorsque, au lendemain de la cessation des activités par Aveos, elle n'a pas, dans les faits, maintenu les Centres en service.

[293] Il appert de la genèse de l'alinéa 6(1)d) de la Loi que l'intention du législateur, en imposant cette obligation exorbitante du droit commun à Air Canada, était de préserver l'expertise canadienne découlant des compétences développées par les travailleurs spécialisés qui œuvraient dans les Centres et de maintenir ces emplois dans les villes prescrites, malgré la privatisation d'Air Canada.

[...]

[296] Or, les conséquences que cette disposition législative avait pour objet d'éviter, soit la fermeture définitive des Centres et la perte des emplois spécialisés dans les villes prescrites, se sont matérialisées dans une grande mesure, même en tenant pour acquis que certains employés se sont éventuellement trouvé un emploi ailleurs, auprès d'un autre employeur, dans un domaine lié et qu'éventuellement, certaines activités limitées ont été confiées à d'autres entreprises au Canada.

[...]

[302] Or, le fait que le recours à la sous-traitance de ces services ait été jugé acceptable pour permettre à Air Canada de se conformer à son obligation légale ne la libère pas pour autant de cette obligation lorsque le sous-traitant cesse d'agir. Aveos n'a jamais été soumise à l'obligation contenue à l'alinéa 6(1)d). En tout temps pertinent, c'est Air Canada qui y est demeurée assujettie.

[303] Ainsi, au lendemain de la déconfiture d'Aveos et malgré cette déconfiture, Air Canada devait agir de manière prudente et diligente pour se conformer à la norme de conduite qui s'impose à elle, soit celle prévue à la Loi, ce qu'elle a omis de faire. Ce faisant, sa conduite est fautive et entraîne sa responsabilité.

[Tous renvois omis; soulignements ajoutés]

[40] Or, et je le dis en tout respect, car la détermination de la portée précise de l'al. 6(1)d) présente des difficultés réelles (même après l'arrêt que la Cour a prononcé en 2015 à propos de cette même disposition), cette conclusion élude la question, centrale, que soulève Air Canada, selon qui l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* ne comporte aucune garantie ou protection d'emploi *individualisée* susceptible de donner prise à l'action en dommages-intérêts intentée par l'intimé. Si l'al. 6(1)d) ne renferme pas de telle garantie ou protection, soutient-elle, la responsabilité civile extracontractuelle d'Air Canada ne saurait être engagée, puisqu'en l'absence de cette disposition, elle n'aurait eu *aucune* obligation de maintenir les Centres. L'on n'aurait alors jamais pu lui reprocher de ne pas l'avoir fait ou

de ne pas avoir pris de mesures raisonnables à cette fin et d'avoir ainsi causé un préjudice aux salariés d'Aveos. Autrement dit, et sur ce point, il faut donner raison à Air Canada, si l'al. 6(1)d) n'existe pas ou n'offre pas la protection individuelle qu'y voit l'intimé, il n'y a tout simplement pas d'« obligation de prudence et de diligence qui s'impose à elle dans le contexte de la cessation des activités d'Aveos »³⁰ et il n'y a pas, en vertu de l'art. 1457 C.c.Q., de « norme de conduite qu'elle doit adopter à l'égard de l'activité d'entretien et de révision de ses aéronefs »³¹ ni d'« obligation de prudence et diligence »³² à cet égard et dont le non-respect pourrait engendrer sa responsabilité civile envers les ex-salariés d'Aveos.

[41] Il est donc indispensable de se pencher sur le sens précis de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* Qu'en est-il?

[42] Soulignons dans un premier temps que le texte de l'art. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* est muet sur la question qui nous occupe ici, tout comme le reste de la loi, d'ailleurs. Certainement, et à l'instar de ce que constate notre cour dans son arrêt de 2015, la juge de première instance n'a pas tort d'écrire qu'« [i]l appert de la genèse de l'alinéa 6(1)d) de la Loi que l'intention du législateur, en imposant cette obligation exorbitante du droit commun à Air Canada, était de préserver l'expertise canadienne découlant des compétences développées par les travailleurs spécialisés qui œuvraient dans les Centres et de maintenir ces emplois dans les villes prescrites, malgré la privatisation d'Air Canada »³³. Mais il est loin d'être sûr que l'al. 6(1)d), qui cristallisait cette obligation d'intérêt général, avait pour but et effet de protéger chacun des emplois en cause et chacun des titulaires de ceux-ci, conférant à chaque salarié œuvrant dans les Centres le droit au maintien dans son emploi propre et, par conséquent, le droit de poursuivre Air Canada en cas de manquement, y compris lorsque, comme en l'espèce, il n'existe pas de lien d'emploi entre elle et lesdits salariés.

[43] Dans un second temps, il faut, à cet égard, rappeler ce que la Cour écrit au sujet de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* dans son arrêt de 2015. Statuant alors sur l'action déclaratoire entreprise par le procureur général du Québec à l'encontre d'Air Canada, action à laquelle s'est joint le procureur général du Manitoba, la Cour conclut que cette disposition imposait effectivement à celle-ci de garder les Centres en activité (ce qu'elle n'avait pas fait à la suite du naufrage d'Aveos). La Cour en est venue à cette conclusion en se fondant d'abord sur le texte de la disposition et celui des autres dispositions de la loi, dans une perspective téléologique³⁴. Elle a complété cette analyse par un examen des débats parlementaires, outil qui n'est pas toujours probant, mais qui s'avérait utile en

³⁰ Jugement sur la responsabilité, paragr. 290.

³¹ *Id.*, paragr. 291.

³² *Ciment du Saint-Laurent c. Barrette*, 2008 CSC 64, paragr. 36.

³³ Jugement sur la responsabilité, paragr. 293.

³⁴ Arrêt de 2015, paragr. 120-157.

l'espèce³⁵. Il en ressort, selon la Cour, que l'al. 6(1)d) faisait écho à un engagement plus ou moins formel pris par Air Canada à l'époque³⁶ et reflétait des considérations économiques et géopolitiques favorisant l'adoption du projet de privatisation proposé par le gouvernement (projet qui était aussi celui d'Air Canada)³⁷. Il appert aussi de ces débats, dont l'arrêt cite de nombreux extraits, que la préservation des Centres, tout comme le maintien de son siège social dans « la Communauté urbaine de Montréal » (prescrit par l'al. 6(1)e) *L.p.p.c.A.C.*), avait ainsi pour objectif d'assurer la *canadianité* de l'entreprise (dont l'actionnariat étranger était d'ailleurs limité³⁸) et sa présence continue dans certaines régions du pays où elle exploitait déjà des installations – les Centres – considérées comme des fleurons de l'industrie aéronautique canadienne.

[44] Plus exactement, voici comment la Cour explique le contenu de cette obligation, sa portée et son intensité :

[15] Il ressort de la lecture de l'ensemble de la *Loi* et des débats parlementaires ayant entouré son adoption que le législateur souhaitait indubitablement transformer Air Canada, société d'État, en une société privée, et c'est bien ce qu'il a fait en adoptant la *Loi*. Cependant, l'entreprise étant issue d'un investissement collectif important, quoique désormais jugé contre-productif, onéreux et mal adapté à la concurrence mondiale, il souhaitait en même temps préserver certains acquis tenus pour politiquement importants. Afin d'illustrer ce double objectif, je ne reprendrai ici que les propos du vice-premier ministre Mazankowski (également ministre responsable de la Privatisation et des Affaires réglementaires) lorsque, le 12 avril 1988, il annonce à la Chambre des communes le dépôt prochain du projet de loi devant mener à la privatisation d'Air Canada. L'extrait est assez long, mais reflète bien l'économie du projet en question :

[reproduction des propos du ministre Mazankowski]

[16] C'est pour atteindre cet équilibre entre l'objectif de privatisation et la nécessité de maintenir ce qu'on pourrait appeler la « *canadianité* » de l'entreprise, que l'on inscrira aux alinéas *a)*, *b)*, et *c)* du paragraphe (1) de l'article 6 de la *Loi*, telle qu'adoptée en août 1988, les restrictions que nous avons déjà vues au sujet de l'actionnariat de l'entreprise. Ainsi, initialement, l'alinéa *a)* proscriit, au delà d'un certain seuil, la concentration des actions avec droit de vote entre les mains d'une seule personne, tandis que les alinéas *b)* et *c)* limitent la propriété ou le contrôle de ces actions par des non-résidents et l'exercice des droits de vote rattachés à ces actions.

³⁵ Arrêt de 2015, paragr. 164-167.

³⁶ *Id.*, paragr. 194, 197 et 200.

³⁷ La Cour examine les débats parlementaires aux paragr. 167 à 200 de l'arrêt précité.

³⁸ Al. 6(1)b) *L.p.p.c.A.C.*, disposition qui sera modifiée ultérieurement.

[17] L'inclusion des alinéas *d)* (préservation des centres d'entretien et de révision que la société exploite dans certaines villes) et *e)* (fixation péremptoire du lieu du siège social) répond pour sa part à des impératifs de géopolitique nationale, mais reflète aussi cette même volonté d'assurer le caractère canadien de la nouvelle société en l'ancrant physiquement dans certaines régions du pays. Autre exigence politique – et il s'agit, là encore, de préserver un acquis –, on assujettit la société à l'obligation de respecter la *Loi sur les langues officielles*, obligation prévue par l'article 10 de la *Loi* et qui sera subséquemment étendue à ses filiales.

[...]

[193] De tous ces débats parlementaires, et malgré les quelques atermoiements, dérobades, détours et circonvolutions propres à ce genre de discussions, il appert que l'on avait bel et bien l'intention d'obliger Air Canada à maintenir ses centres d'entretien de Montréal et de Winnipeg (ainsi que celui de Mississauga), et à les maintenir, substantiellement, en l'état, c'est-à-dire par la poursuite des activités de révision (maintenance lourde) qu'on y mène au moment de l'adoption de la *Loi*. Plus précisément, on entendait préserver les activités desdits centres en évitant soit leur déménagement (on promettait donc d'empêcher que se reproduise la situation survenue, plusieurs années auparavant, à Winnipeg), soit un rétrécissement qui aurait été l'équivalent d'un démantèlement, ou presque, et n'aurait laissé qu'un squelette.

[Renvois omis]

[45] Mais la Cour n'arrête pas là et précise que :

[153] Affirmer que les articles 7, al. *b)*, et 2, paragr. (3), forcent Air Canada à se conformer à l'alinéa 6(1)*d)* ne signifie pas, en effet, que la *Loi* ne laisse aucune latitude à la société dans l'exécution de l'obligation issue de cette disposition. La *Loi* n'entend pas, on le conçoit aisément, figer les activités de maintenance d'Air Canada. L'obligation relative aux centres d'entretien et de révision est d'ailleurs formulée de manière générale et l'on n'y impose pas de plancher d'emplois, pas plus que l'on n'y prévoit un volume d'activités minimal précis ou une autre garantie du genre. Cela est compréhensible, compte tenu de la nature de l'entreprise d'Air Canada, de son environnement commercial, des fluctuations du marché, etc. En ce sens, il est normal que la pérennité voulue par le législateur n'appelle pas une fixité absolue des activités que vise l'alinéa 6(1)*d)*, les exigences et les techniques de maintenance des aéronefs étant à l'évidence appelées à changer, tout comme l'entreprise elle-même et les conditions économiques dans lesquelles elle évolue. Par exemple, le législateur sait, au moment où il s'apprête à légiférer, qu'Air Canada envisage l'achat de nombreux avions Airbus, dont les exigences et les méthodes d'entretien diffèrent. Le législateur n'avait pas à entrer à cet égard dans des détails qui relèvent de la gestion de l'entreprise et, en ce sens, on peut

reconnaître que, dans la manière dont Air Canada met en œuvre l'obligation que lui impose l'alinéa 6(1)d), elle jouit en effet d'une certaine liberté.

[...]

[218] Bien sûr, comme la chose a été expliquée plus haut [renvoi omis], la mise en œuvre de l'alinéa 6(1)d) suppose, en pratique, qu'une certaine marge discrétionnaire soit laissée à la société et à ses administrateurs : les techniques évoluent, les règles relatives à la maintenance changent, les besoins en main-d'œuvre fluctuent, d'autres centres d'entretien et de révision sont ouverts, etc. La société doit s'adapter à un marché changeant et à des conditions économiques qui le sont aussi. Cette marge, toutefois, ne saurait aller jusqu'à la suppression des centres de Montréal et de Winnipeg ou leur transformation en centres secondaires ou de peu d'importance ou en des lieux où l'on n'effectue pas non plus l'équivalent de ce qui s'y faisait en 1988. Autrement dit, à l'égard de ces centres, la marge d'action laissée à la société et aux administrateurs demeure étroitement balisée par l'alinéa 6(1)d), qui n'autorise pas le changement radical du modèle d'affaires, tel celui qui s'est produit en l'espèce après 2012, en rupture avec le modèle antérieur.

[46] Selon l'interprétation que la Cour donne à l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, le législateur de 1988 n'entendait donc pas priver Air Canada de toute latitude dans la gestion de ses activités d'entretien, y compris ses activités d'entretien lourd et le fonctionnement des Centres : quelle que soit la manière et que ce soit par elle-même ou par un sous-traitant, il devait y être maintenu un niveau d'activité important, mais ce niveau, que le texte de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, soulignons-le de nouveau, ne précise pas, n'est pas non plus fixé par la Cour, qui reconnaît au contraire clairement la marge discrétionnaire laissée aux administrateurs de la société. En somme, l'obligation qu'impose l'al. 6(1)d) n'est pas une obligation statique et immuable, mais bien une obligation souple, dotée d'une certaine plasticité, dont le contenu peut fluctuer avec le temps, l'évolution de l'industrie aérienne, celle des techniques d'entretien ou des besoins des nouveaux aéronefs de même que les aléas de la vie commerciale d'Air Canada. Certes, les Centres doivent être maintenus (du moins doivent-ils être maintenus à l'intérieur des territoires municipaux désignés³⁹), mais, tant qu'il s'y fait une part importante de l'entretien d'Air Canada (part que la Cour n'a pas quantifiée), les façons de faire, les opérations elles-mêmes, les méthodes de travail et, inéluctablement, la main-d'œuvre requise peuvent varier.

[47] Cela est tout à fait compréhensible. L'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* est adopté en 1988, alors que l'industrie aérienne est en plein changement et qu'Air Canada fait face à des défis d'où résultera sa privatisation. L'on peine donc à imaginer que le législateur, même

³⁹ On pourrait en effet concevoir que, si les Centres étaient devenus vétustes ou avaient été gravement endommagés, on aurait pu les déménager ou en aménager d'autres ailleurs sur le territoire municipal en cause, sans que cela n'enfreigne l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*

s'il tenait à préserver les Centres et à conserver ainsi l'expertise canadienne dans ce champ de l'aéronautique, ait voulu les maintenir, littéralement, à l'identique. Et c'est bien pourquoi, conformément à l'intention du législateur, la Cour, en 2015, retient plutôt une interprétation large de l'al. 6(1)d), combinant perpétuation *et* évolution, et ce, à la fois en ce qui concerne le mode de fonctionnement *et* le personnel. Or, cette interprétation est incompatible avec l'idée que la disposition offrirait une protection personnalisée aux salariés travaillant dans les Centres et leur conférerait un droit individuel au maintien de leur emploi, empêchant ainsi leur licenciement. Sans doute le législateur voulait-il, de manière catégoriale, protéger « les emplois », pour conserver ainsi l'expertise technique en matière d'entretien (et notamment d'entretien lourd) et assurer que les Centres demeurent des pôles de l'économie aéronautique au Canada, mais cela ne va pas jusqu'à la pérennisation de chacun des postes qu'y occupaient les salariés.

