

Cour fédérale



Federal Court

**Date : 20140130**

**Dossier : T-2056-13**

**Référence : 2014 CF 108**

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

**Toronto (Ontario), le 30 janvier 2014**

**En présence de monsieur le juge Mosley**

**Entre :**

**SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION  
PUBLIQUE**

**demandeur**

**et**

**CANADA (MINISTRE DES TRANSPORTS)**

**défendeur**

**et**

**SUNWING AIRLINES INC.**

**défenderesse**

**MOTIFS DE L'ORDONNANCE ET ORDONNANCE**

[1] Le demandeur, le Syndicat canadien de la fonction publique (le SCFP), demande une ordonnance sursoyant à l'application de deux décisions en attendant le contrôle judiciaire.

[2] Les deux décisions sont liées à l'exemption du 18 octobre 2013 accordée à Sunwing Airlines Inc. (Sunwing) par le ministre des Transports du Canada (le ministre). L'exemption permet à Sunwing d'affecter, dans ses aéronefs, un agent de bord pour chaque 50 sièges de passagers installés sur un même plancher, plutôt que la norme d'un agent pour 40 sièges de passagers prévue à l'article 705.104 du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433. La conséquence de cette exemption est que les vols à pleine charge de Sunwing ne doivent avoir à bord que quatre agents de bord, plutôt que cinq. Bien que le SCFP ait présenté une demande distincte pour le contrôle judiciaire de l'exemption, dans le dossier de la Cour T-1950-13, le syndicat n'a pas demandé un sursis à cette décision en attendant l'audition de la demande. L'effet pratique d'un sursis pour la présente demande, cependant, empêcherait Sunwing d'appliquer l'exemption en attendant l'issue de l'affaire.

[3] Le ministre a imposé un certain nombre de conditions préalables à la mise en œuvre de l'exemption, y compris la condition 11, qui exige que Sunwing effectue avec succès une démonstration partielle de sa procédure d'évacuation d'un aéronef qui respecte les critères établis, notamment [TRADUCTION] « l'utilisation des procédures normales et d'urgence d'opérations de Sunwing ». Pour effectuer avec succès une démonstration partielle de la procédure d'évacuation, l'équipage devait ouvrir deux des quatre sorties d'urgence au niveau du plancher et déployer les glissières de sortie afin qu'elles soient prêtes à être utilisées en 15 secondes.

[4] Au total, quatre démonstrations partielles d'évacuation ont été effectuées le 22 et le 27 novembre 2013 devant les quatre mêmes inspecteurs de la sécurité des cabines de Transports Canada (les inspecteurs de Transports Canada ou Transports Canada). Les trois premières

démonstrations ont échoué. Lors de la première démonstration, une seule des portes a été ouverte dans le temps prévu de 15 secondes, parce qu'une pellicule semi-transparente recouvrait la fenêtre de l'une des portes, ce qui a empêché l'agent de bord à cette porte de pouvoir voir si la zone autour de la sortie était bloquée.

[5] La deuxième démonstration a été terminée dans les 15 secondes, mais a échoué en raison d'une erreur dans la configuration. La troisième démonstration a échoué, selon Transports Canada, parce que la limite de temps n'avait pas été respectée. Sunwing n'était pas du même avis. Transports Canada a tenté d'envoyer la vidéo de la démonstration à Ottawa pour obtenir un deuxième avis, mais n'a pas pu le faire en raison de problèmes de connexion à Internet. Même si Sunwing était d'avis que la troisième démonstration avait été un succès, l'entreprise a mentionné qu'elle effectuerait une quatrième démonstration partielle d'évacuation.

[6] Après la troisième démonstration, les inspecteurs de Transports Canada ont noté que deux agents de bord étaient entrés dans la cabine et avaient donné un [TRADUCTION] « ordre d'arrêt » verbal avant d'examiner les sorties et de les ouvrir, plutôt que de donner l'ordre d'arrêt oral alors qu'ils se rendaient vers la sortie, ou de se rendre directement à la sortie pour l'examiner et l'ouvrir.

[7] Les ordres d'arrêts verbaux sont une commande que les agents de bord donnent aux passagers physiquement aptes afin que ceux-ci empêchent les autres passagers d'avancer pendant que les agents de bord examinent et ouvrent les sorties. Il semble que la justification soit que cela évite que les agents de bord se fassent coincer entre les portes et les passagers affolés, alors que les agents essaient d'ouvrir les portes. Bien que la Norme relative au Manuel des agents de bord (la

NRMAB) de Transports Canada exige que les compagnies aériennes tiennent compte de l'utilisation des ordres verbaux dans leurs procédures d'évacuation, l'inclusion de ces ordres n'est pas obligatoire. Cependant, les procédures d'évacuation de Sunwing précisait qu'un ordre d'arrêt verbal devait obligatoirement être donné dans toutes les évacuations non préparées. Les inspecteurs de Transports Canada présents aux démonstrations étaient d'avis que cela retardait l'examen et l'ouverture des sorties, ce qui semblait empêcher l'équipage d'évacuer de façon efficace l'aéronef.

