

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTREAL

N°: 500-06-001017-199

DATE: 27 janvier 2026

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE DONALD BISSON J.C.S. (JB4644)

VLAD MIHAI CALCIU

Demandeur

c.

AIR TRANSAT A.T. INC.

Défenderesse

JUGEMENT

(Sur action collective au mérite)

Table des matières

1. Introduction : contexte et questions en litige	2
2. Les faits non contestés pertinents	3
3. Analyse et discussion	6
3.1 Les dispositions législatives applicables	6
3.2 Transat est-elle responsable du retard du Vol?	9
3.3 Le demandeur et les membres du groupe ont-ils le droit de réclamer de Transat des dommages non pécuniaires? Si oui, quel est le quantum de ces dommages auquel les membre du groupe ont droit?	14
3.3.1 Le droit	14
3.3.2 Les dommages non pécuniaires	16
3.3.3 Le recouvrement	18
3.4 Le demandeur et les membres du groupe ont-ils le droit de réclamer de Transat des dommages pécuniaires? Si oui, quel est le quantum de ces dommages auquel les membres du groupe ont droit?	21
3.4.1 Les frais de repas	21
3.4.2 Les frais de téléphonie	22

3.4.3	La perte de salaire.....	22
3.4.4	Conclusion.....	23
3.5	Les membres du groupe ont-ils droit aux intérêts et à l'indemnité additionnelle prévus à la loi sur le montant de toute condamnation?	24
3.6	Conclusion et les frais de justice	24
POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :		24

1. INTRODUCTION : CONTEXTE ET QUESTIONS EN LITIGE

[1] Le Tribunal est saisi de l'action collective au mérite autorisée par la Cour supérieure le 28 avril 2020¹ contre la défenderesse Air Transat A.T. inc. (« Transat ») pour le compte du groupe suivant, formé des personnes physiques suivantes, incluant le demandeur Vlad Mihai Calciu :

Tous les passagers du vol TS 803 d'Air Transat, qui devait effectuer la liaison entre Cuba et Montréal, le 16 août 2019, à 21 heures.

[2] Le vol TS 803 eut un retard d'environ 19 heures.

[3] L'action collective du demandeur consiste en une action en dommages-intérêts pour tous les passagers de ce vol qui ont subi des pertes pécuniaires, des dommages moraux et des troubles et inconvénients. L'action du demandeur est fondée uniquement sur l'article 19 de la *Convention pour l'unification de certaines règles au transport aérien international* conclue à Montréal en 1999 (la « Convention de Montréal ») incorporée à la *Loi sur le transport aérien*² et qui fait partie intégrante de tout contrat de transport aérien de personnes. Le demandeur demande un recouvrement collectif des dommages. La Demande introductive d'instance en action collective modifiée est datée du 28 décembre 2025.

[4] Le demandeur réclame les sommes suivantes, pour lui et pour chaque membre, en plus de l'intérêt et de l'indemnité additionnelle :

- 1) Troubles, inconvénients et 19 heures d'attente : 1 740 \$;
 - 2) Dommages moraux : 1 000 \$;
 - 3) 100 \$ pour les frais de repas : 100 \$;
 - 4) Frais de téléphonie sur présentation de factures;
 - 5) Perte de salaire pour les 17 et 18 août 2019 : 400 \$;
- TOTAL par membre : 3 240 \$ plus les frais de téléphonie.

¹ *Calciu c. Air Transat A.T. inc.*, 2020 QCCS 1764. Ce jugement est également la Pièce P-1.

² L.R.C. (1985), c. C-26.

[5] Transat conteste et argumente qu'elle ne peut être tenue responsable du retard du vol initialement prévu le 16 août 2019 à 21 heures car elle a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour prévenir et éviter le bris mécanique à l'origine du retard et minimiser les conséquences de celui-ci. Transat argumente subsidiairement que : 1) les dommages réclamés par le demandeur pour troubles et inconvénients et les dommages moraux sont irrecevables; 2) les dommages pécuniaires ne sont pas prouvés; et 3) de toute façon les dommages réclamés sont hypothétiques, exagérés et non supportés par la preuve. En double subsidiaire, Transat argumente enfin qu'il ne peut y avoir recouvrement collectif.

[6] Le Tribunal doit donc répondre aux questions suivantes :

- 1) Transat est-elle responsable du retard du vol?
- 2) Le demandeur et les membres du groupe ont-ils le droit de réclamer de Transat des **dommages non pécuniaires**? Si oui, quel est le quantum de ces dommages auquel les membre du groupe ont droit?
- 3) Le demandeur et les membres du groupe ont-ils le droit de réclamer de Transat des **dommages pécuniaires**? Si oui, quel est le quantum de ces dommages auquel les membre du groupe ont droit?
- 4) Les membres du groupe ont-ils droit aux intérêts et à l'indemnité additionnelle prévus à la loi sur le montant de toute condamnation?

[7] Le Tribunal débute par les faits non contestés pertinents.