[48] La lecture des débats parlementaires de 1988 confirme cette conclusion. Le sujet des emplois a bien sûr été discuté par les parlementaires et l'arrêt de 2015 en fait d'ailleurs état. Mais, dans la présente affaire, centrée directement sur cette question, il faut regarder ces débats de plus près.

[49] Au moment où l'on discute du projet de loi de privatisation d'Air Canada, certaines personnes soutiennent en effet que, le futur al. 6(1)d) ne prévoyant ni volume d'activité ni plancher d'emploi, il risque de ne procurer qu'une protection illusoire et elles craignent que, advenant la fermeture des Centres, il ne reste potentiellement rien de ce secteur d'activité et d'emploi⁴⁰. L'arrêt de 2015, par les nombreux extraits qui y sont reproduits, fait cependant voir que si quelques députés de l'opposition s'inquiètent du sort des salariés d'Air Canada, advenant la privatisation de celle-ci, et suggèrent qu'on lie explicitement la protection des Centres à celle des employés qui y œuvrent, les députés de la majorité n'ont pas l'intention d'aller plus loin que la protection finalement offerte par le texte de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* Le paragraphe 186 de l'arrêt de 2015 mentionne d'ailleurs, sans plus de détails, qu'« [e]n juillet 1988, la Chambre des communes se ressaisit du projet de loi. Certains députés (de l'opposition) suggèrent des modifications visant à garantir la stabilité des effectifs des centres d'entretien en cause, modifications qui sont refusées ». Or, si la Cour pouvait se contenter de cette mention générale en 2015, il est maintenant impératif, aux fins du présent débat, de s'intéresser aux modifications ainsi proposées et à leur rejet, élément lourd de sens pour quiconque s'interroge sur la portée intentionnelle de l'al. 6(1)d).

[50] La première proposition modificatrice est la suivante, présentée le 8 juillet 1988 par Michael Cassidy, député néo-démocrate d'Ottawa-Centre, au nom de David Orlikow, député néo-démocrate de Winnipeg-Nord⁴¹ :

⁴⁰ Arrêt de 2015, notamment aux paragr. 180, 186 et 189.

⁴¹ Chambre des communes, *Débats de la Chambre des communes*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 14, 8 juillet 1988, p. 17306.

Motion n° 3

Qu'on modifie le projet de loi C-129, à l'article 6, en retranchant la ligne 41, page 3, et en la remplaçant par ce qui suit :

« réal, l'effectif du personnel de ces centres devant être maintenu au niveau atteint durant l'exercice financier 1987-1988; »

Motion n° 5

Qu'on modifie le projet de loi C-129, à l'article 6 en ajoutant à la suite de la ligne 44, page 3, ce qui suit :

« f) des dispositions précisant que les six bases d'agents de bord d'Air Canada situées à Montréal, Halifax, Calgary, Winnipeg et Toronto⁴² devront être maintenues et que l'effectif du personnel de chacune devra être maintenu au minimum au niveau de l'exercice financier 1987-1988. »

[51] En ce qui concerne les employés des Centres, le député Cassidy explique (et c'est là sa compréhension de la disposition projetée) que « même si on précise que les bases de Winnipeg, de Montréal et de Mississauga seront maintenues, on ne garantit rien de tel en ce qui concerne les emplois »⁴³, ce qui le préoccupe vu qu'Air Canada sera dorénavant dirigée par des propriétaires du secteur privé, qui pourraient être intéressés davantage par la poursuite des profits que l'intérêt des salariés, d'où sa motion n° 3. Il réclame également que l'on protège les bases d'agents de bord et les agents de bord eux-mêmes, d'où sa motion n° 5. D'autres députés l'appuient, l'un d'eux faisant valoir que :

Si le gouvernement est sincère dans son engagement de maintenir dans ces villes les services d'entretien et de révision et les services de personnel pour les agents de bord, nous voulons qu'il le mette par écrit, dans la loi. Comme nous savons, en 1983 on nous avait promis que même Air Canada ne serait pas vendue. Cette promesse avait déjà été transformée en 1985, lorsque le gouvernement déclarait qu'il ne vendrait que 45 p. 100 de la société. Qui sait quelle sera la position du gouvernement dans deux ans et quelle sera alors la valeur d'une promesse verbale.

Si le gouvernement est sincère envers la ville de Winnipeg et les autres villes, pourquoi ne couche-t-il pas ses promesses dans la mesure législative? J'espère que les ministériels ne renieront pas les paroles du premier ministre (M. Mulroney)

⁴² Il s'y ajoute Vancouver, qui est la sixième base dont parle le projet d'amendement. Voir : Chambre des communes, *Débats de la Chambre des communes*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 14, 8 juillet 1988, p. 17306.

⁴³ *Ibid.*

et du vice-premier ministre (M. Mazankowski) et s'engageront à assurer la sécurité d'emploi de ces personnes en amendant le projet de loi.⁴⁴

[52] Or, les deux motions présentées par M. Cassidy seront rejetées purement et simplement, après mise aux voix, sans que les ministres ou les députés gouvernementaux répliquent aux commentaires de leurs collègues de l'opposition⁴⁵. Le même sort les attendra le 11 juillet, après report et vote nominal⁴⁶.

[53] Toujours le 8 juillet, le député Cassidy revient à la charge avec la motion suivante :

Motion n°6.

Qu'on modifie le projet de loi C-129, à l'article 6, en ajoutant à la suite de la ligne 44, page 3, ce qui suit :

« f) des dispositions l'obligeant à maintenir et accentuer son rôle de société canadienne en veillant à ce que la main-d'œuvre, l'équipement et les services dont elle a besoin soient d'origine canadienne chaque fois que cela est réalisable, et, dans le cas contraire, à ce que la maximisation du contenu canadien soit recherchée lorsqu'il s'agit de satisfaire à ses besoins en main-d'œuvre, équipement et services;

g) des dispositions l'obligeant à maintenir des normes existantes en matière de sécurité, d'entretien et de service aux clients;

h) des dispositions assujettissant à la présente loi toute société filiale de la Société, y compris toute filiale issue de la Société mère, ou constituée par celle-ci, après l'entrée en vigueur de la présente loi. »⁴⁷

[Soulignements ajoutés]

[54] Quelques députés soutiennent la motion (et une autre qui n'est pas pertinente ici), manifestant leur opposition de principe à la privatisation d'Air Canada et à la déréglementation qui l'accompagnera. Sans discussion là encore, la motion est rejetée, puis reportée pour vote nominal, et rejetée une nouvelle fois⁴⁸.

⁴⁴ Chambre des communes, *Débats de la Chambre des communes*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 14, 8 juillet 1988, p. 17308 (Rodney Murphy, député néo-démocrate de Churchill).

⁴⁵ *Id.*, p. 17308 et 17309.

⁴⁶ Chambre des communes, *Débats de la Chambre des communes*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 14, 11 juillet 1988, p. 17406 et 17407-17408.

⁴⁷ Chambre des Communes, *Débats de la Chambre des communes*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 14, 8 juillet 1988, p. 17329.

⁴⁸ *Id.*, p. 17334. Voir aussi : Chambre des communes, *Débats de la Chambre des communes*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 14, 11 juillet 1988, p. 17408.

[55] On peut conclure du rejet sans équivoque de ces propositions, et particulièrement de l'amendement suggéré par la motion 3 ci-dessus, que l'idée de garantir les emplois eux-mêmes ou de fixer un plancher d'effectifs, pérennisant ainsi la charge de chaque titulaire d'emploi, a bel et bien été écartée au profit d'une protection générale, sans portée individuelle. Encore une fois, cela est compréhensible, dans la mesure où, si l'on s'en remet aux propos des ministres et députés qui défendent le projet de loi, le législateur (ou à tout le moins sa portion Chambre des communes) entendait qu'Air Canada profite du libre marché et du marché privé des investissements⁴⁹, peu compatibles avec l'octroi d'une garantie d'emploi personnalisée et perpétuelle⁵⁰.

[56] Le Sénat s'intéresse aussi à la question des emplois, encore que de façon assez générale⁵¹. Je ne reproduirai pas ici les extraits des débats sénatoriaux ou du rapport du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce figurant déjà dans l'arrêt de 2015, sinon pour en dire qu'ils ne témoignent pas d'une volonté de préserver les emplois eux-mêmes. Il est vrai que l'on trouve l'échange suivant lors de la séance du 21 juillet 1988 :

L'honorable Gildas L. Molgat⁵² : Honorables sénateurs, j'aurais une question à poser au sénateur Kelly. Il a dit qu'une des conditions était qu'Air Canada

⁴⁹ Voir les divers extraits en ce sens que l'on retrouve dans l'arrêt de 2015. Voir également, pour un autre exemple, la déclaration suivante du député Jim Hawkes (secrétaire parlementaire du vice-premier ministre et président du Conseil privé), à l'amorce de la troisième lecture du projet de loi à la Chambre des communes :

Dans un premier temps, madame la Présidente, la privatisation assurera à Air Canada la liberté de manœuvre dont elle a besoin pour répondre sans délai et de façon efficace aux demandes de [*sic*] marché, et ce sans être soumise aux contraintes et aux procédures qui lui sont imposées par la Loi sur l'administration financière. De plus, cette société aura accès aux mêmes marchés de capital de risque que ses concurrents.

[Soulignement ajouté]

(Chambre des Communes, *Débats de la Chambre des communes*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 14, 13 juillet 1988, p. 17515.)

Pour anticiper sur les débats du Sénat sur le sujet, on peut s'en rapporter aussi aux commentaires du sénateur Pierre De Bané, favorable au projet de loi :

Donc après ce mouvement qui a pris racines aux États-Unis, s'est bien établi chez nos voisins du Sud, le mouvement a pris de l'ampleur au Canada sauf pour Air Canada. C'est pour cela qu'il me semble évident qu'avec cette déréglementation aux États-Unis, par la suite, pour le reste des concurrents d'Air Canada ici, qu'il est impératif de donner à Air Canada la même marge de manœuvre.

[...]

Alors donc pour résumer ma pensée, honorables sénateurs, j'appuie personnellement cette initiative du gouvernement. Je dirais même plus, que nous n'avons pas le choix si nous voulons qu'Air Canada continue à se développer et à lutter à arme égale contre ses concurrents.

(*Sénat, Débats du Sénat*, 33^e lég., 2^e sess., Vol. 4, 16 août 1988, p. 4173-4174, reproduction textuelle.)

⁵⁰ Notons par ailleurs qu'en 1988, Air Canada s'était engagée à respecter les conventions collectives alors en vigueur chez ses employés, ce qui, manifestement, paraissait assurer une sécurisation suffisante aux employés. Cela fut fait, d'ailleurs, et les conventions se transmirent ultérieurement chez Aveos, qui en hérita en sa qualité de nouvel employeur.

⁵¹ Arrêt de 2015, notamment aux paragr. 189-192.

⁵² Sénateur (libéral) du Manitoba.

maintienne ses bases de Winnipeg et de Mississauga. Pourrait-il nous donner plus de détails là-dessus? Combien d'années durera cette garantie et qu'est-ce qui est garanti au juste? La société maintiendra-t-elle la base d'entretien de Winnipeg avec trois mécaniciens? Est-ce ce qu'elle veut dire par maintenir la base?

Le sénateur Kelly n'ignore probablement pas que les gens du Manitoba se méfient beaucoup d'Air Canada. Le siège social et la base d'entretien principale ne se trouvent déjà plus au Manitoba. La province ne cesse de perdre du terrain et les garanties inscrites dans le projet de loi nous préoccupent beaucoup.

Le sénateur Kelly⁵³ : Honorables sénateurs, il serait préférable de poser ce genre de question au comité où le ministre et d'autres personnes compétentes pourraient y répondre.

Je sais que les Manitobains se posent des questions sur la promesse qu'on leur a faite de garder la base de Winnipeg ouverte au moment où la société s'apprête à acheter des Airbus. Il semblerait logique d'assurer l'entretien des Airbus à Montréal plutôt qu'à Winnipeg, pour diverses raisons. La société a annoncé ses intentions à ce sujet, il y a quelques jours. Si je me rappelle bien, l'entretien des cellules des 727 actuels est concentré à Winnipeg et l'entretien des cellules des Airbus pourrait également se faire là. Les moteurs seront très probablement entretenus à Montréal. On ne prévoit aucune perte d'emploi à l'un ou l'autre endroit. C'est ce que j'ai cru comprendre.

Cependant, le comité serait l'endroit approprié pour étudier ce genre de question en profondeur.⁵⁴

[Soulignements ajoutés]

[57] Bref, la question du sénateur Molgat est précise, la réponse de son collègue Kelly l'est moins, mais aurait pu servir d'amorce à la discussion, ce qui ne fut pas le cas.

[58] Le 16 août suivant, lors du dépôt du rapport du Comité sénatorial sur les banques et le commerce, on note le propos ci-dessous du sénateur Ian David Sinclair, qui présente ce rapport :

Quant aux questions relatives à l'emploi, j'ai été impressionné par l'insistance de certains des représentants syndicaux dans leurs propos sur la sécurité et autres questions du genre. Leur attitude n'a pas semblé étonner les dirigeants d'Air Canada. Je pense que les représentants syndicaux croient qu'on protégera les emplois en faisant d'Air Canada une entreprise privée souple et dynamique. Je crois cependant qu'il subsiste une certaine inquiétude dans l'esprit de certains

⁵³ Sénateur (progressiste-conservateur) de l'Ontario.

⁵⁴ Sénat, *Débats du Sénat*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 4, 21 juillet 1988, p. 4097-4098.

dirigeants et, encore une fois, il ne m'appartient pas de dire si elle leur est inspirée d'un point de vue idéologique ou autrement. Je crois que les dirigeants d'Air Canada reconnaissent, comme toujours, qu'il est important pour la société d'avoir une réputation de bon citoyen.⁵⁵

[Soulignements ajoutés]

[59] Autrement dit, c'est la privatisation de l'entreprise et les bénéficiaires commerciaux qu'elle engendrera qui protégeront les emplois, Air Canada, qui doit devenir *une entreprise privée souple et dynamique*, ayant par ailleurs l'intention de se conduire en bonne citoyenne corporative.

