

**Tribunal canadien
des droits de la personne**



**Canadian Human
Rights Tribunal**

Référence : 2022 TCDP 40

Date : le 14 décembre 2022

Numéros des dossiers : T1536/8210 à T1599/14510; T1630/17610 à T1645/19110; T1664/01911 à T1681/03611; T1709/6213; T1710/6214; T1713/6217 à T1718/6222; T1721/6255; T1722/7711; T1755/11011 à T1768/12311; T1780/1012 et T1781/1112; T1793/2312 et T1794/2412; T1801/3112 à T1806/3612; T1858/8812 à T1861/9112

[TRADUCTION FRANÇAISE]

Entre :

**Gary Nedelec, Alexander Samanek, Michael S. Sheppard, Douglas Goldie,
Gary Bedbrook, Pierre Garneau, Jacques Couture, Larry James Laidman,
Robert Bruce Macdonald, Gordon A.F. Lehman, Eric William Rogers,
Peter J.G. Stirling, David Malcom Macdonald, Robert William James,
Camil Geoffroy, Brian Campbell, Trevor David Allison, Benoit Gauthier,
Bruce Lyn Fanning, Marc Carpentier, Mark Irving Davis,
Raymond Calvin Scott Jackson, John Bart Anderson, Warren Stanley Davey,
Keith Wylie Hannan, Michael Edward Ronan, Gilles Desrochers,
William Lance Frank Dann, John Andrew Clarke, Bradley James Ellis,
Michael Ennis, Stanley Edward Johns, Thomas Frederick Noakes,
William Charles Ronan, Barrett Ralph Thornton, Robert James McBride,
John Charles Pinheiro, David Allan Ramsay, Harold George Edward Thomas,
Murray James Kidd, William Ayre, Stephen Norman Collier, William Ronald Clark**

les plaignants

- et -

Commission canadienne des droits de la personne

la Commission

- et -

Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada

les intimées

Décision sur requête

Membre : Jennifer Khurana

I. APERÇU

[1] Les plaignants sont un groupe de pilotes à la retraite qui allèguent qu'Air Canada et l'Association des pilotes d'Air Canada (les « intimées ») ont fait preuve de discrimination à leur égard en les obligeant à prendre leur retraite à l'âge de 60 ans en application d'une disposition sur la retraite obligatoire dans leur convention collective. La plupart des plaignants sont représentés par un avocat (la « coalition de plaignants »). Eric Rogers, Robert McBride, John Pinheiro, Patricia Clark (agissant au nom de la succession de William Clark) et Stephen Collier agissent pour leur propre compte.

[2] Les intimées s'appuient sur l'alinéa 15(1)c) de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* (la « Loi »), aujourd'hui abrogé, qui permettait aux employeurs de « mettre fin à l'emploi d'une personne en appliquant la règle de l'âge de la retraite en vigueur pour ce genre d'emploi ». Subsidiairement, les intimées font valoir que le fait d'obliger les pilotes à prendre leur retraite à 60 ans constitue une exigence professionnelle justifiée et qu'elles ne pouvaient pas prendre de mesures pour répondre aux besoins des pilotes sans subir de contrainte excessive.

[3] Pour décider si les intimées peuvent invoquer l'alinéa 15(1)c) comme moyen de défense à l'égard d'actes qui constitueraient par ailleurs des actes de discrimination fondée sur l'âge, je dois déterminer :

1. quels sont les facteurs à appliquer pour identifier les compagnies aériennes qui employaient des pilotes occupant le même genre d'emploi que les plaignants;
2. quelles sont les compagnies aériennes qui, conformément à ces facteurs, peuvent être retenues à des fins de comparaison;
3. quel était l'âge normal de la retraite dans ces compagnies aériennes au cours de la période s'échelonnant de 2010 à 2012.