2. LES FAITS NON CONTESTÉS PERTINENTS

[8] Le groupe comprend 189 membres, dont la liste est la Pièce P-2 sous scellés. Il y a 39 enfants dans le groupe, dont des bébés. Le Tribunal désigne les membres comme étant les passagers.

[9] Le Tribunal indique que les heures de Montréal et de Cuba sont les mêmes en août 2019³.

[10] Le Tribunal remarque d'entrée de jeu que la preuve des conditions d'attente dans l'aire d'attente, des transports en autobus et de l'état des trois hôtels a été faite par les témoignages du demandeur et de trois autres membres du groupe, soit les passagers Mmes Nathalie Lagacé, Mélissa Côté Jacques et Valérie Valcourt⁴. Cette preuve n'a pas

³ Ceci est pertinent car la majorité des documents de Transat mentionnent les heures en heures internationales du méridien 0, à Greenwich au Royaume-Uni. Dans le présent jugement, le Tribunal utilise toujours l'heure de Cuba et de Montréal, afin d'éviter des confusions. En été, l'heure de Montréal et l'heure de Cuba sont dans le fuseau horaire UTC/GMT-4. Autrement dit, il faut soustraire 4 heures à tous les temps indiqués dans les Pièces D.

⁴ On verra aussi le contenu de plaintes écrites d'autres membres au même effet, Pièces P-8, P-10 et P-15 à P-18. Le contenu des plaintes écrites des quatre témoins de la demande (Pièces P-9, P-13, P-14, P-19 et P-20) a été repris dans leurs témoignages.

été contredite, les témoins de Transat ayant admis qu'ils n'étaient pas personnellement au courant de ces éléments.

[11] Le 20 mai 2019, le demandeur M. Calciu se procure un forfait-voyage auprès de l'Agence Voyages Héritage J.A. inc. pour la période du 9 au 16 août 2019⁵. Ce forfait comprend l'hébergement ainsi que le transport aérien aller-retour entre Montréal et Cuba, par l'intermédiaire d'Air Transat.

[12] L'itinéraire pour le transport aérien est le suivant⁶ :

- a) Vol de départ, de Montréal à Holguin (Cuba) (TS 802) : le 9 août 2019, à 17 h 00, avec une arrivée prévue le même jour, à 21 h 05;
- b) Vol de retour, de Holguin (Cuba) à Montréal (TS 803) : **le 16 août 2019, à 21 h 00, avec une arrivée prévue le 17 août 2019, à 00 h 55.** C'est ce vol qui a eu 19 heures de retard.

[13] Le 16 août 2019, peu après l'heure prévue de 21 heures pour le départ, le vol TS 803 est annoncé sur les écrans indicateurs comme étant retardé, alors que les passagers se trouvent dans la zone d'embarquement du terminal de l'aéroport de Holguin à Cuba. Les passagers ont cependant vu leur avion atterrir vers 21 h 07 et les passagers qui y étaient à bord débarquer. Les membres du groupe pensaient donc que leur avion allait décoller bientôt.

[14] Les passagers ne reçoivent aucune autre nouvelle de quiconque de 21 heures à 23 heures, alors qu'ils patientent dans la salle d'attente de l'aéroport de Holguin. On doit noter que système de haut-parleurs de l'aéroport de Holguin ne fonctionne cependant pas.

[15] M. Pascal Dagenais, le pilote de l'avion, a indiqué qu'on lui a dit quelque part entre 21 heures et 23 heures que les agents des comptoirs dans l'aéroport de Holguin ont été avisés qu'il y aurait un retard et que ces agents auraient informé les passagers de ce retard. Or, selon la preuve non contredite de tous les témoins de la demande qui sont des passagers qui étaient sur place, aucun agent de comptoir ne leur a parlé du retard, ni aucun autre employé ou représentant formel quelconque. Le Tribunal retient donc que personne n'a informé les passagers de la raison du retard jusque vers 1 heure am.

[16] Par ailleurs, la preuve démontre que M. Amilkar Baltres, représentant officiel de Transat à l'aéroport, était présent dans l'aire d'attente. La preuve révèle cependant qu'il n'était pas clairement identifié comme un représentant de Transat et que, de toute façon, il s'est adressé aux passagers seulement vers 3 heures ou 4 heures du matin lors de l'embarcation dans les autobus⁷. Il n'a pas auparavant rassuré les passagers ni ne les

⁵ Voir facture, Pièce P-4.

⁶ Voir billet du demandeur, Pièce P-5.

⁷ Voir le témoignage du demandeur en contre-preuve, non-contredit.

aidé ni ne leur a donné de l'eau ou de la nourriture. Et il ne parle pas français et très peu l'anglais, sa langue maternelle étant l'espagnol.

[17] Vers 23 heures, M. Pascal Dagenais, le pilote de l'avion, vient dire en personne aux passagers que le vol va être retardé, sans donner davantage d'explications, laissant sous-entendre qu'il est encore possible de décoller bientôt. À l'initiative du pilote, on apporte alors de l'eau en bouteille et du lait pour bébé pour les passagers, mais en quantité insuffisante. Aucune nourriture n'est donnée⁸. Les restaurants de l'aéroport ont par ailleurs tous fermés avant 21 heures.