[60] Quant au rapport lui-même, outre ce qu'en relate déjà l'arrêt de 2015, on y trouve le passage suivant :

Comme le projet de loi fait explicitement état du maintien de centres d'opérations et de révision dans ces villes, quelqu'un a posé une question concernant la définition de l'expression « centre de révision » lors des audiences du Comité. Certains témoins ont prévenu que si le projet de loi n'en présente une définition exacte, la société ne serait pas tenue de maintenir un certain nombre d'employés et d'installations dans les centres de révision de Montréal et de Winnipeg. M. Pierre Jeannot, président-directeur général d'Air Canada, a toutefois donné aux membres du Comité l'assurance que le terme « révision » a bel et bien un sens technique dans l'industrie de l'aéronautique. Il a expliqué que, pour constituer un centre de révision, une base doit pouvoir effectuer sur les avions des vérifications de type « C » et « D ». Ces vérifications comprennent une révision en profondeur au cours de laquelle l'avion est démonté et ses différents systèmes sont réexaminés. M. Jeannot a indiqué qu'une vérification « C » pratiquée sur un avion 727 nécessite environ 500 heures-personnes, tandis qu'une vérification « D » en requiert environ 15 000. Pour pouvoir effectuer ces gros travaux sur les aéronefs, les centres doivent disposer de spécialistes et d'installations de soutien nécessaires à l'exécution de ces vérifications.

M. Jeannot a aussi déclaré qu'à mesure que les travaux de révision sur les 727 de la compagnie diminueront avec l'élimination progressive de cet aéronef, les travaux de révision du nouveau A-320 prendront de l'importance. Le volume des travaux exécutés à Montréal et à Winnipeg sur les 727 et les A-320 demeurera respectivement le même.⁵⁶

[Soulignement ajouté]

⁵⁵ Sénat, *Débats du Sénat*, 2^e session, 33^e lég., 2^e sess., vol. 4, 16 août 1988, p. 4172.

⁵⁶ Sénat, *Vingt-huitième rapport du Comité permanent des banques et du commerce*, *Débats du Sénat*, 33^e lég., 2^e sess., vol. 4, 16 août 1988, p. 4180 et s., à la p. 4181.

[61] Encore une fois, la préoccupation des témoins, telle que relatée ci-dessus, est exprimée assez précisément, la réponse, elle, est circonlocutoire, pour ne pas dire fuyante et, si l'on veut bien parler du volume d'activités, on se refuse soigneusement à parler des employés.

[62] En réalité, tous ces passages montrent que, si l'on a une préoccupation pour les emplois, on esquive cependant la question d'une *garantie d'emploi individuelle* contre le licenciement (et l'on ne vise assurément pas un congédiement qui serait motivé par une cause juste et suffisante, thème que personne n'a soulevé au cours des débats parlementaires et qui relève d'une tout autre logique) : au mieux, on laisse simplement entendre qu'il ne devrait pas y avoir de pertes d'emploi. On note le même genre de propos évasifs dans la portion du rapport intitulée « Questions relatives à l'emploi » (dont je ne reproduirai pas ici ce qui concerne la protection du régime de retraite des employés d'Air Canada) :

Le Comité a recueilli le témoignage de cadres supérieurs de trois des syndicats représentant les employés d'Air Canada, à savoir le Syndicat canadien de la fonction publique, le Syndicat canadien des travailleurs de l'automobile et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique. En outre, le Comité a reçu le témoignage du Congrès du travail du Canada (CTC).

Les représentants de ces syndicats se sont unanimement opposés à toute vente publique d'actions d'Air Canada et ont soulevé un certain nombre d'objections en rapport avec l'emploi. Plus précisément, ils ont laissé entendre que la privatisation d'Air Canada nuirait aux employés si la Société prenait les mesures suivantes : le transfert à l'étranger de toutes les opérations d'établissement des états financiers, de facturation et de traitement des données et le recours accru à la main-d'œuvre étrangère dans la sous-traitance; l'abandon de certaines routes aériennes aux transporteurs régionaux, entraînant pour les employés des emplois moins bien rémunérés et l'impossibilité de se syndiquer, et l'utilisation par la Société de l'excédent de la caisse de retraite des employés.

En réponse à ces craintes, les porte-parole d'Air Canada ont fait les déclarations suivantes devant le Comité. Premièrement, le service des finances et de la comptabilité est situé à Winnipeg parce qu'il est plus économique d'effectuer ces opérations à cet endroit et que la société continue de faire en sorte que les systèmes et services canadiens demeurent efficaces pour maintenir les emplois au Canada. En outre, le fait d'être un bon citoyen présente des avantages pour les entreprises, et la société entend continuer d'agir ainsi, qu'elle demeure une société de la Couronne ou qu'elle devienne une entreprise privée.

Deuxièmement, au cours des cinq dernières années, la fermeture de certains terminaux et la réduction de certains services ont pénalisé un nombre relativement modeste d'employés (environ 80 personnes), dont 80 à 90 p. 100 ont choisi de

rester chez Air Canada et accepté d'être relocalisés dans un autre terminal avec l'aide de la société. Parmi les autres, certains ont accepté une indemnisation de départ et ont pris leur retraite tandis que moins d'une demi-douzaine sont passés chez d'autres transporteurs. Dans de nombreux cas, les transporteurs régionaux qui desservent les routes aériennes abandonnées par Air Canada ont leur propre syndicat. Selon les porte-parole de la société, les salaires de base chez les autres transporteurs sont comparables à ceux d'Air Canada et, dans certains cas, sont un peu plus élevés, bien que les niveaux salariaux maximaux soient plus élevés chez Air Canada que chez ses concurrents régionaux, selon la catégorie d'emploi.⁵⁷

[Soulignements ajoutés]

[63] Enfin, en conclusion, le rapport souligne que :

Les préoccupations abordées par certains témoins, notamment en matière de sécurité aérienne et de sécurité des emplois, semblent découler de la concurrence accrue par la déréglementation plutôt que des dispositions du projet de loi C-129. En ce qui concerne la sécurité, la Loi nationale sur les transports et la Loi sur l'aéronautique ont permis d'établir des normes extrêmement sévères. Non seulement le projet C-129 ne les modifie-t-il aucunement, mais le Comité a reçu des représentants de la société l'assurance qu'elle s'était engagée à continuer de respecter ces normes et même de les excéder.

Touchant la sécurité des emplois, M. Taylor a déclaré au Comité on ne peut plus succinctement, que « la meilleure garantie de sécurité d'emploi dans toute entreprise est la croissance, et l'adoption du projet de loi C-129 nous permettra justement de prendre de l'expansion et de garantir leur emploi à nos gens. »⁵⁸

[Soulignements ajoutés]

[64] Ce n'est donc pas la loi qui offre cette « garantie » (laquelle viserait d'ailleurs tous les salariés d'Air Canada et non seulement ceux des Centres), mais la croissance des affaires d'Air Canada, que la privatisation de son capital ne manquera pas d'encourager.

[65] Bref, sans doute la Chambre des communes et le Sénat se préoccupaient-ils des salariés d'Air Canada, et notamment de ceux qui œuvraient dans les Centres, mais pas au point d'inclure dans l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* une garantie d'emploi véritable et individuelle ni même d'en discuter de manière directe. Comme mentionné plus haut, le texte de cette disposition ne contient rien d'explicite à ce sujet. Aucune autre disposition de la loi ne permet de conclure que l'on aurait voulu y inclure implicitement une telle garantie. Les débats parlementaires, s'ils laissent voir que l'on s'intéresse au maintien

⁵⁷ Vingt-huitième rapport du Comité permanent des banques et du commerce, préc., note 56, p. 4184.

⁵⁸ *Id.*, p. 4185.

des emplois (encore que d'une manière désincarnée), montrent par ailleurs clairement que l'on a refusé d'intégrer cette garantie particularisée à la loi.

[66] En somme, tout cela confirme que si, pour l'État canadien et le législateur fédéral, la protection des Centres s'imposait pour protéger en général l'industrie aéronautique canadienne et le talent technique domestique dans le domaine, cela n'allait pas de pair avec une protection des emplois eux-mêmes et de leurs titulaires ou des successeurs de ceux-ci. Au risque de me répéter, une telle protection (qui aurait forcé Air Canada ou tout autre sous-traitant exploitant les Centres à réembaucher ces personnes et établir avec elle un lien d'emploi direct) aurait du reste été inconciliable avec les objectifs que poursuivait la privatisation d'Air Canada et aurait constitué une contrainte en dissonance avec la liberté commerciale que l'on souhaitait expressément donner à cette société. En effet, aucune réduction du personnel en cause n'aurait alors été possible, que ce soit par attrition ou autrement, sans égard aux besoins réels de l'entreprise, à d'éventuelles difficultés financières ou aux transformations technologiques qui auraient rendu certaines fonctions obsolètes ou auraient permis à un salarié de faire seul ce que deux faisaient avant lui. Or, ni le texte ni le contexte de la *L.p.p.c.A.C.* ne permettent une telle interprétation (comme l'a déjà décidé l'arrêt de 2015), qui serait contraire aux visées de la loi. Sûrement, le législateur de 1988, même s'il voulait protéger les Centres, n'avait pas pour but de figer dans le temps les activités qui s'y déroulaient sans égard aux avancées technologiques et, tout aussi certainement, il n'avait pas pour but d'empêcher les gains de productivité. Certes, il entendait protéger les Centres, pôles d'excellence technique en aéronautique, et le bassin des talents locaux, constitués en partie grâce à des fonds publics, mais il n'est pas allé aussi loin que d'imposer le maintien des effectifs. Et lorsque la chose lui a été proposée, elle a été écartée, comme on l'a vu plus haut⁵⁹.

[67] Enfin, un dernier argument interprétatif s'impose : l'idée (sous-entendue par l'intimé et retenue implicitement par le jugement sur la responsabilité) que l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* accorderait une garantie individuelle aux salariés ayant travaillé dans les Centres et préserverait indéfiniment leurs emplois aurait pour effet concret de leur conférer des droits tout à fait exorbitants du droit commun de l'emploi et du travail, qu'on envisage celui-ci sous l'angle du contrat individuel ou des rapports collectifs,

⁵⁹ Sur ce point, je suis donc d'accord avec les constats semblables du jugement Newbould (préc., note 5). Ce n'est pas ici affaire de chose jugée : ce jugement de la Cour supérieure de l'Ontario n'a pas cette autorité sur le présent litige, pas plus qu'il ne l'avait sur la contestation réglée par l'arrêt prononcé par notre cour en 2015. Il se trouve cependant que ce jugement examine lui aussi (même si ce n'est qu'en *obiter*) le sens et la portée de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, pour conclure, au terme de son analyse, que « *[i]f it is clear that Parliament did not want to build in any specific job protection provisions in the legislation* » (paragr. 78). Il trouve également compréhensible qu'on n'ait pas fixé de seuils d'effectifs, « *as the requirement to maintain these centres was to operate in the future and it would not be possible to know what business conditions or technical airline maintenance requirements would be in the future. Parliament could not have intended that the centres had to remain in the static condition they were in 1988* » (paragr. 95).

supplantant même l'art. 44 du *Code canadien du travail*⁶⁰. Prise au pied de la lettre, elle signifie qu'ils auraient un droit permanent à leur emploi et au maintien d'un lien d'emploi, sauf modification de la *L.p.p.c.A.C.* Or, pour instaurer un tel régime d'exception, le législateur aurait dû s'exprimer de façon expresse et explicite, ce qu'il n'a pas fait. Il n'est pas raisonnablement possible de déduire du texte et du contexte de la *L.p.p.c.A.C.* en général et de l'al. 6(1)d), téléologiquement considérés, que telle aurait été là son intention.

[68] Au bout du compte, l'on doit donc conclure que s'il avait pour but, par la protection accordée aux Centres, d'assurer la conservation et la promotion, au Canada, d'un secteur d'activité important ainsi que, implicitement, une protection générique et globale – en quelque sorte macroéconomique – des emplois dans ce domaine, l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, dans sa mouture pré-juin 2016, n'offrait cependant pas une garantie d'emploi personnelle aux titulaires de ces emplois dans les installations en question. La disposition conférerait plutôt une certaine latitude à Air Canada, décrite plus haut : l'industrie change et la société peut changer ses méthodes, ce qui peut avoir un impact à la baisse (ou à la hausse) sur le personnel des Centres, à condition que, toutes choses étant égales, elle fasse ou fasse toujours faire de l'entretien dans ces installations (dont l'entretien lourd à Montréal et Winnipeg), d'une manière importante. Aucun emploi ou poste particulier ou individuel ne pouvait toutefois être assuré dans ce contexte.

[69] Conséquemment, le fait qu'Air Canada a contrevenu à l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* ne peut constituer, au sens de l'art. 1457 *C.c.Q.*, une faute dont elle serait redevable envers les membres du groupe qui étaient en poste dans les Centres au moment de la fermeture de ceux-ci, qui n'ont jamais été rouverts par la suite. La sanction de cette contravention ne pouvait donc résider dans l'action en responsabilité civile extracontractuelle intentée par l'intimé, au nom des membres.

[70] Ce n'est pas dire que la non-réouverture des Centres n'ait pu donner prise à une sanction. On peut ainsi penser à l'action déclaratoire entreprise par le procureur général du Québec, qui a donné lieu à l'arrêt de 2015. Aurait-il pu instituer un recours injonctif? Peut-être, et cela n'est sans doute pas exclu, au nom de l'intérêt public, quoiqu'il ne l'ait pas fait. Le procureur général du Canada n'aurait pas été sans recours de cette nature, l'État canadien, au premier chef, ayant certainement intérêt de droit public à ce qu'Air Canada se conforme à la *L.p.p.c.A.C.*, vu les circonstances de sa privatisation. Enfin, dans la mesure où la *L.p.p.c.A.C.* assujettit Air Canada à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*⁶¹, des recours auraient pu être institués en vertu des art. 238 et s. de cette loi, et en particulier celui de l'art. 247 (dont le texte n'a pas subi de modification depuis 2011 et qui était donc en vigueur tout au long de la période litigieuse de mars 2012

⁶⁰ L.R.C. 1985, ch. L-2.

⁶¹ L.R.C. 1985, ch. C-44.

à juin 2016)⁶². Ce remède est applicable lorsqu'une société enfreint ses statuts et règlements (comme Air Canada en l'espèce, qui a non seulement enfreint l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, mais ses propres statuts et règlements) :

247. If a corporation or any director, officer, employee, agent or mandatary, auditor, trustee, receiver, receiver-manager, sequestrator or liquidator of a corporation does not comply with this Act, the regulations, articles or by-laws, or a unanimous shareholder agreement, a complainant or a creditor of the corporation may, in addition to any other right they have, apply to a court for an order directing any such person to comply with, or restraining any such person from acting in breach of, any provisions of this Act, the regulations, articles or by-laws, or a unanimous shareholder agreement, and on such application the court may so order and make any further order it thinks fit.