[8] Mme Darlene MacLachlan, la Chef d'équipe technique de Transports Canada, a déclaré en contre-interrogatoire que Transports Canada avait déterminé que le fait de donner un ordre d'arrêt verbal avait causé des problèmes lors des trois démonstrations partielles d'évacuation, mais que Transports Canada avait préféré soulever d'abord d'autres préoccupations au sujet de ces démonstrations.

[9] M. Luc Mayne, l'un des quatre inspecteurs de Transports Canada, a expliqué aux représentants de Sunwing que le fait d'exiger que tous les agents de bord donnent un ordre d'arrêt verbal dans tous les cas était une approche « vieux jeu » qui, contrairement à l'objectif de la procédure d'évacuation, ralentissait l'évacuation de l'aéronef et n'augmentait pas la sécurité de l'équipage ni des passagers. M. Mayne a raconté une expérience personnelle lors de laquelle il s'était trouvé dans une situation d'évacuation réelle à titre d'agent de bord. Il se trouvait à l'avant de l'aéronef lorsque l'équipage a reçu le signal d'évacuation. Il a déclaré qu'il s'était rendu jusqu'à l'arrière de l'aéronef avant que les passagers ne quittent leur siège.

[10] Compte tenu de l'expérience qu'a vécu M. Mayne, de l'examen que les représentants de Sunwing ont fait de la vidéo de la troisième démonstration partielle d'évacuation et d'un essai chronométré de la première partie de la procédure d'évacuation d'urgence sans qu'un ordre d'arrêt ne soit donné, Mme Patricia Brady, directrice de Sunwing, sécurité des cabines et formation, ainsi que M. Mark Williams, président de Sunwing, ont conclu qu'il convenait de réviser les procédures d'évacuation de Sunwing en rendant discrétionnaire, plutôt qu'obligatoire, l'ordre d'arrêt verbal. M. Mayne a déclaré qu'il donnerait une approbation verbale immédiate pour la révision des procédures d'urgence et que la révision du manuel des agents de bord devait être mentionnée par écrit dans un bulletin sur la sécurité des cabines présenté à Transports Canada pour approbation.

[11] Sunwing a expliqué les procédures révisées d'évacuation aux agents de bord qui ont effectué la quatrième démonstration partielle d'évacuation, qui fut une réussite. La décision du 27 novembre 2013 de Transports Canada d'approuver la quatrième démonstration partielle d'évacuation de Sunwing est la première des deux décisions pour lesquelles le demandeur demande un sursis.

[12] Bien que les transporteurs aériens ont le pouvoir discrétionnaire de déterminer à quel moment des ordres verbaux devraient être donnés, et lesquels, pendant une procédure d'évacuation, ces ordres doivent être précisés dans leur Manuel des agents de bord, conformément au paragraphe 705.139(1) du *Règlement de l'aviation canadien*. Le ministre doit approuver les parties du manuel des agents de bord, ainsi que les modifications à ces parties, qui portent sur la sécurité et les renseignements d'urgence contenues dans la Partie A de la NRMAB, conformément au

paragraphe 705.139(3) du *Règlement de l'aviation canadien*. Cette approbation était aussi une condition à l'exemption accordée à Sunwing.

[13] Conformément à la recommandation de M. Mayne, Sunwing a déposé le Bulletin sur la sécurité des cabines n° 2013-10 (le Bulletin sur la sécurité des cabines) intitulé [TRADUCTION] « commandes d'urgence » pour approbation du ministre le 29 novembre 2013. Le Bulletin sur la sécurité des cabines a été approuvé la même journée par M. Mayne pour le ministre.

[14] Cette décision du 29 novembre 2013 d'approuver les procédures modifiées d'évacuation de Sunwing est la deuxième décision pour laquelle le demandeur souhaite obtenir un sursis.

[15] Le critère à trois volets pour statuer sur une requête en sursis a été établi par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *RJR-MacDonald c Canada (Procureur général)*,

[1994] 1 R.C.S. 311 [RJR-MacDonald] :

- a) il doit y avoir une question sérieuse à juger;
- b) le refus de l'ordonnance demandée causera un préjudice irréparable au demandeur;
- c) la prépondérance des inconvénients milite en faveur du sursis.