[18] Puis, vers 1 heure du matin le 17 août 2025, M. Dagenais revient et annonce aux passagers que le vol est reporté au lendemain, probablement vers 16 heures, à cause d'un problème hydraulique de l'avion, et que ce sera un autre avion qui les ramènera à Montréal. Le pilote ajoute que les passagers seront transportés en autobus dans des hôtels, sans plus de détail ni d'horaire⁹.

[19] Le Tribunal note que, lorsque M. Dagenais s'adresse aux passagers, il peut seulement rejoindre une fraction des membres car il parle en personne, il n'y a pas de haut-parleur à l'aéroport et plusieurs gens sont situés à plein d'endroits différents dans l'aire d'attente. M. Dagenais a utilisé un porte-voix pour rejoindre le plus de passagers possible vers 1 heure, mais sans grand succès. Les passagers se sont passé le mot par du bouche à oreilles.

[20] L'aire d'attente n'est pas climatisée et les gens sont forcés de dormir à terre ou sur des bancs¹⁰. Ils sont épuisés et affamés. Il y a 39 enfants dans le groupe, dont des bébés. Ils réclament de l'eau et de la nourriture mais personne ne leur en donne, outre les quelques bouteilles d'eau et de lait obtenues à 23 heures.

[21] Entre 3 heures et 4 heures du matin¹¹, les passagers sont transportés en autobus vers trois hôtels à Cuba, dans un important chaos et sans qu'on les informe du nom des hôtels et de la durée du trajet en autobus. Ce trajet est d'environ une heure. Les membres ont l'impression d'être du bétail dans les autobus, dans lesquels l'embarquement s'est fait sans aucune organisation ni logique.

[22] En arrivant aux trois hôtels vers 4 heures ou 4 h 30, les passagers doivent s'enregistrer, ce qui prend du temps vu le peu de personnel à chacun des trois hôtels. Les passagers ont accès à des chambres vers 5 heures ou 6 heures, mais ces chambres sont finalement peu adaptées pour leurs besoins : pas le bon nombre de lits, chambre sale, lit humide,

⁸ La nourriture qui se trouve dans l'avion ne peut pas être donnée aux passagers en attente car cela constitue une entrée illégale de nourriture à Cuba.

⁹ M. Dagenais a indiqué qu'il est venu parler aux passages 3 ou 4 fois, mais la preuve, par la balance des probabilités, démontre qu'il est venu seulement deux fois. Tous les témoins de la demande ont mentionné juste les deux fois, à 23 heures et à 1 heure.

¹⁰ On verra la vidéo Pièce P-6 et la photo Pièce P-7.

¹¹ On sait que le dernier autobus a quitté l'aéroport à 3 h 30 : Pièce D-20.

insectes à terre, pas de serviettes de douche, pas d'air climatisée, pas de frigo. Il appert que les trois hôtels n'étaient finalement pas vraiment prêts pour accueillir tous ces gens. Les passagers passent quelques heures aux hôtels, y dorment très peu et y mangent un peu¹². On ne leur a pas dit avec précision l'heure du départ pour l'aéroport¹³, de sorte que certains passagers ne dorment pas ou se lèvent trop tôt, de peur de manquer l'autobus. Les passagers repartent finalement vers l'aéroport en autobus autour de 11 h 30. Les passagers n'ont rien payé pour ces hôtels.

[23] À l'aéroport, un nouvel avion attend les passagers. Le 17 août 2019, à 16 h 18, les passagers quittent finalement Cuba en avion de Transat à destination de Montréal et arrivent à 20 heures à Montréal, soit 19 heures plus tard que l'heure prévue sur les billets d'avion des passagers. En tenant compte que ça peut prendre deux heures pour quitter l'aéroport une fois rendu à Montréal, certains passagers n'ont pas dormi pendant plus de 34 heures consécutives, même peut-être près de 40 heures pour certains. D'autres n'ont presque rien mangé jusqu'au départ de l'avion à 16 h 18.

[24] Le Tribunal note que, le 17 août 2019, Transat a donné à tous les passagers au retour un repas gratuit à bord de l'avion de retour et on leur a remis à tous un certificat de 200 \$ de crédit pour un prochain vol sur Air Transat¹⁴, expirant dans les 18 mois; ce certificat contient des excuses pour le retard. On leur a également remis une lettre¹⁵ faisant état du retard du vol de retour, pour soumettre à leurs assurances-voyage si requis; cette lettre contient des excuses pour le retard. Certains passagers ont fait diverses réclamations et ont reçu des indemnités de Transat; plusieurs demandes ont par ailleurs été refusées par Transat.

[25] Plusieurs membres du groupe ont par la suite voyagé avec Transat après 2019 et certains ont utilisé le crédit de 200 \$¹⁶ et d'autres l'ont fait convertir en argent¹⁷.