247. En cas d'inobservation, par la société ou ses administrateurs, dirigeants, employés, mandataires, vérificateurs, fiduciaires, séquestres, séquestres-gérants ou liquidateurs, de la présente loi, de ses règlements d'application, des statuts, des règlements administratifs de la société ou d'une convention unanime des actionnaires, tout plaignant ou créancier a, en plus de ses autres droits, celui de demander au tribunal de leur ordonner de s'y conformer, celui-ci pouvant rendre à cet effet les ordonnances qu'il estime pertinentes.

[Soulignements ajoutés]

[71] Évidemment, on pourrait être tenté d'arguer que si l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* ne confère aucun droit individuel à l'intimé et aux membres du groupe, ceux-ci n'auraient pas eu l'intérêt pour agir aux fins de ce recours, au sens de l'art. 238 al. d) de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (qui définit le « plaignant » comme « toute autre personne qui, d'après un tribunal, a qualité pour présenter les demandes visées à la présente partie / *any other person who, in the discretion of a court, is a proper person to make an application under this Part* »). Cependant, à bien y penser, peut-on exclure cette possibilité dans des circonstances comme celles de l'espèce, alors que l'obligation « statutaire » d'Air Canada était dictée par une disposition législative d'ordre public? La question étant devenue théorique depuis juin 2016, avec les changements apportés à l'art. 6 *L.p.p.c.A.C.*, je m'abstiens d'y répondre.

[72] On peut souligner enfin qu'au moins une autre des dispositions de la *L.p.p.c.A.C.* risque fort de limiter la nature des recours que pourraient tenter les personnes qui s'estimeraient lésées par une contravention. Ainsi, l'al. 6(1)e) *L.p.p.c.A.C.*, auquel j'ai fait

⁶² L'usage potentiel de l'art. 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* a d'ailleurs été brièvement évoqué dans l'arrêt de 2015, notamment aux paragr. 98-100 et 103-105.

allusion plus tôt⁶³, oblige Air Canada à inclure dans ses statuts des dispositions « fixant le siège social de la Société dans la Communauté urbaine de Montréal / *specifying that the head office of the Corporation is to be situated in the Montreal Urban Community* ». Certainement, et comme dans le cas de l'al. 6(1)d), il ne ressort pas de cette disposition, qui a pour objectif d'assurer la présence d'Air Canada sur le territoire de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (et non seulement sur celui du Canada) et donc d'y maintenir des emplois, qu'elle offre une garantie individuelle aux titulaires de ces derniers. Là encore, la mise en œuvre de cette disposition à vocation éminemment politique et d'intérêt général ne paraît pas susceptible d'ouvrir la porte à un recours, fondé sur l'art. 1457 C.c.Q., que voudraient intenter contre Air Canada les salariés qui perdraient leur emploi à la suite du déménagement du siège social hors Montréal ou les commerces voisins qui profitaient jusque-là de l'achalandage généré par sa présence. Cela n'empêcherait peut-être pas des recours tels ceux que je mentionnais dans les paragraphes précédents; peut-être même les villes constituant l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal y auraient-elles un intérêt (dans l'intérêt public), les personnes morales demeurant par ailleurs assujetties au pouvoir de contrôle et de surveillance de la Cour supérieure. Je ne m'avancerai toutefois pas davantage sur ces points.

[73] En résumé, Air Canada, qui n'a pas fautivement provoqué la ruine d'Aveos, n'avait, en vertu du seul droit commun, aucune obligation envers l'intimé et les membres du groupe licenciés par son sous-traitant en mars 2012⁶⁴. Elle n'avait aucun lien contractuel avec eux et n'a pas manqué à un engagement de cette nature au sens de l'art. 1458 C.c.Q. Par ailleurs, en lui-même et sans égard à l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, son refus de réembaucher les salariés de son sous-traitant après la fermeture des Centres ou de leur assurer, de quelque façon, un même emploi dans ceux-ci n'était aucunement de la nature d'un comportement contraire à celui auquel on pouvait s'attendre de la part d'une personne raisonnable placée dans les mêmes circonstances et il ne s'agit pas là, en soi, d'une faute au sens de l'art. 1457 C.c.Q.

[74] Seul l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* aurait pu constituer la source de cette responsabilité. Or, dans sa version pré-juin 2016, cette disposition ne garantissait d'aucune façon l'emploi particulier de l'intimé ni celui des autres ex-salariés d'Aveos membres du groupe. La contravention d'Air Canada, quoiqu'avérée, ne saurait donc engager sa responsabilité civile extracontractuelle *à leur endroit*, ce qui serait l'équivalent de leur accorder, par le truchement de l'art. 1457 C.c.Q., un droit que ne leur reconnaît pas l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* Bref, le devoir légal d'Air Canada en vertu de cette disposition n'incluant pas une garantie

⁶³ *Supra*, paragr. [43].

⁶⁴ Sauf l'engagement ratifié par le Conseil canadien des relations industrielles de verser une indemnité de fin d'emploi aux salariés qui seraient licenciés définitivement en raison de la faillite d'Aveos, obligation dont Air Canada s'est acquittée.

d'emploi individuelle et personnalisée, il ne peut avoir ici de faute engendrant responsabilité.

[75] Cela seul justifierait d'infirmier le jugement sur la responsabilité (et, conséquemment, le jugement sur les dommages). Il paraît toutefois utile, à titre subsidiaire, d'aborder également la question du lien de causalité (ce qui remettra en cause celle de la nature du préjudice, d'ailleurs) et de s'intéresser également à celle de la prescription.

B. Subsidiairement, à supposer même qu'il y ait faute, peut-on conclure à l'existence d'un préjudice et d'un lien de causalité entre celui-ci et la faute en question?

[76] Pour répondre à cette question, j'examinerai d'abord le préjudice matériel allégué par les membres du groupe qui sont d'ex-salariés d'Aveos. Je m'intéresserai ensuite, de manière accessoire, au préjudice moral.

1. Causalité et préjudice des ex-salariés membres du groupe

[77] À supposer qu'Air Canada ait, comme le conclut le jugement sur la responsabilité, commis une faute civile en ne faisant pas les efforts nécessaires pour maintenir les Centres en activité et s'assurer qu'on y effectue toujours l'entretien lourd de ses appareils, comme l'y oblige l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, quel préjudice cette faute aurait-elle causé? L'intimé soutient que ce préjudice est le suivant : lui-même et les autres ex-salariés membres du groupe ont perdu de manière définitive les emplois qu'ils occupaient chez Aveos au moment de leur licenciement et qu'ils auraient récupérés et conservés jusqu'en juin 2016 si Air Canada s'était conformée à son obligation. Comme l'indique la demande introductive d'instance modifiée :

59. Puisque l'article 6(1)(d) de la *Loi sur la participation* prévoyait notamment l'obligation pour Air Canada de maintenir les centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg, si Air Canada avait respecté cette obligation de maintien, lesdits centres n'auraient évidemment pas fermé leurs portes;

60. Ainsi, il est clair que les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos seraient demeurés à l'emploi des centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg ou auraient été rappelés en cas de mise à pied temporaire, étant donné notamment leur expertises rare et pointue;⁶⁵

[78] L'intimé et les ex-salariés membres du groupe auraient donc continué à recevoir leur salaire et avantages sociaux, ce dont ils ont été privés dans les circonstances. L'argumentation écrite et orale de l'intimé poursuit dans le même sens, au chapitre de la

⁶⁵ Demande introductive d'instance modifiée, 1^{er} octobre 2021.

causalité, en soulignant qu'il « était *plus probable* que l'Appelante aurait fait appel à leurs services plutôt qu'à d'autres si elle s'était conformée à la loi »⁶⁶, services auxquels elle avait d'ailleurs recours depuis 1988 aux fins du maintien des Centres, soit directement, soit à travers ACTS, puis Aveos.

[79] Pour sa part, Air Canada fait valoir que :

85. Au-delà de la nécessité de prouver l'existence d'une faute civile susceptible d'engager la responsabilité d'Air Canada, l'Intimé avait également le fardeau de démontrer que les dommages subis par les Membres résultent de manière logique, directe et immédiate de la faute civile retenue contre Air Canada.

86. Or, en l'espèce, l'Intimé n'a même pas tenté de se décharger de ce fardeau et n'a présenté aucune preuve démontrant que, n'eût été la faute, les Membres auraient tous retrouvé et maintenu un emploi équivalent chez Air Canada ou chez des sous-traitants engagés par Air Canada, aux mêmes conditions que celles prévalant chez Aveos avant sa fermeture. Cette preuve était pourtant essentielle au succès de son recours.

[...]

99. Air Canada n'avait aucune obligation légale en vertu de la Loi (ni en 2012, ni avant ni après) de réembaucher quelque Membre en particulier, ni de s'assurer qu'ils conservent un emploi chez Aveos ou dans un autre centre d'entretien et de révision de Montréal, Winnipeg ou Mississauga. En d'autres mots, le droit des Membres d'être réembauchés par Air Canada ou par un autre centre d'entretien était entièrement hypothétique.

[Renvois omis]

[80] La question que soulève ainsi les parties touche à la fois le préjudice et la causalité, qui s'entremêlent ici; elle nous force même à revenir sur la faute (ou plus exactement sur la nature de l'obligation qui, selon la juge de première instance, incombait à Air Canada et que celle-ci aurait enfreinte).

[81] Avant que d'aborder le sujet, une courte mise au point s'impose : le préjudice dont il est question ici et dont on se demande s'il résulte de la faute commise par Air Canada ne réside pas dans le licenciement dont les salariés d'Aveos (aujourd'hui membres du groupe) ont été l'objet. Certes, ces salariés ont alors perdu leur emploi, mais cela est entièrement attribuable à Aveos, leur employeur, et à ses difficultés financières. Le préjudice qu'allèguent ici l'intimé et les membres du groupe est plutôt celui de n'avoir pas été embauchés ensuite par Air Canada ou rétablis dans leurs emplois respectifs afin d'assurer l'exploitation des Centres (peu importe le moyen, direct ou indirect qu'aurait

⁶⁶ Argumentation écrite, mémoire de l'intimé, paragr. 48.

pris Air Canada pour arriver à cette fin, y compris le recours à la sous-traitance). C'est cette perte du retour dans l'emploi, et, partant, celle des revenus et autres bénéfices associés à celui-ci, qui forment ici le préjudice matériel dont l'intimé estime qu'il découle de la faute d'Air Canada. C'est donc de ce préjudice-là que je traiterai ici et dont il y aura lieu de se demander s'il a été établi et s'il est causalement relié à la faute attribuée à Air Canada par le jugement de première instance.

[82] Mais rappelons d'abord la nature de la faute ainsi retenue, qui consiste en une contravention à l'obligation de moyens que l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* impose à Air Canada de maintenir les Centres ouverts (le paragraphe 303 ci-dessous a déjà été reproduit plus haut). Comme l'écrit la juge :

[303] Ainsi, au lendemain de la déconfiture d'Aveos et malgré cette déconfiture, Air Canada devait agir de manière prudente et diligente pour se conformer à la norme de conduite qui s'impose à elle, soit celle prévue à la Loi, ce qu'elle a omis de faire. Ce faisant, sa conduite est fautive et entraîne sa responsabilité.

[...]

[310] Le Tribunal retient aussi qu'Air Canada n'a pas modifié sa conduite ni à la suite du Jugement Castonguay en février 2013 ni du Jugement CA en novembre 2015. Elle a plutôt opté pour la recherche d'un amendement législatif, qu'elle obtiendra, mais qui ne la libérera finalement que le 22 juin 2016.

[311] L'obligation d'Air Canada de maintenir les Centres à Montréal, Winnipeg et Mississauga en est une de moyens. Or, à la lumière de ce qui précède, il appert qu'Air Canada n'a effectué aucune démarche raisonnablement sérieuse pour se conformer à la Loi à la suite de la fermeture d'Aveos.

[312] En conséquence, le Tribunal conclut que la violation continue de la Loi par Air Canada durant la période mars 2012 à juin 2016 constitue une faute civile au sens de l'art. 1457 C.c.Q., de nature à engager sa responsabilité.

[Renvoi omis; soulignements ajoutés]

[83] La juge de première instance est bien consciente, toutefois, de ce que l'obligation de moyens qui incombait ainsi à Air Canada n'imposait pas de résultat ferme ou précis aux démarches qu'elle aurait entreprises en ce qui concerne les effectifs à réembaucher ou faire réembaucher. Ayant renvoyé sur ce point à l'arrêt de la Cour d'appel prononcé en 2015, qui constate la marge de manœuvre que l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* laisse à Air Canada dans l'accomplissement de cette obligation⁶⁷, la juge explique elle-même que :

⁶⁷ Jugement sur la responsabilité, paragr. 182 (citant notamment le paragr. 153 de l'arrêt de 2015).

270.4 Quant à la marge de manœuvre donnée à Air Canada dans les activités ayant cours dans les Centres :

270.4.1. La Loi n'impose pas de plancher d'emplois ni de volume d'activités minimal précis. La pérennité voulue n'appelle pas une fixité absolue des activités, considérant notamment que les exigences et les techniques d'entretien et de révision sont appelées à changer;

270.4.2. Cette liberté est limitée et ne permet pas d'outrepasser la Loi. Les activités dans les Centres doivent préserver leur essence, conserver en substance, tant quantitativement que qualitativement. Il ne peut y avoir ni fermeture des Centres ni réduction des activités au-delà d'un certain seuil. Air Canada ne peut transformer en centres secondaires, de peu d'importance ou en des lieux où on n'y effectue plus l'équivalent de ce qui s'y faisait en 1988;

[...] ⁶⁸

[Renvois omis]

[84] Elle conclut néanmoins ainsi :

[438] Or, à la suite du Jugement CA, Air Canada n'a jamais remis en service les Centres ou leur équivalent. Ainsi, même s'il pouvait théoriquement exister d'autres possibilités permettant à Air Canada de se conformer à la Loi, la preuve ne démontre qu'une seule manière de faire.

[439] En effet, durant toute la période où elle s'est conformée à sa Loi, que ce soit directement ou lorsqu'elle a imparti ce travail à Aveos, une chose est demeurée constante : le travail d'entretien lourd et de révision des appareils d'Air Canada s'effectuait dans des lieux précis conçus et adaptés aux activités, avec les mêmes employés, soit ceux qui ont été transférés par Air Canada à Aveos et qui y travaillaient toujours en mars 2012.

[440] Ces employés ont d'abord été des employés d'Air Canada pour ensuite être transférés, dans leur même fonction, à Aveos, aux mêmes conditions d'emploi, avec les mêmes avantages sociaux et fonds de pension. Leurs tâches n'ont pas changé.

⁶⁸ Voir également le paragraphe 437 du jugement sur la responsabilité (« Il est vrai que la Loi laisse une marge de manœuvre à Air Canada dans sa manière de se conformer à son obligation. D'ailleurs, le jugement CA le reconnaît, dans une perspective prospective »).

[441] Ces employés sont précisément ceux qui font partie du Groupe.