[4] J'ai déjà tranché la première question dans la décision sur requête 2022 TCDP 30 (la « décision sur requête relative aux facteurs ») et j'ai fait miens les facteurs retenus dans des décisions antérieures tranchant d'autres plaintes, lesquels facteurs permettaient d'établir si la retraite obligatoire des pilotes constituait un acte discriminatoire au regard de la Loi. Plus précisément, j'ai conclu que, pour être incluses dans le groupe de comparaison

pour la période s'échelonnant du 1^{er} janvier 2010 au 28 février 2012 (date à laquelle le dernier des pilotes visés dans l'affaire *Nedelec* a atteint l'âge de 60 ans), les compagnies aériennes devaient satisfaire à l'ensemble des facteurs suivants (les « facteurs de la décision *Vilven CF* ») :

1. Elles exploitent des aéronefs de tailles diverses;
2. Elles exploitent des aéronefs de types divers;
3. Elles transportent des voyageurs vers des destinations intérieures;
4. Elles transportent des voyageurs vers des destinations internationales;
5. Elles traversent l'espace aérien canadien et étranger;
6. Elles transportent des passagers.

(Voir la décision sur requête relative aux facteurs, au par. 40.)

[5] J'ai également établi une démarche en deux étapes pour identifier les compagnies aériennes qui appartiennent au groupe de comparaison, démarche qui commence par une analyse des deux premiers facteurs de la décision *Vilven CF*. Les intimées ont reçu l'ordre de fournir un tableau récapitulatif présentant chacune des compagnies aériennes canadiennes que l'une ou l'autre des parties proposait d'inclure dans le groupe de comparaison et désignant les compagnies aériennes qui n'ont pas d'aéronefs de tailles et de types divers, selon les données historiques du Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens (le « Registre d'immatriculation ») se rapportant à la période visée. Les plaignants ont eu la possibilité de formuler des observations au sujet du tableau récapitulatif et des conclusions. Si les plaignants n'acceptaient pas à leur face même les renseignements tirés du Registre d'immatriculation et fournis par les intimées, ils devaient appuyer leurs prétentions à cet égard par des éléments de preuve et des arguments pertinents. Seules les compagnies aériennes qui satisfaisaient aux deux facteurs passeraient à l'étape suivante de l'analyse pour déterminer si elles devaient être incluses dans le groupe de comparaison.

[6] La coalition de plaignants et M. Rogers ont déposé des réponses aux observations des intimées, et les intimées ont déposé une réplique conjointe.

II. DÉCISION

[7] J'accepte la liste des compagnies aériennes qui ont des aéronefs de tailles et de types divers proposée par les intimées. La coalition de plaignants n'a pas fourni d'éléments de preuve ou de précédents appuyant son argument selon lequel je devrais adopter son interprétation des facteurs et de la façon dont ils devraient être appliqués.

III. MOTIFS

[8] Les intimées ont déposé des imprimés tirés du Registre d'immatriculation pour la période visée, qui énumèrent toutes les compagnies aériennes figurant dans la liste proposée par les plaignants. Les intimées ont recensé tous les aéronefs exploités par chaque compagnie aérienne, le type et la taille de chacun de ces aéronefs, ainsi que la date à laquelle chaque aéronef est entré en service, puis a été mis hors service. Bien que les plaignants aient eu la possibilité de réfuter les observations des intimées et d'appuyer leurs allégations par des éléments de preuve, ils ne m'ont pas convaincue qu'il convenait de rejeter la liste présentée par les intimées ou d'y ajouter les compagnies aériennes qui figurent dans les listes des plaignants. La coalition de plaignants n'a pas présenté d'observations sur les compagnies aériennes exploitant des aéronefs de tailles diverses.

Les mots « taille » et « type » ne sont pas synonymes

[9] Dans la décision sur requête relative aux facteurs, j'ai décidé que j'appliquerais *tous* les facteurs de la décision *Vilven CF* (l'« interprétation conjonctive ») (et que « les compagnies qui [...] auront satisfait aux deux facteurs [...] passeront à la deuxième étape du processus » [caractères gras ajoutés] (décision sur requête relative aux facteurs, aux par. 38-40 et 44)).