3. ANALYSE ET DISCUSSION

[26] Le Tribunal débute par les dispositions législatives applicables.

3.1 Les dispositions législatives applicables

[27] Le recours du demandeur repose uniquement sur l'article 19 de la Convention de Montréal, convention qui s'applique à tout transport international de personnes, de bagages

¹² Surtout de la nourriture mauvaise.

¹³ La preuve ne révèle pas à quelle heure et comment l'information sur l'heure de départ des autobus a été donnée aux passagers, sauf peut-être par un représentant d'Air Transat à un des hôtels.

¹⁴ Pièce D-5.

¹⁵ Pièce D-24.

¹⁶ Voir liste de ces membres, Pièce P-12.

¹⁷ Voir liste de ces membres, Pièce P-11.

ou de marchandises¹⁸. La Convention de Montréal est incorporée en droit interne canadien par l'article 2. (2.1) et l'Annexe VI de la *Loi sur le transport aérien*¹⁹ et fait partie intégrante de tout contrat de transport aérien de personnes, donc du demandeur et de tous les membres du groupe.

[28] Selon son article 1, la Convention de Montréal s'applique à tout transport aérien international de personnes, bagages ou marchandises. Le Canada et Cuba sont parties à la Convention de Montréal.

[29] L'article 29 de la Convention de Montréal établit un principe d'exclusivité des recours²⁰ en matière de transport aérien international pour les États qui y sont membres, ce qui est le cas pour Cuba et le Canada :

Article 29 — Principe des recours

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

[30] Ainsi, le régime de responsabilité d'un transporteur aérien est couvert par les situations visées aux articles 17 à 19 de la Convention de Montréal et est assujéti aux conditions et limites qui y sont prévues. Ces articles se lisent ainsi :

Article 17 — Mort ou lésion subie par le passager — Dommage causé aux bagages

1 Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2 Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non

¹⁸ Article 1 de la Convention de Montréal. Le présent jugement ne concerne donc aucunement le *Règlement sur la protection des passagers aériens*, DORS/2019-150 ni le *Tarif contenant les règles applicables aux services réguliers de transport de passagers et de bagages ou de marchandises entre des points situés au Canada d'une part et des points situés à l'extérieur du Canada (sauf les États-Unis) d'autre part* (Pièce D-1), inapplicables ici.

¹⁹ Précitée, note 2.

²⁰ *Thibodeau c. Air Canada*, 2014 CSC 67, par. 37 et 38.

enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3 Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4 Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme « bagages » désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18 — Dommage causé à la marchandise

1 Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2 Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;
- c) un fait de guerre ou un conflit armé;
- d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3 Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4 La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19 - Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

[31] Les règles de droit et recours prévus par le droit commun en vigueur au Québec ne peuvent pas trouver application eu égard à l'établissement de la responsabilité d'un

transporteur aérien international, alors que l'application de la Convention de Montréal emporte l'exclusion de l'application du droit domestique²¹. Toute réclamation contre un transporteur aérien international ne peut être fondée que sur l'une ou l'autre des dispositions de la Convention de Montréal, alors que tout recours au droit interne est irrecevable.

[32] La responsabilité du transporteur en cas de retard dans le transport aérien international de passagers est prévue à l'article 19 de la Convention de Montréal.

[33] Conformément au principe de l'exclusivité des recours, l'article 19 de la Convention de Montréal est ainsi la seule emprise à tout recours éventuel contre Transat. Un transporteur aérien peut être responsable de dommages encourus par des passagers découlant d'un retard, **mais sera exonéré s'il démontre avoir pris les moyens raisonnables pour éviter ou minimiser ledit retard**²².

[34] Transat soutient que le demandeur n'a aucun recours car elle a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour prévenir et éviter le bris mécanique à l'origine du retard et minimiser les conséquences de celui-ci, en vertu de l'article 19 de la Convention de Montréal. Transat plaide également que les dommages non pécuniaires réclamés par le demandeur ne sont pas couverts par la Convention de Montréal. Le débat porte donc sur la notion d'« avoir pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage » de l'article 19 et sur la portée de l'article 19 quant aux dommages. Débutons par l'article 19.

3.2 Transat est-elle responsable du retard du Vol?

[35] Transat a-t-elle pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage aux termes de l'article 19 de la Convention de Montréal? Ou qu'il leur était impossible de les prendre? Transat a-t-elle démontré avoir pris les moyens raisonnables pour éviter ou minimiser le retard?

[36] Le fardeau de cette preuve repose sur Transat.

[37] On sait que la survenance d'un bris mécanique imprévisible permet au transporteur d'invoquer cette défense : *Walid c. Compagnie Nationale Royal Air Maroc*²³. Transat invoque cela ici.