[442] Le Tribunal tire une inférence à partir de faits et circonstances graves précis et concordants à l'effet que les effectifs requis pour l'opération des Centres après le 18 mars 2012 pour y effectuer les activités qualitativement et quantitativement équivalentes sont ceux qui étaient requis pour exécuter ces travaux dans les Centres avant le 18 mars 2012.

[443] La preuve soumise par Air Canada ne suffit pas à repousser cette présomption de faits.

[444] Ainsi, la véritable cause des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe au lendemain de la fermeture d'Aveos est le défaut par Air Canada de continuer de se conformer à son obligation légale.

[445] Le dommage ne découle pas, à proprement parler, de ne plus être employé d'Aveos. Il découle de ne plus effectuer les activités dans les Centres depuis cette fermeture.

[85] Or, avec tous les égards possibles, car la situation, sur le double plan du droit et des faits, est particulièrement tortueuse⁶⁹, ces propos, qui avalisent la thèse de l'intimé, soulèvent divers problèmes.

[86] Quelle était donc la proposition de l'intimé? Comme on l'a vu plus haut, elle est simple : si Air Canada, comme le prescrit l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, avait rouvert les Centres en 2012, après la fermeture d'Aveos, tous les salariés qui y travaillaient jusque-là (et qui avaient été licenciés par leur employeur en mars 2012) y auraient retrouvé leur poste et l'auraient conservé par la suite. Selon l'intimé, cela était en effet, et c'est ce que valide la juge, « la meilleure mesure de ce qui était nécessaire pour qu'Air Canada continue de se conformer à la loi »⁷⁰. La preuve en serait que c'est de cette façon qu'Air Canada a respecté l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* de 1988 à 2012, y compris lorsqu'elle s'est défait de certaines de ses activités d'entretien pour les confier à une filiale, ACTS, devenue ultérieurement Aveos, société par actions indépendante, détenue par des tiers. Les techniciens d'entretien sont passés d'une entité à l'autre et il est probable (ce qui suffirait ici selon l'art. 2804 C.c.Q.) que le même scénario se serait reproduit en 2012 et donc que les salariés des Centres s'y seraient tous retrouvés après le mois de mars (et ce, qu'Air Canada ait elle-même repris les Centres en main ou qu'elle ait de nouveau recouru

⁶⁹ Cette tortuosité a été, il faut bien le dire, accentuée par le rapport de l'expert Bernard Adamache, produit par Air Canada à des fins qu'il est difficile de saisir avec précision. Ce rapport contient quelques données intéressantes (dont il sera question plus loin, d'ailleurs), mais s'attaque aussi à des sujets d'une pertinence discutable dans le contexte (voir la liste qu'en dresse M. Adamache au paragr. 2 de son rapport, alors qu'il explique le mandat qui lui a été confié), sujets qui ont fait inutilement dériver le débat en première instance et qui, en appel, sont encore moins pertinents (voire aucunement).

⁷⁰ Jugement sur la responsabilité, paragr. 367, rapportant la prétention de l'intimé.

à une entreprise sous-traitante comme elle le faisait depuis 2004). La juge de première instance endosse cette façon de voir :

[427] La seule preuve probante du niveau d'activités requis dans les Centres pour permettre à Air Canada de se conformer à la Loi est le constat des activités y ayant cours au moment de la fermeture d'Aveos, exécutées par les anciens employés d'Air Canada membre du Groupe, reflet d'une évolution de ces activités dans une continuité historique de 1988 à mars 2012.

[87] C'est là-dessus que la juge, comme on l'a vu plus haut, se fonde pour affirmer que « durant toute la période où elle s'est conformée à sa Loi, que ce soit directement ou lorsqu'elle a imparti ce travail à Aveos, une chose est demeurée constante : le travail d'entretien lourd et de révision des appareils d'Air Canada s'effectuait [...] avec les mêmes employés, soit ceux qui ont été transférés par Air Canada à Aveos et qui y travaillaient toujours en mars 2012 »⁷¹, pour ensuite inférer de ces « faits et circonstances graves, précis et concordants »⁷² que « les effectifs requis pour l'opération des Centres après le 18 mars 2012 pour y effectuer les activités qualitativement et quantitativement équivalentes sont ceux qui étaient requis pour exécuter ces travaux dans les Centres avant le 18 mars 2012 »⁷³.

[88] Or, à mon avis, la preuve n'étaye pas ces affirmations ni la présomption sur laquelle la juge appuie sa conclusion. Car s'il est exact qu'Air Canada a maintenu les Centres ouverts de 1988 à mars 2012, et qu'elle aurait pu les garder en activité par la suite (ou du moins prendre tous les moyens raisonnablement nécessaires pour arriver à cette fin, comme le dit le jugement sur la responsabilité), on ne peut en déduire que *tous* les salariés licenciés par Aveos en mars 2012 auraient été réembauchés (par Air Canada ou un sous-traitant) et auraient continué d'y travailler jusqu'en juin 2016. La « continuité historique » dont parle le paragraphe 427 du jugement, en effet, n'a pas été un long fleuve tranquille et elle est au contraire marquée de transformations importantes, y compris – et même tout particulièrement – au chapitre des effectifs.

[89] D'une part, on notera ainsi qu'Air Canada a considérablement changé son mode d'opération entre 1988 et 2012, tout en gardant les Centres en activité. Ainsi, elle effectuait elle-même l'entretien, avec ses propres salariés, de 1988 à 2004. Avec sa réorganisation de 2004, sous l'empire de la *L.a.c.c.*, elle a ensuite converti sa division d'entretien en une filiale à laquelle elle a confié les travaux d'entretien lourd (Dorval et Winnipeg) et certains travaux plus légers (Mississauga). Cette filiale a été rachetée subséquemment par des tiers et, devenue Aveos, elle a, à titre de sous-traitante, exécuté sa prestation dans les Centres (et ailleurs).

⁷¹ Jugement sur la responsabilité, paragr. 439.

⁷² *Id.*, paragr. 442.

⁷³ *Ibid.*

[90] D'autre part, et plus important dans les circonstances, si des salariés ont pu passer d'Air Canada à ACTS, puis à Aveos (et ainsi changé d'employeur), on constatera que leur nombre a fluctué – à la baisse – entre 1988 et 2012. Là-dessus, le rapport de l'expert Adamache indique par exemple qu'Air Canada employait 2 900 personnes en entretien lourd à Dorval et à Winnipeg, en 1988⁷⁴, et environ 600 à Mississauga⁷⁵ (où l'on effectuait alors de l'entretien en ligne⁷⁶), pour un total de 3 526. En juillet 2011, après les changements successifs engendrés par la restructuration d'Air Canada, Aveos employait 1 362 salariés à Dorval, 39 à Mississauga et 387 à Winnipeg, pour un total de 1 788⁷⁷ ou peut-être 1 795⁷⁸ (sans compter 573 employés à Vancouver, dans un centre acquis par Air Canada au moment où elle achète, en 2000, la société Canadian Airlines Corporation⁷⁹, et opéré par Aveos). La plupart des salariés d'Aveos en 2011 lui viennent directement ou indirectement d'Air Canada, principalement en vertu d'une entente entre Air Canada et le syndicat qui représente ses techniciens et ceux d'ACTS⁸⁰, de diverses décisions du Conseil canadien des relations industrielles ainsi que du jugement Newbould.

[91] Le jugement de première instance signale lui-même cette fluctuation du personnel des Centres, encore que les chiffres qu'il retient diffèrent, sauf sur un point, de ceux du rapport Adamache⁸¹. On parle ainsi de 3 526 salariés chez Air Canada en 1988 (comme le rapport Adamache), mais de 2 620 chez Aveos en 2011 (plutôt que de 1 788 ou 1 795), dont près de 2 000 en provenance d'Air Canada/ACTS⁸², mais, vu les autres chiffres mentionnés par le jugement, il est probable que l'on ait inclus ici les salariés œuvrant dans le centre de Vancouver, que l'on doit plutôt ignorer. Enfin, 2 198 salariés au moins auraient travaillé pour Aveos, dans les Centres en mars 2012⁸³ (le rapport Adamache ne précise pas le nombre de salariés d'Aveos à cette date).

⁷⁴ Rapport de Bernard Adamache, pièce D-74, p. 10.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Id.*, p. 5, paragr. I.III.11.

⁷⁷ *Id.*, p. 6, paragr. I.III.23, et p. 10.

⁷⁸ *Id.*, p. 6, paragr. I.III.25.

⁷⁹ *Id.*, p. 5, paragr. I.III.13 et 14.

Le centre de Vancouver n'est pas en cause dans le présent débat, l'al. 6(1)d) *L.p.c.A.C.* ne le visant pas, et l'on ne doit donc pas tenir compte du nombre de ses employés.

⁸⁰ *Memorandum of Agreement* intervenu entre Air Canada, Aveos et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA, en anglais IAMAW), pièce D-1, p. 4, section III (*Transition Options*). Divers choix sont offerts aux salariés qui peuvent demeurer à l'emploi d'Air Canada ou accepter leur transfert chez Aveos, selon diverses modalités.

⁸¹ La différence s'explique peut-être par le fait que le rapport Adamache semblerait tenir compte du nombre d'« emplois équivalent temps plein », alors que le jugement retient le nombre d'individus en cause (les membres du groupe représenté par l'intimé provenant par ailleurs autant du personnel technique d'Aveos que du personnel de gestion ou de soutien ou autre).

⁸² Jugement sur la responsabilité, paragr. 149 et 369.1.

⁸³ *Id.*, paragr. 369.5.

[92] Mais qu'on prenne les chiffres du rapport Adamache ou ceux du jugement de première instance, le constat est le même : en 2011, alors que la flotte d'Air Canada a doublé depuis 1988⁸⁴, les salariés d'Aveos sont passablement moins nombreux que ne l'étaient les salariés d'Air Canada qui étaient affectés aux mêmes Centres (Dorval, Winnipeg, Mississauga) en 1988. Cela montre bien, encore qu'indirectement, les changements survenus dans l'intervalle, issus eux-mêmes des variations dans les besoins d'entretien et les méthodes techniques d'y pourvoir (en raison, entre autres, du renouvellement de la flotte), qui modifient la charge de travail (sans oublier, possiblement, une gestion plus serrée du personnel). Avec 900 salariés de moins (si on s'en remet aux chiffres du jugement) et une flotte qui a doublé, les effectifs d'Aveos seraient donc beaucoup plus productifs que ne l'étaient leurs prédécesseurs.

[93] Ce constat n'est pas anodin et il est même déterminant : Air Canada a changé son mode d'opération, passant de l'exécution à l'impartition, et le personnel affecté aux Centres a, pendant le même temps, significativement diminué. Personne (sauf l'AIMTA, qui s'en prenait à la sous-traitance) n'a prétendu que, ce faisant, Air Canada avait enfreint l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* (et l'AIMTA perdit d'ailleurs devant le juge Newbould, en Cour supérieure de l'Ontario, la contestation entreprise à ce sujet).

[94] Bref, on voit que tout au long de la période 1988-2012, la « continuité historique » dont parle le jugement de première instance est, en réalité, à géométrie variable : Air Canada s'est prévalu de la marge de manœuvre que lui laisse l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* et que reconnaît notre cour dans son arrêt de 2015, marge de manœuvre qui lui a permis de modifier substantiellement son *modus operandi* et de maintenir les Centres en activité, mais avec un nombre réduit de salariés, le tout sans enfreindre la loi. Si l'historique établit quelque chose, c'est donc qu'Air Canada, en passant à la sous-traitance, a réussi à réduire le personnel affecté aux Centres, tout en y maintenant substantiellement le même niveau d'activité ou, du moins, un niveau suffisamment important.

[95] La présomption sur laquelle repose la conclusion voulant que « les effectifs requis pour l'opération des Centres après le 18 mars 2012 pour y effectuer les activités qualitativement et quantitativement équivalentes sont ceux qui étaient requis pour exécuter ces travaux dans les Centres avant le 18 mars 2012 »⁸⁵ ne peut donc tenir, puisque les faits qui en sont le fondement, et qu'énumèrent les paragraphes 438 à 441 (reproduits *supra*, paragr. [84]) ne reflètent pas la réalité : ce n'est pas qu'ils soient entièrement faux (car il demeure que les Centres ont en effet été maintenus en activité de 1988 à 2012), mais ils n'ont ni le degré de gravité ni le degré de précision (et même de concordance) permettant de broser le véritable portrait de la situation (à savoir que les Centres ont été substantiellement maintenus, mais avec un personnel en constante réduction). La « continuité historique » qui fonde la présomption sur laquelle le jugement

⁸⁴ Rapport de Bernard Adamache, préc., note 74, p. 21, section III.1, paragr. 91.

⁸⁵ Jugement sur la responsabilité, paragr. 442.

de première instance s'appuie n'existe donc pas, du moins en ce qui concerne les emplois, et la présomption tombe du coup.

[96] Cela étant, peut-on conclure que si Air Canada avait, par elle-même ou en sous-traitance, rouvert les Centres après leur fermeture de mars 2012, les salariés licenciés par Aveos, et plus précisément ceux et celles qui, techniciens et autres, sont membres du groupe, y auraient tous récupéré leurs emplois respectifs et, surtout, qu'ils les auraient conservés jusqu'en juin 2016? À mon avis, rien n'est moins sûr et la preuve prépondérante ne l'établit pas.

[97] Ainsi, faisant abstraction de la période transitoire durant laquelle, prise de court par la brusque fermeture d'Aveos, elle a dû s'en remettre à d'autres sous-traitants ou fournisseurs⁸⁶, on ne peut affirmer, sur la base de la preuve reproduite dans le dossier d'appel, que, même si Air Canada avait rouvert les Centres après quelque temps, elle aurait conduit ses affaires d'une manière telle que, nécessairement, les salariés licenciés d'Aveos auraient *tous* retrouvé leur emploi dans les Centres et l'auraient *conservé par la suite*, c'est-à-dire jusqu'en juin 2016, lorsqu'est modifié l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* En fait, c'est plutôt le contraire qui ressort de la preuve, alors que, depuis 2004, la trajectoire d'Air Canada en matière d'entretien lourd a consisté en une évolution de ses activités et une diminution des effectifs consacrés à cette tâche.

[98] La preuve montre qu'après la fermeture d'Aveos, Air Canada a continué à chercher à réduire ses coûts, pour affronter la concurrence (c'est ce que constate du reste le jugement sur la responsabilité⁸⁷), et elle n'aurait vraisemblablement pas renoncé à cet objectif même si elle avait rouvert les Centres. On sait, car elle l'a annoncé, qu'elle n'entendait pas reprendre elle-même l'entretien lourd de Dorval et de Winnipeg ni celui, plus léger, de Mississauga (ce que n'exige pas l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*) et qu'elle aurait donc recouru de nouveau à la sous-traitance. Or, compte tenu des contraintes issues de la concurrence, des avancées technologiques, des changements dans la flotte et ainsi de suite, il est improbable que les effectifs des Centres soient restés identiques à ce qu'ils étaient en mars 2012, c'est-à-dire que le nombre de salariés requis soit demeuré exactement le même jusqu'en juin 2016. Plus exactement, il est probable, au sens de l'art. 2804 C.c.Q., qu'il ne l'aurait pas été.