[10] Les facteurs de la décision *Vilven CF* ont également été adoptés par le Tribunal dans la décision *Thwaites et al. c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada*, 2011 TCDP 11 [*Thwaites/Adamson*], puis confirmés par la Cour d'appel fédérale dans l'arrêt *Adamson c. Canada (Commission des droits de la personne)*, 2015 CAF 153 [*Thwaites/Adamson CAF*]. La Cour d'appel fédérale a conclu que le Tribunal n'avait pas l'obligation d'appliquer aveuglément les facteurs de la décision *Vilven CF*, mais que cette

décision restreignait la gamme des options raisonnables offertes au Tribunal dans l'établissement du groupe de comparaison aux fins de l'alinéa 15(1)c). Elle a également conclu qu'il était loisible au Tribunal, en appliquant les facteurs de la décision *Vilven CF*, d'opter pour une interprétation conjonctive (*Thwaites/Adamson CAF*, aux par. 66 et 78). La Cour suprême du Canada a rejeté la demande d'autorisation de pourvoi relative à l'arrêt *Thwaites/Adamson CAF (Robert Adamson, et al. c. Air Canada et al., 2016 CanLII 12161)* (voir la décision sur requête relative aux facteurs, aux par. 19-20).

[11] La coalition de plaignants soutient que les aéronefs de types divers comprennent nécessairement des aéronefs de tailles diverses, et que la décision *Vilven c. Air Canada*, 2009 CF 367 rendue par la Cour fédérale [*Vilven CF*], n'est pas un précédent permettant d'établir une distinction entre ces facteurs.

[12] La coalition de plaignants soutient également que la « taille » d'un aéronef devrait être déterminée en fonction de son poids et non en fonction de sa capacité en termes de passagers. Enfin, elle fait valoir qu'elle a droit à une interprétation nouvelle et non viciée des droits de la personne qu'elle revendique, et que le groupe de comparaison approprié est formé de pilotes qui occupent le même genre d'emploi que les plaignants, sans égard aux divers aéronefs qu'ils pilotent.

[13] Lorsque j'ai demandé aux parties de formuler des observations sur les deux premiers facteurs de la décision *Vilven CF*, ce n'était pas une invitation à revenir sur les questions que j'avais déjà tranchées. De plus, j'ai informé les parties qu'il ne serait pas possible de revenir à n'importe quel moment sur la question du critère approprié pour identifier les compagnies aériennes destinées à former le groupe de comparaison. Les parties étaient censées respecter mes ordonnances et passer à autre chose (décision sur requête relative aux facteurs, aux par. 11-14).

[14] Or, la coalition de plaignants continue de formuler des observations sur les facteurs de comparaison appropriés et de présenter des arguments en faveur d'interprétations qui ont été écartées par le Tribunal et par les tribunaux dans les décisions qui ont servi de fondement à mes motifs. La coalition de plaignants soutient que je peux éliminer la distinction entre la taille et le type, alors que j'ai expressément conclu le contraire. J'ai conclu

qu'une compagnie aérienne doit respecter *l'ensemble* des facteurs de la décision *Vilven CF*. Malgré cette conclusion, la coalition de plaignants a omis de déterminer ou d'indiquer la taille de chacun des types d'aéronefs dans ses observations, comme j'avais demandé aux parties de le faire. Elle a plutôt choisi de faire valoir que le « type » et la « taille » sont synonymes.