[38] Voici les faits pertinents :

- 1) L'avion qui devait être le vol de retour de Holguin à Montréal TS 803 est parti de Toronto le 16 août 2019 à 16 h 40 heure de Toronto avec 160 passagers et est

²¹ *Thibodeau c. Air Canada*, précité, note précédente, par. 37 et 38; *Yalaoui c. Air Algérie*, 2017 QCCS 5479, par. 12 à 15.

²² *Yalaoui c. Air Algérie*, précité, note précédente, par. 35 et 37; *Turmero v. Air Canada*, 2025 FC 673, par. 100.

²³ 2024 QCCS 2674, par. 45.

arrivé à Holguin à 21 h 07 heure locale²⁴. C'est un Airbus A321-200. L'avion est en bon état de fonctionnement à son départ de Toronto, après que toutes les vérifications requises préalablement à son décollage aient été effectuées²⁵.

2) Pendant ce vol, juste avant la descente vers Cuba, il y a eu un signal de panne d'un des trois systèmes hydrauliques de l'avion, soit le système bleu. Le pilote M. Dagenais a alors immédiatement averti Transat par système de communication texto ACAR. Ce message a été envoyé à 20 h 39²⁶.

3) Le pilote décide alors de poursuivre son trajet à Holguin, car l'avion peut atterrir même si ce système hydraulique ne fonctionne pas. L'avion ne peut cependant pas décoller sans les trois systèmes hydrauliques. Transat et le pilote avertissent donc l'aéroport de Holguin qu'il y aura une réparation potentielle à faire. M. Darryl Khun, le *Maintenance Control Supervisor* de Transat à Montréal, avertit les mécaniciens à Holguin. Il s'agit d'employés cubains contractuels, mais certifiés.

4) Il n'est pas encore question d'annuler le retour et de demander un nouvel avion, car, selon tous les intervenants de Transat, il est possible que la panne ne soit qu'un faux signal négatif ou que, s'il y a panne, elle puisse être réparée facilement et rapidement au sol.

5) Une fois l'avion atterri, les passagers venant de Toronto débarquent et le pilote a alors supervisé les inspections du système hydraulique par les mécaniciens locaux de l'aéroport de Holguin. Le pilote était en communication constante avec le service de Transat, situé à Montréal; il parlait à M. Khun.

6) À 21 h 48, le centre de contrôle de Transat à Montréal envoie un courriel²⁷ à toutes les personnes concernées chez Transat à Montréal et à Holguin et au représentant de Transat alors sur place à l'aéroport de Holguin M. Amilkar Baltres pour indiquer que le départ de l'avion aura du retard. Des courriels similaires²⁸ sont ensuite envoyés à 22 h 56 et à minuit 9, indiquant qu'on aura davantage d'information à minuit 45. Mme Nathalie Beauchamp, coordonnatrice aux services aux passagers en 2019 chez Transat, a témoigné qu'elle a appelé au téléphone en parallèle M. Amilkar Baltres pour que ce dernier relaie le retard aux passagers. On sait que ce dernier ne l'a pas fait, selon la preuve non contredite décrite à la section 2.

7) Les inspections visuelles et détaillées de l'avion débutent dès l'atterrissage. Le but des inspections est de voir si le problème pouvait être réparé sur place. Cela prend des heures.

8) À 23 heures²⁹, Mme Nathalie Beauchamp demande à M. Amilkar Baltres de commencer à trouver des hôtels et des autobus pour les passagers, au cas où.

²⁴ Voir le journal de bord, Pièce D-3.

²⁵ Voir Pièce D-3.

²⁶ On voit cela du tableau chronologique du département de la maintenance Pièce D-9, fait par M. Darryl Khun les 16 et 17 août 2019.

²⁷ P. 1 de la Pièce D-21 en liasse.

²⁸ Pp. 2 et 3 de la Pièce D-21.

²⁹ Voir Pièce D-20, le « PSS report : delay ».

Cependant la décision d'annuler le vol n'est toujours pas encore prise. Le processus de trouver des hôtels à Holguin est apparemment long. On ne demande toujours pas à M. Baltres d'avertir les passagers de cette possibilité d'hôtel.

9) À 22 h 35, une fuite de liquide hydraulique est découverte³⁰. Les mécaniciens locaux, le pilote et M. Khun au téléphone essaient de voir d'où vient la fuite, mais ils ont besoin d'avoir du nouveau fluide hydraulique afin de faire des tests. L'avion n'en transporte pas et il n'y en pas sur place avec les mécaniciens. On découvre qu'Air Canada en a sur place à Holguin, on le demande et on obtient la permission de le prendre. Les tests sont faits et on découvre la fuite à 23 h 25³¹, et on constate que c'est une pompe du réseau hydraulique bleu qui ne fonctionne pas. Malgré de nombreuses tentatives, les mécaniciens ne réussissent pas à envoyer des photos à M. Khun à Montréal. Enfin, compte tenu des discussions téléphoniques et des descriptions qu'on lui a faites au téléphone, M. Khun constate alors à minuit 13³² le 17 août 2019 que la pompe ne pourra vraisemblablement être réparée sur place à Cuba et que le vol est donc « dead ». Il informe le capitaine de cela.