⁸⁶ On notera aussi qu'Air Canada ne semble pas avoir totalement contrôlé ce processus. Par exemple, en août 2012, en vertu de la *L.a.c.c.*, Aveos a été autorisée à céder à une entreprise installée en Allemagne (Lufthansa Technik) le contrat de maintenance des moteurs des avions d'Air Canada. Voir : jugement sur la responsabilité, paragr. 136; chronologie commune des parties, MA, p. 70.7, entrée du 24 août 2012 (voir annexe, *infra*, p. 58). Voir aussi l'ordonnance de la Cour supérieure à ce propos : *Aveos Fleet Performance Inc./Aveos performance aéronautique inc. (Arrangement relatif à)*, 2012 QCCS 4074.

⁸⁷ Jugement sur la responsabilité, paragr. 420 : « Air Canada avait l'intention ferme de changer son modèle d'affaires. Si elle pouvait le faire en conservant les activités au Canada, tant mieux. Mais là n'était pas sa priorité, qui était plutôt d'économiser des coûts » [soulignement ajouté].

[99] Sans compter, et il faut y revenir, qu'Air Canada jouit d'une marge de manœuvre en la matière, que reconnaît explicitement l'arrêt prononcé par la Cour en 2015, notamment en ses paragraphes 153, 193 et 218, déjà reproduits plus haut⁸⁸, mais que je reprends ici pour faciliter la lecture :

[153] Affirmer que les articles 7, al. b), et 2, paragr. (3), forcent Air Canada à se conformer à l'alinéa 6(1)d) ne signifie pas, en effet, que la *Loi* ne laisse aucune latitude à la société dans l'exécution de l'obligation issue de cette disposition. La *Loi* n'entend pas, on le conçoit aisément, figer les activités de maintenance d'Air Canada. L'obligation relative aux centres d'entretien et de révision est d'ailleurs formulée de manière générale et l'on n'y impose pas de plancher d'emplois, pas plus que l'on n'y prévoit un volume d'activités minimal précis ou une autre garantie du genre. Cela est compréhensible, compte tenu de la nature de l'entreprise d'Air Canada, de son environnement commercial, des fluctuations du marché, etc. En ce sens, il est normal que la pérennité voulue par le législateur n'appelle pas une fixité absolue des activités que vise l'alinéa 6(1)d), les exigences et les techniques de maintenance des aéronefs étant à l'évidence appelées à changer, tout comme l'entreprise elle-même et les conditions économiques dans lesquelles elle évolue. Par exemple, le législateur sait, au moment où il s'apprête à légiférer, qu'Air Canada envisage l'achat de nombreux avions Airbus, dont les exigences et les méthodes d'entretien diffèrent. Le législateur n'avait pas à entrer à cet égard dans des détails qui relèvent de la gestion de l'entreprise et, en ce sens, on peut reconnaître que, dans la manière dont Air Canada met en œuvre l'obligation que lui impose l'alinéa 6(1)d), elle jouit en effet d'une certaine liberté.

[...]

[193] De tous ces débats parlementaires, et malgré les quelques attermoissements, dérobades, détours et circonvolutions propres à ce genre de discussions, il appert que l'on avait bel et bien l'intention d'obliger Air Canada à maintenir ses centres d'entretien de Montréal et de Winnipeg (ainsi que celui de Mississauga), et à les maintenir, substantiellement, en l'état, c'est-à-dire par la poursuite des activités de révision (maintenance lourde) qu'on y mène au moment de l'adoption de la *Loi*. Plus précisément, on entendait préserver les activités desdits centres en évitant soit leur déménagement (on promettait donc d'empêcher que se reproduise la situation survenue, plusieurs années auparavant, à Winnipeg), soit un rétrécissement qui aurait été l'équivalent d'un démantèlement, ou presque, et n'aurait laissé qu'un squelette.

[...]

⁸⁸ Voir *supra*, paragr. [44] et [45].

[218] Bien sûr, comme la chose a été expliquée plus haut [renvoi omis], la mise en œuvre de l'alinéa 6(1)d suppose, en pratique, qu'une certaine marge discrétionnaire soit laissée à la société et à ses administrateurs : les techniques évoluent, les règles relatives à la maintenance changent, les besoins en main-d'œuvre fluctuent, d'autres centres d'entretien et de révision sont ouverts, etc. La société doit s'adapter à un marché changeant et à des conditions économiques qui le sont aussi. Cette marge, toutefois, ne saurait aller jusqu'à la suppression des centres de Montréal et de Winnipeg ou leur transformation en centres secondaires ou de peu d'importance ou en des lieux où l'on n'effectue pas non plus l'équivalent de ce qui s'y faisait en 1988. Autrement dit, à l'égard de ces centres, la marge d'action laissée à la société et aux administrateurs demeure étroitement balisée par l'alinéa 6(1)d, qui n'autorise pas le changement radical du modèle d'affaires, tel celui qui s'est produit en l'espèce après 2012, en rupture avec le modèle antérieur.

[100] Rappelons aussi que la rupture radicale dont il est question dans cet arrêt est la fermeture complète des Centres en 2012, et non pas les changements apportés dans la manière d'exploiter les Centres depuis 1988 : cette fermeture complète et définitive, certainement, n'était pas permise par l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* Vu les conclusions recherchées par les procureurs généraux du Québec et du Manitoba à l'époque, la Cour n'a pas jugé utile d'en dire plus long, mais les paragraphes ci-dessus de l'arrêt de 2015 montrent que l'obligation imposée à Air Canada lui laisse une certaine liberté. Les activités des Centres (et donc le nombre des salariés, techniciens ou autres) peuvent varier pour toutes sortes de raisons, incluant des raisons économiques. On imagine ainsi que si les affaires d'Air Canada avaient décliné et qu'elle avait dû se départir d'une partie de sa flotte, il est possible que la quantité des activités des Centres ait diminué et qu'on ait dû mettre des salariés à pied, ce qui n'aurait pas entraîné une violation de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* dans la mesure où la société aurait continué à faire ou faire faire dans ces Centres une partie importante de l'entretien de ses avions restants. On peut aussi imaginer aisément des gains de productivité dus à l'amélioration des techniques d'entretien ou à une meilleure gestion des effectifs. On peut encore concevoir que l'on change le type d'avions dont l'entretien lourd se fait dans les Centres. Bref, dans aucun cas de figure n'est-il envisageable que le législateur, en adoptant l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, ait voulu imposer un nombre fixe d'emplois dans les Centres.

[101] Ensuite, on ne peut ignorer que cette disposition n'oblige pas Air Canada à exploiter elle-même les Centres grâce à ses propres employés. Elle peut le faire en recourant à des sous-traitants. Or, il est tout à fait possible qu'un sous-traitant appelé à exécuter sa prestation dans l'un ou l'autre des Centres après mars 2012 y ait utilisé ses propres salariés ou n'ait réembauché qu'une partie des membres du groupe, comme Air Canada elle-même, d'ailleurs. Ainsi que l'explique à juste titre Air Canada dans son argumentation écrite :

100. En fait, Air Canada aurait pu refuser d'embaucher la totalité des Membres, tout en respectant l'article 6(1)d) de la Loi par l'embauche de ses propres 1 350 travailleurs qualifiés d'entretien en ligne qui auraient pu être réaffectés à cette tâche, ou par celle de tout travailleur qualifié et disponible sur le marché, ou encore en sous-traitant ces tâches à des tiers fournisseurs. Cela découle nécessairement de la décision de cette Cour dans l'arrêt PGQ qui confirme que le juge Castonguay aurait commis une « immixtion indue » dans les affaires d'Air Canada si un nombre d'employés ou un volume d'activités requis par l'al. 6(1)d) avait été fixé.

[Renvois omis]

[102] En somme, à partir du moment où tombe la présomption de fait sur laquelle la juge assoit sa conclusion que tous les anciens salariés d'Aveos licenciés en mars 2012 auraient été réembauchés, la preuve, dont l'intimé avait le fardeau, n'établit pas de manière prépondérante que tous les membres du groupe auraient retrouvé leur emploi et encore moins qu'ils l'auraient conservé jusqu'en juin 2016, preuve qui, sur les deux points, était essentielle à leur proposition.

[103] Évidemment, je n'affirme pas catégoriquement qu'aucun salarié d'Aveos n'aurait été réembauché : on peut logiquement croire que si les Centres avaient rouvert et que les activités qui y avaient cours s'y étaient substantiellement continuées, une partie des ex-salariés d'Aveos auraient possiblement recouvré leurs emplois (à moins qu'un nouveau sous-traitant n'ait lui-même eu une main-d'œuvre complète sans besoin de réembaucher qui que ce soit). Mais cela ne règle pas le problème. En effet, dans cette hypothèse, de combien de personnes parle-t-on parmi les membres du groupe (tenant compte du fait que, chez les ex-salariés qui en sont membres, il y a majoritairement des techniciens, mais pas exclusivement)? Et comment les identifier? Aurait-on procédé par ancienneté (méthode connue et éprouvée, mais qui ne garantit pas que les derniers seront réembauchés)? Certaines de ces personnes auraient-elles été licenciées par la suite (avant juin 2016)? Quoi qu'il en soit, c'est un exercice qui n'a pas été fait en première instance et qui ne peut l'être en appel.

[104] Bref, si tant est qu'Air Canada ou un sous-traitant de celle-ci ait réembauché des salariés d'Aveos après mars 2012, afin que reprennent les activités des Centres, il aurait fallu en établir le nombre et l'identité, ce qu'il est toutefois impossible de déterminer, la présomption que retient le jugement de première instance pour appuyer sa conclusion à cet égard étant fondée sur des constats factuels insuffisants. La preuve est pour le reste largement muette sur la question et les quelques éléments qu'elle contient ne permettent pas de conclure que, vu la latitude opérationnelle laissée à Air Canada dans la réalisation de l'obligation qui lui incombe en vertu de l'art. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* (latitude que reconnaît le jugement sur la responsabilité, mais dont il ne tient pas compte), elle aurait, selon toute probabilité, réembauché ou fait réembaucher un nombre X ou Y de salariés, incluant l'intimé. Elle ne permet pas non plus de savoir qui, précisément, elle aurait réembauché. Il est encore plus hasardeux de tenter de prédire, sur la base de la preuve en main,

combien d'ex-salariés d'Aveos un éventuel sous-traitant aurait réembauchés (et, encore une fois, l'identité de ces personnes) et combien d'entre eux auraient conservé leur emploi jusqu'en juin 2016.

[105] Faute d'une telle preuve prépondérante, on doit donc constater que l'intimé ne s'est pas déchargé pas de son fardeau d'établir l'existence d'un préjudice *personnel* rattaché à la faute alléguée, préjudice qui ne peut, en l'espèce, être inféré de cette faute ou y être relié directement. En d'autres termes, l'intimé ne démontre pas, selon le seuil de preuve requis, que le préjudice allégué (ne pas avoir été réembauché dans le cadre de la remise en exploitation des Centres) résulte de façon directe, immédiate et, surtout, certaine de la faute reprochée à Air Canada. Il ne suffit pas, pour satisfaire cette exigence, d'affirmer (ou même d'établir) que les ex-salariés d'Aveos sont des recrues de choix qui ont toujours donné satisfaction à leurs employeurs successifs. Cela est peut-être exact, mais ne permet pas de conclure que chacun d'eux aurait été réembauché, ce qui est essentiel à la réclamation de l'intimé et des membres du groupe.

[106] Soulignons que cette difficulté, qui constitue un obstacle insurmontable sur le double plan de l'existence du préjudice et de la causalité, n'est pas qu'une affaire de choix d'un mode de compensation approprié : dans la mesure où le préjudice personnel allégué par l'intimé et par chacun des membres du groupe n'a pas été établi ou ne peut être inféré avec le degré de certitude requis et ne peut de même être causalement rattaché à la faute reprochée à Air Canada, il y a ici un empêchement à toute forme de réparation, et ce n'est pas qu'un problème de recouvrement collectif ou de recouvrement individuel⁸⁹. Outre les raisons exposées par le jugement sur la responsabilité, qui écarte ce mode, le recouvrement collectif, en effet, signifierait la reconnaissance du préjudice de tous les salariés et son rattachement direct à la faute, alors qu'on ignore en réalité qui sont ceux et celles qui auraient été réembauchés – à supposer qu'ils l'aient été – dans le cadre de la réouverture des Centres et pour combien de temps. Quant au recouvrement individuel, il est impraticable dès lors qu'il est impossible de déterminer lesquels, parmi tous les salariés, auraient probablement été réembauchés.

[107] En dernière analyse, on se trouve donc, dans le meilleur des cas, devant la possibilité qu'un nombre indéterminé de salariés licenciés par Aveos en mars 2012 aient pu poursuivre leur carrière dans les Centres après cette date et jusqu'en juin 2016. C'est une hypothèse qui ne franchit pas le seuil de la prépondérance requis par l'art. 2804 C.c.Q., ce qui empêche la reconnaissance de tout lien causal entre la faute d'Air Canada et le préjudice allégué. Plus exactement, l'intimé n'a pas réussi à établir que, n'eût été la faute d'Air Canada (qui a fermé les Centres sans tenter de les maintenir en opération), tous les membres du groupe et chacun d'entre eux auraient, selon toute probabilité, récupéré leurs postes (que ce soit à titre d'employés d'Air Canada ou d'un sous-traitant).

⁸⁹ Voir notamment : *Bou Malhab c. Diffusion Métromédia CMR inc.*, 2011 CSC 9, paragr. 52, 54 et 55.

2. Préjudice moral des ex-salariés membres du groupe et de leurs conjoints ou conjointes

[108] De toute évidence, si l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.* ne confère ni droit personnel ni droit d'action aux ex-salariés d'Aveos, il ne saurait être question de dommages moraux, que ce soit pour les ex-salariés ou pour leurs conjoints et conjointes, membres du groupe. Il en va de même si l'on estime plutôt que le préjudice allégué n'est pas établi ni causalement lié à la faute, dans les circonstances très particulières de l'espèce.

[109] D'ailleurs, dans un contexte d'emploi et de rapports de travail (et c'est ce dont il est question dans la présente affaire), l'idée d'octroyer des dommages moraux doit être considérée avec circonspection. On se rappellera en effet qu'en droit du travail, sauf abus de droit, l'inévitable préjudice moral découlant de la terminaison, même injustifiée, d'un emploi n'est pas considéré comme un préjudice compensable chez la personne salariée, notamment parce que ce préjudice existe peu importe que l'employeur qui congédie ou licencie ait eu ou non une cause valable de mettre fin à l'emploi et ait été contractuellement fautif ou non⁹⁰. Ce n'est en réalité pas un « préjudice » au sens de l'art. 1607 C.c.Q., mais un aléa associé à la vie salariale. Peut-il en aller autrement lorsque, comme en l'espèce, la réclamation du préjudice moral s'inscrit dans l'extracontractuel?