#### *La question grave*

[16] Le demandeur soutient que la requête soulève un certain nombre de questions graves à trancher. La principale question est celle de savoir si les inspecteurs de Transports Canada ont agi de façon raisonnable en concluant que la quatrième démonstration partielle d'évacuation avait été

réussie, parce que Sunwing n'avait pas eu recours à ses procédures normales et d'urgence, comme l'exige la condition 11 de l'exemption, mais qu'elle avait plutôt eu recours à des procédures d'urgence modifiées qui avait été recommandées par Transports Canada après la troisième démonstration partielle d'évacuation, procédures modifiées qui n'avaient pas d'abord fait l'objet d'un examen officiel des risques. Le demandeur soulève aussi des questions au sujet de la justification de la décision de modifier les procédures d'urgence.

[17] Compte tenu du fait que le critère applicable à la question de savoir s'il existe une question grave à trancher est un critère peu rigoureux, *RJR-MacDonald*, précité, au paragraphe 44, j'accepte qu'il existe une ou plus d'une question grave en ce qui a trait à la présente demande de contrôle judiciaire. À mon avis, il s'agit maintenant de déterminer si le demandeur subira un préjudice irréparable et si la prépondérance des inconvénients milite plutôt en faveur du SCFP ou de Sunwing.

#### *Le préjudice irréparable*

[18] Le demandeur soutient que la décision faisant l'objet du présent contrôle crée un risque immédiat et important, tant pour les membres du SCFP que pour le public en général, ce qui, en soi, constitue un préjudice irréparable. Le demandeur reconnaît qu'une preuve claire et convaincante de préjudice irréparable est requise, mais il soutient que, dans les cas portant sur la sécurité personnelle où le préjudice est grave, il n'est pas nécessaire qu'il y ait une forte probabilité qu'un accident ait lieu, et que l'approche « attendre pour voir » n'est pas appropriée. Le demandeur soutient aussi que la diminution du nombre de postes d'agent de bord chez Sunwing constitue un deuxième préjudice irréparable.

[19] Selon les observations du demandeur, les risques à la sécurité personnelle des membres du SCFP et à la sécurité du grand public nécessitent qu'une conclusion de préjudice irréparable soit rendue parce que l'ordre d'arrêt prévient les risques. Cependant, les éléments de preuve pour établir un préjudice irréparable doivent être « suffisamment probants, dont il ressort une forte probabilité que, faute de sursis, un préjudice irréparable sera inévitablement causé » *Glooscap Heritage Society c Le ministre du Revenu national*, 2012 CAF 255 [*Glooscap*], au paragraphe 31. Aucune preuve de cette nature n'a été produite. De plus, seul le préjudice subi par la partie demanderesse est pertinent pour ce volet du critère : *Glooscap*, au paragraphe 33. Pour la présente requête, je supposerai que la partie demanderesse comprend les membres du syndicat. Comme il n'existe aucune preuve permettant d'établir que les membres du SCFP subiraient un préjudice irréparable en ce qui a trait à leur sécurité personnelle, l'argument du demandeur ne satisfait pas à ce volet du critère.

[20] Le demandeur reconnaît qu'il est incapable de présenter des exemples de situations où l'ordre d'arrêt a permis d'accélérer l'évacuation d'urgence d'un aéronef, à éviter les blessures ou à sauver des vies. Son argument est fondé sur le principe de la précaution : « mieux vaut prévenir que guérir ». Je peux relever plusieurs précautions évidentes pour garantir la sécurité en aviation, par exemple le fait d'interdire aux agents de bord de consommer de l'alcool ou des médicaments en vente libre avant un vol. Le fait de laisser la possibilité aux agents de bord formés de décider s'ils doivent donner un ordre oral en fonction des circonstances semble, à première vue, être une approche sensée. Il s'agit là d'une question qui devra être tranchée lors de l'audition de la demande. Aux fins de la présente requête, il suffit de mentionner que le demandeur n'a pas démontré



comment le fait de maintenir l'obligation de donner un ordre d'arrêt, à court terme, éviterait un préjudice irréparable.

[21] Le demandeur n'a pas non plus présenté de preuve permettant d'établir que le syndicat subira un préjudice irréparable découlant de l'élimination de postes d'agent de bord chez Sunwing. Le demandeur se fonde sur la déclaration de M. William selon laquelle Sunwing devrait recruter et entraîner jusqu'à 200 agents de bord supplémentaires pour doter ses vols si la requête est accueillie et soutient que les membres du SCFP ont subi des pertes d'emplois. Cependant, cela n'établit pas que Sunwing a congédié des membres du SCFP en conséquence des deux décisions contestées, ou que les membres du SCFP ont été embauchés à titre d'agent de bord, puis ont été congédiés. Le demandeur n'a pas présenté de jurisprudence qui appuie la proposition selon laquelle des personnes peuvent subir un préjudice irréparable parce qu'elles n'ont pas été embauchées, et il n'a pas présenté de preuve permettant d'établir que des agents de bord qui n'ont pas été embauchés par Sunwing pour la saison hivernale actuelle, en raison de ce changement dans la procédure, ont été incapables d'obtenir un emploi semblable ailleurs.