10) Le pilote a alors averti les passagers vers 1 heure am que le vol est reporté au lendemain, probablement vers 16 heures, à cause d'un problème hydraulique de l'avion.

11) À minuit 45³³, Mme Beauchamp avertit M. Amilkar Baltres que les passagers doivent passer la nuit à Holguin et qu'il doit donc finaliser la recherche d'hôtels et d'autobus.

12) À 1 h 49, le centre de contrôle de Transat à Montréal envoie un courriel³⁴ à toutes les personnes concernées chez Transat à Montréal et à Holguin et au représentant de Transat alors sur place à l'aéroport de Holguin M. Amilkar Baltres pour indiquer que Transat va envoyer un avion vide de Montréal pour rapatrier les passagers. Cet avion doit quitter Montréal à 10 h 40 et arriver à Holguin à 14 h 45. Un courriel subséquent de 1 h 54³⁵ précise que ce nouvel avion quittera Holguin à 16 heures et arrivera à Montréal à 20 heures le 17 août 2019. Ce courriel indique même que le retard total sera de 19 heures, soit 57 minutes à cause de l'arrivée tardive du vol et 18 heures et 3 minutes pour la réparation de l'avion. La preuve ne révèle pas à quel moment les passagers ont su que leur nouvel avion partirait à 16 heures. La preuve ne révèle pas non plus l'identité de la personne chez Transat qui a décidé d'envoyer un avion de secours, ni l'heure exacte de cette décision.

13) À 2 h 17 am³⁶, M. Khun reçoit finalement les photos de la pompe et confirme qu'on doit envoyer une pompe de rechange de Montréal avec un mécanicien de

³⁰ Voir Pièce D-9.

³¹ Voir Pièce D-9.

³² Voir Pièce D-9.

³³ Voir Pièce D-20.

³⁴ P. 4 de la Pièce D-21.

³⁵ P. 5 de la Pièce D-21.

³⁶ Voir Pièce D-9.

Montréal d'Air Transat. Cela sera dans un avion vide qui partira de Montréal à 10 h 40. M. Khun indique qu'il doit envoyer un mécanicien de Montréal car les mécaniciens de Cuba lui ont dit qu'ils ne seraient pas disponibles plus tard le 17 août 2010 pour faire la réparation.

14) Le 17 août 2019, un autre avion de Transat part de Montréal sans passagers (mais avec finalement deux mécaniciens et des pièces de rechange, dont la pompe) à 11 h 03 et atterrit à Holguin à 14 h 51³⁷. Les passagers prennent ce nouvel avion, qui décolle de Holguin à 16 h 18 et arrive à Montréal à 20 heures³⁸. M. Dagenais ne pilote pas ce nouvel avion.

15) L'avion endommagé est réparé à Holguin par les deux mécaniciens de Transat avec les pièces de rechange. La nouvelle pompe commence à être installée à 12 h 14³⁹ et l'installation est terminée à 18 h 12⁴⁰. Cet avion décolle sans passagers de Holguin plusieurs heures après 16 h 18⁴¹ et arrive à Montréal très tard le 17 août 2019. C'est M. Dagenais qui pilote l'avion réparé.

16) M. Khun a également témoigné en détail que le bris d'une pompe hydraulique est assez rare et que Transat a respecté à la lettre toutes les exigences reliées aux inspections périodiques du système hydraulique en 2018 et en 2019, sans jamais rater un entretien et en ne découvrant jamais de problème. On verra les Pièces D-11 à D-17, D-19, D-26 et D-27 à cet égard.

[39] Selon Transat, aucune responsabilité ne peut être donc lui être imputée car :

- a) L'aéronef était dans un bon état d'entretien;
- b) Le bris de la pompe du système hydraulique ayant causé le retard était un événement imprévisible et irrésistible pour Transat;
- c) Transat a pris toutes les mesures raisonnables pour pallier au retard tenant compte des circonstances en présence dans les plus brefs délais en commissionnant un nouvel appareil pour le retour des passagers dès que possible;
- d) Transat a assuré le transport des passagers avec un nouvel appareil avant de procéder à la réparation de l'avion.

[40] Le Tribunal ne peut retenir les arguments de Transat pour les raisons suivantes.

[41] Toute la preuve de Transat reliée au bon entretien de l'avion, aux entretiens périodiques du système hydraulique bleu (dont la pompe) et au suivi des recommandations du fabricant Airbus avant la panne du 16 août 2019 (témoignage de M. Khun et Pièces

³⁷ Voir le journal de bord, Pièce D-4.

³⁸ Voir le journal de bord, Pièce D-3.

³⁹ Voir Pièce D-6.

⁴⁰ Voir Pièce D-8, portion du bas.

⁴¹ L'heure exacte n'a pas été mise en preuve mais M. Dagenais a indiqué que le départ était après le vol qui a ramené les membres de groupe à Montréal. Et on sait que la pompe a été prête à 18 h 12, donc le départ ne peut être avant cette heure.