[110] En tout respect pour l'opinion contraire, j'en doute. Bien sûr, Air Canada n'était pas ici l'employeur des ex-salariés d'Aveos et sa faute (si on retient celle qu'identifie le jugement de première instance) n'est pas de les avoir licenciés, mais bien de n'avoir pas fait le nécessaire pour maintenir les Centres en activité et pour faire en sorte que les membres du groupe y soient réembauchés. La différence me paraît toutefois mince dans les circonstances et insuffisante pour leur reconnaître un droit à la réparation de ce qui n'est ordinairement pas considéré comme un préjudice compensable en matière d'emploi, qui demeure tout de même le champ du présent litige (et alors que le jugement ne conclut pas à la mauvaise foi d'Air Canada ou à sa grossière insouciance).

[111] Cela étant, il devient impensable d'envisager une compensation pour les dommages moraux des conjoints ou conjointes des ex-salariés membres du groupe.

⁹⁰ *Standard Broadcasting Corp. c. Stewart*, [1994] R.J.Q. 1751, p. 1760-1763 (C.A.), dont l'enseignement est appliqué en droit commun (que le contrat auquel il est mis fin soit à durée déterminée ou indéterminée), dans le cadre des régimes collectifs de travail ou autres régimes particuliers (comme les recours prévus par les art. 122 et 124 de la *Loi sur les normes du travail*, par ex., sauf là où la loi en prévoit). Voir aussi : *Banque Laurentienne du Canada c. Saulnier*, [1998] R.J.Q. 711, p. 715-716 (C.A.); *Marsh Canada Ltée c. Crevier*, 2006 QCCA 484, paragr. 25-26; *Ponce c. Montrusco & Associés inc.*, 2008 QCCA 329, paragr. 36 (demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême rejetée, 31 juillet 2008, n° 32569); *Caisse populaire Desjardins de Saint-Raymond—Sainte-Catherine c. Girard*, 2022 QCCA 1171, paragr. 62; *Gestion Juste pour rire inc. c. Gloutnay*, 2024 QCCA 156, paragr. 58-61 (demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême rejetée, 23 avril 2026, n° 41384).

C. Subsidiairement, l'action de l'intimé est-elle prescrite?

[112] Toujours à titre subsidiaire, et dans l'hypothèse où Air Canada aurait commis la faute que retient la juge de première instance, abordons maintenant la question de la prescription de l'action de l'intimé.

[113] En première instance, Air Canada oppose en effet à l'action collective de l'intimé un moyen d'irrecevabilité fondé sur la prescription : dès mars 2012, soutient-elle, elle a fait connaître son intention de ne pas reprendre la main-d'œuvre d'Aveos et de ne pas rouvrir les Centres, enfreignant l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, d'où faute, et le préjudice allégué se manifeste dès lors, donnant naissance au droit d'action, conformément à l'art. 2880 al. 2 *C.c.Q.* et marquant le point de départ de la prescription. L'intimé rétorque en faisant valoir que le point de départ de la prescription dépendait de l'issue de l'action déclaratoire entreprise en 2012 par le procureur général du Québec, instance qui ne s'est terminée qu'en juin 2016 lorsqu'Air Canada s'est désistée de la demande d'autorisation d'appel de l'arrêt de 2015. Subsidiairement, l'intimé fait également valoir que, à tout le moins, la faute d'Air Canada étant de nature continue et engendrant un préjudice continu, elle ne serait pas prescrite pour la période de trois ans précédant le dépôt de la demande d'autorisation d'intenter une action collective et, par la suite, jusqu'au 22 juin 2016, date de l'entrée en vigueur de la version modifiée de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*

[114] Le jugement de première instance retient l'argument subsidiaire de l'intimé et s'en explique ainsi :

[456] Pour les motifs détaillés ci-dessous, le Tribunal conclut que la cause d'action du demandeur a pris naissance dès la fermeture d'Aveos le 18 mars 2012. Il était en mesure de connaître la faute d'Air Canada et nul doute que les dommages ont commencé à se manifester dès ce moment.

[457] Cela dit, la faute d'Air Canada est une faute continue qui a causé des dommages de manière tout aussi continue jusqu'en juin 2016. Ainsi, la portion de la réclamation portant sur tous les dommages subis dans les trois ans précédant l'institution des procédures en avril 2016 n'est pas prescrite.

[...]

[465] Le Tribunal ne partage pas la position du demandeur voulant que le préjudice se soit manifesté réellement pour la première fois à la suite du Jugement CA.

[466] Le demandeur a peut-être cru que ce jugement, tout comme le Jugement Castonguay, permettait de confirmer la contravention d'Air Canada à la Loi. Toutefois, ces jugements ne sont pas créateurs de droit. Ils constatent plutôt un état de fait. Ils n'ont pas d'impact sur la manifestation du préjudice ni n'en créent un nouveau.

[467] De plus, la position et les intentions d'Air Canada étaient connues du demandeur peu de temps après la fermeture d'Aveos, comme il le reconnaît lui-même à l'audience. Elles ont d'ailleurs été confirmées publiquement lors d'audiences devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, le 29 mars 2012, lors desquelles Air Canada confirme ce qui suit :

467.1 Air Canada n'a aucune intention de racheter Aveos;

467.2 Selon Air Canada, elle se conforme à la Loi malgré la cessation des activités d'Aveos, notamment en tenant compte du Jugement Newbould et d'une opinion juridique commandée et transmise par le ministère des Transports du Canada;

467.3 Elle entend prioriser un fournisseur de service de révision et d'entretien qui pourra offrir une solution prévoyant l'exécution de travaux au Canada tout en étant viable et concurrentielle.

[468] Quant au préjudice matériel et moral réclamé par le demandeur, il y a lieu de conclure qu'il s'est manifesté à compter du 18 mars 2012. En effet, dès cette date, les travailleurs subissent les effets de la perte de leur emploi, et de l'incertitude quant à la suite des choses. Le témoignage de plusieurs d'entre eux à l'audience est éloquent.

[469] En conséquence, le délai de prescription du recours du demandeur a commencé à courir pour la première fois dès le 18 mars 2012.

[470] Par contre, le Tribunal conclut qu'Air Canada a commis une faute en omettant de maintenir les Centres, non seulement à cette date, mais depuis cette date, de manière continue jusqu'à l'Amendement législatif de 2016. Cette faute renouvelée, causant un dommage quotidiennement, constitue, à chaque jour, le point de départ d'un nouveau délai de prescription.

[...]

[473] La faute d'Air Canada de ne pas se conformer à son obligation légale se distingue ici des cas où une contravention ponctuelle cause un incident et des dommages. Dans de tels cas, la contravention a eu lieu et l'incident s'est pleinement matérialisé. Ce pourrait être le cas, à titre d'exemple, d'un congédiement où la faute a été commise et le dommage a été causé.

[474] En l'espèce, la contravention d'Air Canada à son obligation de maintenir les Centres s'est poursuivie à chaque jour du 18 mars 2012 jusqu'au 22 juin 2016. Durant toute cette période, des dommages ont pu être causés aux membres du Groupe par ce défaut continu d'Air Canada.

[475] En conséquence, la portion de la réclamation du demandeur portant sur tous les dommages subis dans les trois ans précédant l'institution des procédures en avril 2016 n'est pas prescrite.

[Renvois omis]

[115] Soit dit très respectueusement, cette approche, qui demeure celle de l'intimé en appel, ne convainc pas et je suis d'avis qu'on ne peut pas parler en l'espèce de faute continue ni de préjudice continu au sens où l'entendent jurisprudence et doctrine.

[116] La notion de la faute continue, souvent associée au dommage continu, n'est pas facile à cerner. L'on en donne parfois pour exemple des situations qu'on pourrait vouloir qualifier plutôt de faute répétée, telle celle du pollueur qui, chaque jour, rejette un contaminant dans la nature, causant chaque jour un nouveau préjudice⁹¹ ou de celui de l'« entreprise [qui] laisse fonctionner de la machinerie qui produit des vibrations causant des dommages aux propriétés avoisinantes »⁹². En pareil cas, on s'entend généralement pour dire que chaque jour marque la naissance d'un nouveau droit d'action et le point de départ d'une nouvelle période de prescription, vu la commission chaque jour d'une faute nouvelle causant un préjudice nouveau. La situation ne doit par ailleurs pas être confondue avec celle de la faute unique produisant un préjudice qui ne se manifeste que graduellement ou tardivement, le délai de prescription courant à compter du jour où il se manifeste pour la première fois de façon appréciable (art. 2926 C.c.Q.)⁹³. Elle se distingue également de la situation où une faute cause « une série de préjudices distincts »⁹⁴ (dans la mesure où ils ne sont pas « une simple aggravation du ou des précédents »⁹⁵), comme un défaut dans le réseau d'aqueduc d'une ville, qui causerait chaque année une inondation chez un propriétaire foncier⁹⁶.

[117] Enfin, il ne faut pas non plus amalgamer avec la faute continue l'idée de la faute causant un préjudice dont les effets se prolongent ou se perpétuent. Certains types de préjudice corporel en sont l'exemple typique : la personne qui, en raison de la négligence de l'exploitant d'une station de ski, fait une chute dont elle ressort paraplégique subit un préjudice dont les effets se feront ressentir jusqu'à son décès. En pareil cas, afin que l'indemnisation soit en principe définitive, l'évaluation des dommages tiendra compte de ces effets futurs (art. 1611 al.2, 1614 C.c.Q., avec la réserve prévue par l'art. 1615 C.c.Q.). Cela n'empêche pas que le point de départ de la prescription demeure

⁹¹ Voir par ex. : Jean-Louis Baudouin, Patrice Deslauriers et Benoît Moore, *La responsabilité civile*, 9^e éd., vol. 1, Montréal, Édition Yvon Blais, 2021, n° 1-1324, p. 1242-1243.

⁹² Pierre Martineau, *La prescription*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1977, n° 295, p. 310.

⁹³ Voir par ex. : *Gingras c. Cité de Québec*, [1948] B.R. 171, p. 182-183 (où des travaux de construction d'un égout collecteur fragilisèrent les fondations d'un immeuble voisin, ce qui mit un certain temps à se manifester de manière certaine). Voir aussi : P. Martineau, *La prescription*, préc., note 92, n° 293, p. 308-309.

⁹⁴ J.-L. Baudouin, P. Deslauriers et B. Moore, *La responsabilité civile*, préc., note 91, n° 1-1322, p. 1241.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ Exemple emprunté à : P. Martineau, *La prescription*, préc., note 92, n° 292, p. 308.

celui du jour où, la faute ayant été commise, le préjudice se manifeste pour la première fois (habituellement en même temps que l'acte fautif) et l'aggravation ou la continuation subséquente du dommage n'a pas d'effet sur ce point de départ. Autrement dit, et comme l'écrit le professeur Martineau, « [l]e point de départ de la prescription est ainsi fixé pour tous les dommages résultant du même acte fautif même si toute leur étendue ne pouvait pas être alors appréciée ou qu'il s'agissait de dommages continus »⁹⁷ (la victime disposant du droit de modifier sa demande en justice en conséquence).

[118] J'estime que, dans la présente affaire, c'est ce dernier cas de figure qui s'impose. Dès 2012, Air Canada – et c'est du reste ce que constate la juge de première instance⁹⁸ – commet une « faute » (à tout le moins un geste dont on peut alléguer qu'il constitue une faute) qui cause immédiatement un préjudice dont les membres du groupe connaissent aussitôt l'existence et la portée (même s'ils ne peuvent pas encore le quantifier et même si ce préjudice est appelé à se prolonger dans le temps) : les Centres resteront fermés et les salariés n'y récupéreront pas leurs emplois, que ce soit auprès d'Air Canada elle-même ou auprès d'autres sous-traitants de celle-ci.

[119] À mon avis, on ne peut voir là une faute continue ou une faute de type répété qui ferait que, pour chaque journée pendant laquelle les Centres demeurent fermés, Air Canada enfreint nouvellement l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, causant un nouveau préjudice aux salariés. La faute (s'il en est) se produit lorsqu'Air Canada annonce qu'elle ne rouvrira pas les Centres et ne réembauchera pas de salariés pour effectuer les tâches qu'on y exécutait jusqu'en mars 2012. Et si l'on avait espoir qu'Air Canada, comme elle l'indiquait dans ses communiqués de presse de mars 2012⁹⁹, ferait le nécessaire pour privilégier des sous-traitants susceptibles de s'installer à Montréal, Winnipeg ou Mississauga, cet espoir s'est envolé en 2012 lorsque la société a commencé à conclure des contrats avec des sous-traitants s'exécutant ailleurs que dans les Centres : ainsi, l'entretien et la révision des cellules des avions à petit fuselage (ce qui fait partie de l'entretien lourd) ont d'abord été confiés, pour cinq ans, à la société AAR, qui n'a pas réintégré les lieux¹⁰⁰, et celui des avions à gros fuselages à des sous-traitants de l'étranger (notamment

⁹⁷ P. Martineau, *La prescription*, préc., note 92, n° 290, p. 306.

⁹⁸ Jugement sur la responsabilité, paragr. 468-469 (reproduits *supra*, paragr. [114], p. 50).

⁹⁹ Voir : Communiqués de presse d'Air Canada du 19 mars 2012 (pièce P-58) et du 22 mars 2012 (pièce D-27).

¹⁰⁰ Elle exécutait apparemment cet entretien à Trois-Rivières, du moins en partie, après avoir racheté la société québécoise avec laquelle Air Canada avait contracté dans l'urgence ayant suivi la fermeture d'Aveos. Voir : jugement sur la responsabilité, paragr. 385.3; témoignage de M. Gilles Néron, 12 octobre 2021, notes sténographiques, p. 56-57, 59 et 139 et s., MA, vol. 22, p. 7905-7906, 7908 et 7988 et s. Par la suite, l'entretien des Airbus à fuselage étroit, toujours confié à AAR, s'est exécuté aux États-Unis, avant de revenir à Trois-Rivières (*id.*, p. 57, MA, vol. 22, p. 7906). L'entretien des avions Air Max s'est de son côté fait par AAR également, entre Windsor (Ontario) et Trois-Rivières (*ibid.*). Il semble que, plus récemment (c'est-à-dire après juin 2016), l'entretien des Airbus 220 (fabriqué par Bombardier) se fasse à Mirabel, ce qui n'est pas pertinent ici.

Lufthansa Technik¹⁰¹, principalement en Allemagne) ou, du moins, à des sous-traitants qui ont accompli leur prestation hors les Centres. Le reste a suivi. Cela a cimenté le préjudice de sorte que, au mieux pour l'intimé, la fin de l'année 2012 aurait marqué le point de départ du délai de prescription. Or, la demande d'autorisation ayant été déposée en avril 2016 seulement, la prescription était déjà acquise depuis la fin 2015, dans le meilleur des cas.