[15] De plus, comme les intimées le soutiennent, les mêmes arguments que la coalition de plaignants avance maintenant au sujet de la signification du mot « taille » ont été rejetés par le Tribunal dans la décision *Thwaites/Adamson* (voir les par. 28-29 et 162-166). La taille fait référence à la capacité en sièges d'un aéronef, et non à son poids, et les aéronefs sont classés comme petits (de 1 à 39 passagers), moyens (de 40 à 89 passagers) ou grands (plus de 89 passagers). Bien que la coalition de plaignants soutienne que, dans l'affaire *Vilven CF*, toutes les compagnies aériennes nommées dans l'exposé conjoint des faits ont été incluses dans le groupe de comparaison, indépendamment de la composition du parc aérien, du type d'aéronefs ou de la taille des aéronefs, la Cour d'appel fédérale a rejeté l'argument des plaignants selon lequel la décision *Vilven CF* appuyait leur interprétation selon laquelle la « taille » et le « type » sont synonymes (*Thwaites/Adamson CAF*, au par. 81).

[16] Je prends note du fait que, pour la coalition de plaignants et M. Rogers, il semble absurde de comparer un pilote d'Air Canada et un pilote d'Air Tindi, tout en excluant un pilote de WestJet du groupe de comparaison. M. Rogers soutient que, même si un certain raisonnement a pu être considéré comme raisonnable par le passé, cela ne signifie pas qu'il a résisté à l'épreuve du temps, ou qu'il a été démontré que certains faits étaient inexacts.

[17] Or, comme je l'ai déjà expliqué dans la décision sur requête relative aux facteurs, même si je ressens de l'empathie pour les plaignants, je ne peux pas simplement inventer un nouveau critère ou adopter de nouveaux facteurs, surtout en cours d'instance. Déroger au critère dans l'affaire *Nedelec* aboutirait à un résultat absurde et injuste, en ce sens qu'un pilote qui aurait atteint l'âge de 60 ans après le 31 décembre 2009 serait assujéti à un critère différent de celui qui s'appliquerait à d'autres plaignants parties à la même instance. Je ne peux pas déroger à une pratique établie de longue date ou m'écarter d'une jurisprudence interne constante sans justification ou sans motif impérieux (voir la décision

sur requête relative aux facteurs, aux par. 24 et 33, citant *Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov*, 2019 CSC 65, aux par. 129 et 131).

[18] Il incombait aux parties de présenter des éléments de preuve à l'appui de leur interprétation, conformément au cadre que j'ai énoncé dans la décision sur requête relative aux facteurs. Il ne s'agit pas d'une occasion de rouvrir indirectement le débat sur les questions qui ont déjà été débattues et rejetées.

Aéronefs de « types » divers

[19] La coalition de plaignants et les intimées ne s'entendent pas sur la question de savoir si certaines des compagnies aériennes proposées exploitaient plus d'un « type » d'aéronef au cours de la période visée. Par exemple, la coalition de plaignants a inclus les compagnies aériennes Sunwing et WestJet dans leur liste, précisant qu'elles avaient respectivement neuf et deux « types » d'aéronefs.

[20] J'accepte les observations des intimées concernant le nombre de types d'aéronefs exploités, pendant la période visée, par les compagnies aériennes figurant à la liste. Les intimées se fondent sur les entrées du Registre d'immatriculation, qui indiquent le modèle de tous les aéronefs exploités par les compagnies aériennes. Les intimées soutiennent que la coalition de plaignants suggère d'utiliser le Tableau des indicatifs de type de Transports Canada, Aviation civile, pour déterminer les différents « types » d'aéronefs, et que ce tableau indique que Sunwing et WestJet n'exploitaient qu'un seul type d'aéronef pendant la période visée. De fait, le tableau indique que tous les modèles d'aéronefs exploités par Sunwing ont le même indicatif de type. Sunwing avait 22 aéronefs en service à divers moments au cours de la période visée, mais tous les modèles de Boeing des séries 600, 700, 800 et Max se trouvent dans la même rangée, associée à l'« indicatif de type TCCA » B73C.