D-11 à D-17, D-19, D-26 et D-27) est une preuve de nature « self-serving » et ne démontre aucunement en quoi ce qu'a fait Transat corresponde à avoir pris « toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage ». Avec égards, il aurait fallu une preuve d'expert pour venir expliquer que tout ce qu'a fait Transat rendait la panne imprévisible et irrésistible et/ou pour établir que la panne de la pompe est une bris mécanique imprévisible. Il est trop facile de dire « j'ai suivi le manuel d'entretien » pour démontrer qu'on a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter une panne. Même si la dernière inspection de la pompe a eu lieu 80 jours avant l'incident (Pièce D-7) et que le cycle normal d'entretien est de 2000 heures ou 24 mois (Pièce D-12), cela est de la preuve venant de Transat et est « self serving ». Un expert devait valider ces éléments. Transat n'a pas non plus établi par preuve d'expert que la pompe est une composante qui ne brise que très rarement. En fait, seul M. Khun l'a dit, et cela n'a aucune force probante selon le Tribunal. Peut-être cette pompe brise-t-elle régulièrement, ou peut-être fait-elle l'objet de divers rappels. Le Tribunal l'ignore. Et lors de son contre-interrogatoire, le pilote M. Dagenais a indiqué qu'il n'était pas capable de déterminer l'imprévisibilité du bris mécanique de la pompe.

[42] Transat n'a donc pas démontré avec une preuve d'expert ces éléments. Le dire est insuffisant, même si non contredit. Le fait qu'il puisse exister de la jurisprudence se prononçant sur un débat similaire sans exiger une preuve d'expert ne change pas la décision du Tribunal selon laquelle une preuve d'expert était ici requise.

[43] Par ailleurs, dans la lettre remise aux passagers après le retour (Pièce D-24), la raison du retard invoquée par Transat est « contraintes opérationnelles ». Cela n'est pas un bris mécanique.

[44] Quant à la démonstration d'avoir pris les moyens raisonnables pour éviter ou minimiser le retard, le Tribunal est d'avis que Transat ne l'a pas démontré. Selon le Tribunal, il n'y a pas eu de preuve de l'heure exacte à laquelle il a été décidé que l'avion ne décollerait pas et qu'il y aurait un autre avion. Est-ce minuit 45, 1 heure ou 1 h 49? De plus, une fois la décision prise d'envoyer un autre avion, pourquoi cet avion arrive-t-il à Holguin à 14 h 51? Pourquoi est-il parti à 11 h 03 de Montréal? Si la décision d'envoyer un nouvel avion est prise vers minuit, pourquoi attendre 11 heures pour l'envoyer? Aucune preuve n'a été faite à cet égard et le Tribunal ne peut rien déduire. N'aurait-il pas été mieux d'envoyer le nouvel avion immédiatement à minuit ou 1 heure? On dira que cela est irréaliste, mais il n'y a eu aucune preuve sur l'aspect spatio-temporel du nouvel avion. Et existait-il la possibilité de prendre un avion d'un autre transporteur aérien, à Cuba ou ailleurs? Dans ces circonstances, le Tribunal trouve que le délai n'a pas été expliqué. Le Tribunal ne peut pas conclure que Transat a pris tous les moyens raisonnables pour minimiser le retard. Le nouvel avion aurait pu arriver plus tôt et ainsi potentiellement les passagers n'auraient même pas eu besoin d'aller aux hôtels. Cela dispense le Tribunal de décider de la question de savoir si la recherche de la fuite et la découverte du problème avec la pompe ont été assez rapides.

[45] Le Tribunal conclut que Transat est responsable des dommages en vertu de l'article 19 de la Convention de Montréal. Mais responsable de quels dommages?

3.3 Le demandeur et les membres du groupe ont-ils le droit de réclamer de Transat des dommages non pécuniaires? Si oui, quel est le quantum de ces dommages auquel les membre du groupe ont droit?

[46] Le demandeur réclame pour lui et les membres du groupe les deux types suivants de dommages non pécuniaires :

- 1) Troubles, inconvénients et 19 heures d'attente : 1 740 \$;
- 2) Dommages moraux : 1 000 \$;

[47] Y ont-ils le droit?

3.3.1 Le droit

[48] Selon Transat, les dommages non pécuniaires réclamés (i.e. les dommages moraux et troubles et inconvénients) ne sont pas susceptibles d'indemnisation en vertu de la Convention de Montréal.

[49] Selon Transat, l'état du droit est clair quant à la question des dommages non pécuniaires depuis l'arrêt *Thibodeau c. Air Canada*⁴² rendu par la Cour suprême du Canada en 2014 : ils ne sont pas permis en vertu de la Convention de Montréal.

[50] Transat cite des décisions de la Cour d'appel, de la Cour supérieure et de la Cour du Québec qui rejettent des réclamations pour dommages non pécuniaires⁴³.