[120] Enfin, dans un autre ordre d'idées, je ne crois pas que l'on puisse appliquer ici l'arrêt *Montambault c. Outfront Media Canada/Média Outfront Canada*¹⁰², comme le plaide l'intimé et le retient la juge de première instance. Outre que cette affaire est aussi singulière que celle de l'espèce, et bien qu'elle concerne elle aussi une contravention à la loi (en l'occurrence des exigences réglementaires relatives à l'érection de panneaux publicitaires aux abords des autoroutes), il y s'agissait d'une faute de commission et non, comme dans le présent dossier, d'une faute d'omission dont les conséquences sont entièrement consommées dès le moment où, en mars 2012, ou peut-être en décembre de cette année-là, les Centres ont été fermés sans perspective de réouverture. Le préjudice qu'allègue l'intimé (à savoir la perte d'emploi définitive dans les Centres) se trouvait alors certain et l'action en justice pouvait être intentée même si l'on ne pouvait encore quantifier pleinement les dommages.

[121] Bref, il ne s'agissait pas ici d'une faute continue engendrant quotidiennement un préjudice lui-même continu, c'est-à-dire renouvelé. S'il fallait d'ailleurs accepter la proposition de l'intimé à cet égard, l'inexécution d'une obligation deviendrait quasi imprescriptible, ce qui ne peut être le cas.

[122] En conséquence, dans l'hypothèse où l'on accepte qu'Air Canada a commis une faute envers l'intimé et les membres du groupe, la prescription extinctive était entièrement acquise au moment du dépôt de la demande d'autorisation d'instituer une action collective.

IV. CONCLUSION

[123] En somme, et pour résumer :

- L'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, dans la version en vigueur jusqu'au 22 juin 2016, n'offrait pas de garantie d'emploi individuelle et particularisée, qui aurait donné à chaque salarié ayant œuvré dans les Centres le droit de conserver son poste, et de le conserver à cet endroit. En l'absence d'un tel

¹⁰¹ On se souviendra qu'en août 2012, cette société avait dans un premier temps hérité d'un contrat d'Aveos (voir *supra*, note 86), dans le cadre de mesures prises en vertu de la *L.a.c.c.*, et, comme le dit le témoin Néron, « la continuité a été fait [sic] avec Lufthansa Technik » (témoignage de M. Gilles Néron, 12 octobre 2021, notes sténographiques, p. 58-59, MA, vol. 22, p. 7907-7908). AAR a aussi contracté pour l'entretien des composantes, principalement aux États-Unis (*id.*, 59, MA, p. 7908), quoiqu'elle ait un petit établissement d'ingénierie à Montréal (*ibid.*).

¹⁰² 2021 QCCA 1907.

droit, le fait qu'Air Canada ait fermé les Centres protégés par cette disposition ne constitue pas, à l'endroit de l'intimé et des autres membres du groupe, une faute susceptible d'enclencher l'application de l'art. 1457 C.c.Q.

- Subsidiairement, et dans l'hypothèse où, comme le décide le jugement sur la responsabilité, Air Canada aurait commis une faute en ne prenant pas les mesures raisonnablement nécessaires pour assurer le maintien des Centres, la preuve prépondérante n'a pas été faite de ce que tous les salariés qui y étaient en poste en mars 2012 auraient récupéré leur emploi (que ce soit au service d'Air Canada ou d'un sous-traitant). En réalité, après la déconfiture d'Aveos, même si Air Canada avait agi de manière à maintenir les Centres en activité, cela n'aurait pas non plus signifié le retour des salariés dans leurs emplois respectifs : par exemple, Air Canada, qui, en vertu de l'al. 6(1)d) *L.p.p.c.A.C.*, pouvait sous-traiter l'entretien de ses avions, aurait très bien pu recourir à une tierce partie qui, tout en s'installant dans les Centres, aurait usé de son propre personnel et n'aurait pas réembauché les membres du groupe ou n'en aurait réembauché que certains. Dans ce contexte où même le préjudice est incertain, la causalité n'est pas établie.

- Enfin, et toujours subsidiairement, la faute (qui n'est pas une faute continue) ayant été commise en mars 2012 (selon le jugement sur la responsabilité) et le préjudice s'étant matérialisé à ce moment (ou au cours de l'année 2012 dans le meilleur des cas pour l'intimé), l'action était prescrite au moment où elle fut intentée (sous la forme d'une demande d'autorisation d'instituer une action collective), en avril 2016.

[124] Vu l'ensemble de ces conclusions, il n'est pas nécessaire de se pencher sur les autres moyens d'appel.

[125] Accessoirement, je note tout de même que, dans les circonstances, les membres du groupe n'auraient pas eu droit à des dommages moraux.

[126] Pour toutes ces raisons, la Cour supérieure aurait dû rejeter l'action. Je recommande donc que l'appel soit accueilli, le jugement sur la responsabilité infirmé, ce qui entraîne, par la force des choses, que le jugement sur les dommages le soit également, le tout sans frais de justice, vu les circonstances, et ce, tant en appel qu'en première instance.


MARIE-FRANCE BICH, J.C.A.

ANNEXE

Chronologie conjointe des faits
(Document figurant aux pages 70.4 à 70.8 du mémoire de l'appelante)

70.4

Argumentation de l'appelante Chronologie conjointe des faits

CHRONOLOGIE ²³⁰		
Date	Description	Référence(s)
1937	Fondation d'Air Canada sous le nom de « Lignes aériennes Trans-Canada ».	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
1958	Obtention par Lignes aériennes Trans-Canada de la certification OMA.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
1965	Changement de nom pour « Air Canada ».	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
18 août 1988	Adoption de la Loi.	<i>Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada</i> , L.R.C. 1985, 4 ^e suppl., c. 35 Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
23 août 1988	Obtention par Air Canada de son certificat de prorogation en vertu de la <i>Loi sur les sociétés commerciales canadiennes</i> , maintenant la <i>Loi canadienne sur les sociétés par actions</i> . Air Canada devient une société privée.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
Période préalable à 2003	Les services d'entretien et les centres de révision sont une division interne d'Air Canada connue sous le nom de « Air Canada Technical Services » ou « ACTS ».	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85. Arrêt PGQ, par. 21 et 22, M.A., vol. 4, p. 701-702.
1 ^{er} avril 2003	Air Canada se place sous la protection de la LACC.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
Août 2004	Présentation par Air Canada de son plan d'arrangement et de réorganisation, lequel est approuvé par ses créanciers de l'époque le 17 août 2004 et entériné par la Cour supérieure de l'Ontario le 23 août 2004. Aux termes de ce plan d'arrangement et de réorganisation : Air Canada est dorénavant détenue par ACE, une société de portefeuille créée dans la cadre de la réorganisation aux fins de détenir Air Canada et diverses autres entités liées;	Premier jugement, par. 20 et 47, M.A., vol. 2, p. 82-85, 93. Arrêt PGQ, par. 24 à 27, M.A., vol. 4, p. 702-704.

²³⁰ Les termes employés dans la présente ont la signification qui leur est accordée dans l'Exposé conjoint.

70.5

Argumentation de l'appelante

Chronologie conjointe des faits

CHRONOLOGIE ²³⁰		
Date	Description	Référence(s)
	<p>La division ACTS est constituée en entité indépendante, ACTS LP, qui sera également dorénavant détenue par ACE. Cette nouvelle entité, ACTS LP, ne s'occupe désormais que de l'entretien dit « lourd » des cellules, des moteurs et des composantes, alors qu'Air Canada conservait l'entretien « en ligne » et les réparations quotidiennes;</p> <p>Le certificat OMA d'Air Canada est transféré à ACTS LP et Air Canada obtient un nouveau certificat OMA.</p>	
2006	Conclusion de plusieurs ententes entre Air Canada et ACTS LP pour l'entretien dit « lourd » des appareils de la flotte d'Air Canada.	Pièces D-16 et D-17, M.A., vol. 6-7, p. 1530-1887. Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85. Arrêt PGQ, par. 26, M.A., vol. 4, p. 704.
14 décembre 2006	Dépôt d'une plainte par l'AIMTA au CCRI suite à l'intention annoncée d'ACE de procéder à la vente d'ACTS LP.	Premier jugement, par. 30 et 49, M.A., vol. 2, p. 88,93.
16 octobre 2007	Clôture de la transaction dans le cadre de laquelle ACE vend sa participation dans ACTS LP à un consortium d'investisseurs composé de Sageview Capital LLC, KKR Private Equity Investors LP et Woodbridge Holdings. Le transfert officiel à Aveos des employés non syndiqués d'Air Canada est dès lors effectué.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85. Arrêt PGQ, par. 27 M.A., vol. 4, p. 704.
23 septembre 2008	ACTS LP change de nom pour « Aveos performance aéronautique inc. » ou « Aveos Fleet Performance inc. ».	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85. Arrêt PGQ, par. 28, M.A., vol. 4, p. 704.
8 janvier 2009	Entente entre Air Canada, Aveos et l'AIMTA, notamment quant au transfert des employés syndiqués d'Air Canada à Aveos sujet aux ordonnances à être émises par le CCRI.	Pièce D-1, M.A., vol. 6, p. 1428 et s. Premier jugement, par. 50 et s., M.A., vol. 2, p. 93 et s.

70.6

Argumentation de l'appelante

Chronologie conjointe des faits

CHRONOLOGIE ²³⁰		
Date	Description	Référence(s)
22 janvier 2009	Ordonnance du CCRI entérinant l'Entente et ordonnant aux parties de s'y conformer.	Pièce D-2, M.A., vol. 6, p. 1450 et s. Premier jugement, par. 56 et 482, M.A., vol. 2, p. 94 et 212.
31 janvier 2011	Ordonnances du CCRI : i. faisant droit à la demande de déclaration de vente d'entreprise présentée par Air Canada et Aveos et rejetant la demande d'employeur unique présentée l'AIMTA; ii. créant des unités de négociation distinctes pour les employés syndiqués à être transférés à Aveos; et iii. ordonnant la mise en œuvre du HMSP et ordonne aux parties de se conformer à l'Entente.	Pièce D-4, Ordonnance n° 9994-U, M.A., vol. 6, p. 1475 et s. Premier jugement, par. 20, 58 à 60 et 483, M.A., vol. 2, p. 82-85, 94, 95, 212.
18 mars 2011	Dépôt par l'AIMTA et David Ritchie d'un recours en injonction et pour jugement déclaratoire devant la Cour supérieure de l'Ontario contre Air Canada et Aveos.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85. Arrêt PGQ, par. 29, M.A., vol. 4, p. 704-705.
13 avril 2011	Décision du Juge Newbould de la Cour supérieure de l'Ontario rejetant la demande d'injonction interlocutoire de l'AIMTA et M. Ritchie.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
25 mai 2011	Décision du Juge Newbould de la Cour supérieure de l'Ontario rejetant le recours sur le fond de l'AIMTA et M. Ritchie.	Pièce D-5, M.A., vol. 4, p. 614 et s. Premier jugement, par. 20 et 60, M.A., vol. 2, p. 82-85, 95. Arrêt PGQ, par. 29, M.A., vol. 4, p. 704-705.
Juillet 2011	Transfert officiel à Aveos des employés syndiqués d'Air Canada.	Premier jugement, par. 20, 61 et 327.2, M.A., vol. 2, p. 82-85, 95, 176. Arrêt PGQ, par. 29, M.A., vol. 4, p. 704-705.

70.7

Argumentation de l'appelante

Chronologie conjointe des faits

CHRONOLOGIE ²³⁰		
Date	Description	Référence(s)
18 mars 2012	Annonce par Aveos de la fermeture immédiate de sa division « cellules » et licenciement des employés qui y travaillaient et avis aux travailleurs de ses autres divisions de ne pas se présenter au travail à partir du 19 mars 2012, et ce, jusqu'à nouvel ordre.	Premier jugement, par. 1, 11, 20 et 118, M.A., vol. 2, p. 74.80.82-85.113. Arrêt PGQ, par. 33, M.A., vol. 4, p. 708.
19 mars 2022	Aveos se place sous la protection de la LACC.	Premier jugement, par. 20 et 120, M.A., vol. 2, p. 82-85.114.
20 mars 2012	Licenciement des autres employés d'Aveos, démission de tous les membres du conseil d'administration d'Aveos et nomination par la cour d'un chef de la restructuration.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
17 avril 2012	Dépôt par le Procureur général du Québec d'une requête introductive d'instance en jugement déclaratoire contre Air Canada devant la Cour supérieure du Québec portant sur le respect par Air Canada de l'alinéa 6(1)d), la Requête en jugement déclaratoire. Cette requête sera subséquemment amendée pour y ajouter le Procureur général du Manitoba, qui obtient le statut d'intervenante.	Pièce P-7, M.A., vol. 5, p. 829 et s. Premier jugement, par. 20 et 166, M.A., vol. 2, p. 82-85.123.
20 avril 2012	Ordonnance de la Cour supérieure du Québec autorisant un processus de vente pour les actifs d'Aveos.	Premier jugement, par. 130, M.A., vol. 2, p. 117.
24 août 2012	Ordonnance de la Cour supérieure du Québec autorisant la vente du contrat de maintenance des moteurs d'Air Canada à Lufthansa Technik.	Premier jugement, par. 136, M.A., vol. 2, p. 118.
12 septembre 2012	Ordonnance de l'arbitre Teplitsky en lien avec le paiement par Air Canada de 55 000 000 \$ conformément au HMSP.	Pièce D-31, M.A., vol. 7, p. 1982 et s. Premier jugement, par. 63 et 161-162, M.A., vol. 2, p. 96.122.
4 février 2013	Jugement de la Cour supérieure du Québec accueillant la Requête en jugement déclaratoire, le Jugement Castonguay.	Pièce P-8, M.A., vol. 5, p. 845-846. Premier jugement, par. 20 et 168, M.A., vol. 2, p. 82-85.123.

70.8

Argumentation de l'appelante

Chronologie conjointe des faits

CHRONOLOGIE ²³⁰		
Date	Description	Référence(s)
22 novembre 2013	Finalisation de la faillite d'Aveos et fin des procédures d'Aveos en vertu de la LACC.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
3 novembre 2015	Arrêt de la Cour d'appel du Québec rejetant l'appel formé par Air Canada à l'égard du Jugement Castonguay, l'Arrêt PGQ.	Pièce P-9, M.A., vol. 5, p. 847. Premier jugement, par. 20 et 173, M.A., vol. 2, p. 82-85, 125.
30 décembre 2015	Dépôt par Air Canada d'une demande d'autorisation d'appel de l'Arrêt PGQ à la Cour suprême du Canada.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
4 avril 2016	Dépôt de la demande pour autorisation d'exercer une action collective et pour attribution d'un statut de représentant par l'Intimé.	Demande, M.A., vol. 3, p. 387. Premier jugement, par. 20 et 453, M.A., vol. 2, p. 82-85.
22 juin 2016	Adoption de la <i>Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures</i> modifiant l'alinéa 6(1)d).	<i>Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures</i> , L.C. 2016, c. 8 Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.
28 juin 2016	Désistement par Air Canada de sa demande d'autorisation à la Cour suprême du Canada.	Premier jugement, par. 20, M.A., vol. 2, p. 82-85.