[22] Par conséquent, le demandeur n'a pas établi qu'il existe une probabilité réelle qu'il subira un préjudice irréparable si le sursis n'est pas accordé.

*La prépondérance des inconvénients*

[23] La prépondérance des inconvénients milite contre l'octroi du sursis.

[24] Le demandeur soutient que la prépondérance des inconvénients milite en faveur de l'octroi du sursis en raison des conséquences graves pour la sécurité et de la perte de la confiance du public qui ont été créées par les deux décisions. Cependant, le demandeur n'a fourni aucune preuve à l'appui de ses arguments.

[25] D'autre part, la défenderesse Sunwing a présenté des preuves selon lesquelles Sunwing Travel Group en entier subirait une perte de revenus de plus de 50 millions de dollars pour les mois de mars et d'avril 2014, Sunwing subirait une perte de revenus de plus de 8 millions pour le mois de mars 2014 seulement et Sunwing subirait des frais de 1,1 million de dollars d'ici à la fin mai 2014. Le demandeur conteste le calcul de la défenderesse. Aux fins de la présente requête, je n'ai pas à déterminer avec certitude quel est le montant exact que Sunwing et sa compagnie affiliée perdraient en revenus et en profit ou subiraient à titre de dépenses supplémentaires. Il suffit que je conclue, comme je l'ai fait, que les frais de Sunwing sont réels et calculables, alors que les pertes du demandeur sont tout à fait hypothétiques. De plus, j'accepte l'argument de la défenderesse selon lequel, même si la demande de contrôle judiciaire est entendue et est tranchée d'ici décembre 2014, alors que rien n'indique que ce sera le cas, le sursis aura duré plus de 75 % de la période pour laquelle l'exemption a été accordée.

[26] Pour les motifs exposés ci-dessus, la requête du demandeur est rejetée.

[27] Le ministre défendeur et Sunwing ont demandé leurs dépens. Je ne vois aucun problème à accorder les dépens à Sunwing puisque la requête a été tranchée en sa faveur. Le rôle du ministre en l'espèce est moins clair. Le ministre a soutenu que les décisions de modifier les procédures d'évacuation ont ultimement été prises par Sunwing, et non par Transports Canada. En réponse, le demandeur a soutenu que le rôle du ministre était analogue à celui d'un tribunal approuvant les actions d'une partie à un litige. Bien que je ne sois pas convaincu que cela soit correct, comme les questions faisant l'objet du contrôle judiciaire portent sur des décisions rendues par des employés de Transports Canada, il me semble que le rôle du ministre en était un d'arbitre neutre des pratiques exemplaires en ce qui a trait à la sécurité du public. Par conséquent, j'exercerai mon pouvoir discrétionnaire et je n'accorderai pas les dépens au ministre.

ORDONNANCE

**LA COUR ORDONNE que :**

1. La requête du demandeur est rejetée.
2. Les décisions du 27 novembre 2013 et du 29 novembre 2013 resteront en vigueur en attendant l'issue de la demande de contrôle judiciaire sous-jacente;
3. Les dépens afférents à la présente demande sont adjugés à la défenderesse Sunwing, suivant l'échelle normale;
4. Le ministre défendeur assumera ses propres frais.

« Richard G. Mosley »

---

Juge

Traduction certifiée conforme,  
Evelyne Swenne, traductrice-conseil

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

DOSSIER : T-2056-13

INTITULÉ : SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION  
PUBLIQUE c CANADA (MINISTRE DES  
TRANSPORTS) ET SUNWING AIRLINES INC.

LIEU DE L'AUDIENCE : TORONTO (ONTARIO)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 28 JANVIER 2014

MOTIFS DE L'ORDONNANCE  
ET ORDONNANCE : LE JUGE MOSLEY

DATE DES MOTIFS : LE 30 JANVIER 2014

**COMPARUTIONS :**

Stephen J. Moreau POUR LE DEMANDEUR  
Daniel Rohde  
Joseph Cheng POUR LE DÉFENDEUR  
CANADA (MINISTRE DES TRANSPORTS)

Paul Michell POUR LA DÉFENDERESSE  
(SUNWING AIRLINES INC.)

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

CAVALLUZZO HAYES SHILTON POUR LE DEMANDEUR  
MCINTYRE & CORNISH LLP  
Avocats  
Toronto (Ontario)

William F. Pentney POUR LE DÉFENDEUR  
Sous-procureur général du Canada CANADA (MINISTRE DES TRANSPORTS)

LAX O'SULLIVAN SCOTT LISUS POUR LE DÉFENDEUR  
LLP (SUNWING AIRLINES INC.)  
Toronto (Ontario)