[21] La coalition de plaignants a laissé entendre que les compagnies aériennes énumérées ne sont pas du même « type », sans toutefois citer de précédent ou fournir de preuve à l'appui de leur affirmation selon laquelle un « modèle » est un « type » distinct d'aéronef. Par exemple, la coalition de plaignants n'a présenté aucune preuve à l'appui de son allégation selon laquelle le modèle 737-8HX n'est pas un aéronef du même « type »

que le modèle 737-8Q8. En l'absence d'éléments de preuve étayant le point de vue de la coalition de plaignant, je préfère la caractérisation proposée par les intimées, qui correspond à l'interprétation que le Tribunal a déjà donnée au « type » (voir *Thwaites/Adamson*, aux par. 70-72 et 174).

[22] Pour des motifs similaires, j'accepte les observations des intimées au sujet de WestJet. Du 1^{er} janvier 2010 au 28 février 2012, WestJet avait des aéronefs d'un seul type, selon l'indicatif de type TCCA, soit des Boeing 737 de la série 600, 700 ou 800. Selon l'indicatif de type, tous les aéronefs de la famille 737 (séries 600, 700 ou 800) se trouvent dans la même rangée et sont du même type, à savoir le type B73C.

IV. Destinations, espace aérien et passagers

[23] Le Tribunal convoquera les parties à une conférence téléphonique préparatoire afin de traiter des autres critères, à savoir le fait de transporter des passagers, de traverser l'espace aérien canadien et étranger et de voler vers des destinations à la fois intérieures et étrangères.

[24] J'examinerai le point de vue des parties sur la meilleure façon de procéder, et j'examinerai notamment le nombre de pilotes employés par ces compagnies aériennes. Autrement dit, même si toutes les compagnies aériennes de la liste sont incluses dans le groupe de comparaison, sans égard aux autres facteurs, je demanderai aux parties de formuler des observations sur le nombre de pilotes qui entrent en ligne de compte, c'est-à-dire le nombre de pilotes dans le groupe de comparaison par rapport aux pilotes employés par Air Canada pendant la période visée.

V. ORDONNANCE

[25] Les compagnies aériennes suivantes exploitaient des aéronefs de « tailles diverses » et de « types divers » au cours de la période visée et feront l'objet d'un examen au regard des autres facteurs de la décision *Vilven CF* :

Air Creebec
Air Inuit
Air North

Air Tindi
Buffalo Airways
Calm Air
Canadian North
Central Mountain Air (seulement depuis le 29 septembre 2011)
Enerjet (seulement depuis le 10 janvier 2011)
First Air
Flair Airlines Ltd.
Hawkair
Jazz
Kelowna Flightcraft
Morningstar Air Express
Nolinor
North Cariboo
Provincial Airlines (seulement depuis le 30 septembre 2010)
Regional 1 Airlines
Voyageur Airways
Wasaya (seulement depuis le 6 août 2011)

[26] Le Tribunal convoquera les parties à une conférence téléphonique préparatoire pour déterminer les prochaines étapes.

Signée par

Jennifer Khurana
Membre du Tribunal

Ottawa (Ontario)
Le 14 décembre 2022

Tribunal canadien des droits de la personne

Parties au dossier

Dossiers du Tribunal : T1536/8210 à T1599/14510; T1630/17610 à T1645/19110; T1664/01911 à T1681/03611; T1709/6213; T1710/6214; T1713/6217 à T1718/6222; T1721/6255; T1722/7711; T1755/11011 à T1768/12311; T1780/1012 et T1781/1112; T1793/2312 et T1794/2412; T1801/3112 à T1806/3612; T1858/8812 à T1861/9112

Intitulé de la cause : Nedelec et al c. Air Canada et Association des pilotes d'Air Canada

Date de la décision sur requête du Tribunal : Le 14 décembre 2022

Requête traitée par écrit sans comparution des parties

Observations écrites :

Raymond D. Hall, pour les plaignants (sauf Eric Rogers, Robert McBride, John Pinheiro, Patricia Clark (agissant au nom de la succession de William Clark) et Stephen Collier)

Eric William Rogers, pour lui-même

Fred Headon, pour l'intimée Air Canada

Christopher Rootham et Malini Vijaykumar, pour l'intimée l'Association des pilotes d'Air Canada