[51] De l'avis de Transat, la Cour suprême du Canada aurait clairement reconnu que les dommages non pécuniaires ne peuvent pas être recouvrés en application de la Convention de Montréal puisqu'ils n'y sont pas spécifiquement prévus. Voici le paragraphe 64 de cet arrêt qui se lit ainsi :

[64] Permettre l'exercice d'une action en dommages-intérêts visant l'indemnisation du « préjudice moral, des troubles et inconvénients et [de] la perte de jouissance [des] vacances [du passager] », action qui ne respecte pas par ailleurs les conditions de l'article 17 de la *Convention de Montréal* (parce qu'elle ne découle pas de la mort ou d'une lésion corporelle), serait contraire à l'article 29. Autoriser une action de ce genre compromettrait aussi l'un des principaux objectifs de la *Convention de Montréal*, qui est d'assurer l'uniformité entre les pays quant aux types de

⁴² Précité, note 20.

⁴³ *Plourde c. Service aérien FBO inc. (SkyService)*, 2007 QCCA 739, par. 24 et 25 (demande d'autorisation d'appel rejetée par la Cour suprême du Canada, 29 novembre 2007, no. 32190); *Simard c. Air Canada*, 2007 QCCS 4452, par. 16 à 24, 30 à 33 et 41 à 43; *Walid c. Compagnie Nationale Royal Air Maroc*, précité, note 20, par. 47; *Veillet c. Vacances Sunwing*, 2025 QCCQ 2266, par. 20; *Croteau c. Air Transat AT inc.*, 2007 QCCA 737, par. 42.

recours en dommages-intérêts pouvant être exercés contre les transporteurs internationaux pour les dommages subis au cours du transport de passagers, de bagages et de marchandises, et quant aux plafonds applicables à ces recours. Comme l'indique clairement la jurisprudence internationale, l'application de la *Convention de Montréal* s'attache aux faits qui entourent la réclamation pécuniaire, non au fondement juridique de cette réclamation. Conclure autrement reviendrait à permettre que d'habiles plaidoiries définissent la portée de la *Convention de Montréal*.

[52] Or, le Tribunal n'est pas de cet avis puisqu'à la lecture de l'arrêt *Thibodeau*, il appert que les dommages non pécuniaires réclamés n'ont pas été accordés étant donné que l'action intentée n'entraîne pas dans l'une des catégories d'action autorisées par l'article 17 de la *Convention de Montréal* et non pas parce que tels dommages ne pourraient jamais être octroyés, tout en respectant le régime de responsabilité exclusif établi par la *Convention de Montréal*.

[53] En effet, les dommages non pécuniaires réclamés dans l'arrêt *Thibodeau* ne découlaient pas directement d'une mort ou d'une lésion corporelle. L'action intentée concernait plutôt une violation de la *Loi sur les langues officielles*⁴⁴, alors que les demandeurs se plaignaient de ne pas avoir été servis en français lors de vols internationaux et à l'aéroport. Bref, cet arrêt vise l'article 17 de la *Convention de Montréal*.

[54] De l'avis du Tribunal, la question concernant la possibilité de réclamer des dommages non pécuniaires découlant ou résultant d'un retard dans le transport de passagers **en vertu de l'article 19 de la Convention de Montréal** demeure entière et non résolue par l'arrêt *Thibodeau* ni par l'affaire *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Ltd.* rendu par la Cour suprême du Royaume-Uni et cité avec approbation par la Cour suprême du Canada⁴⁵.

[55] Le Tribunal est d'avis qu'à l'article 19, le mot « dommage » n'est pas défini et n'est pas limitatif. Rien ne permet de croire que l'article 19 doit être limité aux articles 17 et 18. Il aurait fallu un langage beaucoup plus clair pour ce faire. Le seul objectif des auteurs de la *Convention de Montréal* d'uniformiser les dommages partout au monde ne suffit pas. Le mot « dommage » à l'article 19 concernant les retards vise donc tous les dommages, pécuniaires et non pécuniaires, selon le Tribunal.

[56] Par ailleurs, l'exclusion de l'article 29 de la *Convention de Montréal* vise à exclure les dommages-intérêts punitifs ou exemplaires et les dommages à un titre autre que la réparation. *A contrario*, cela veut dire que tous les dommages compensatoires sont permis, ce qui inclut les dommages non pécuniaires.

[57] Le Tribunal note que l'arrêt *Association du transport aérien international c. Canada (Office des transports)*⁴⁶ cité par le demandeur n'apporte rien de nouveau au débat et ne permet pas de répondre à la question de la portée de l'article 19 de la *Convention de Montréal*.

⁴⁴ *Loi sur les langues officielles*, LRC 1985, c 31 (4e suppl.).

⁴⁵ *Thibodeau c. Air Canada*, précité, note 20, par. 72.

⁴⁶ 2024 CSC 30.

[58] Le Tribunal ajoute que les décisions citées par Transat (voir note 43) s'appuient toutes sur un raisonnement identique à celui de l'arrêt *Thibodeau* de la Cour suprême du Canada, que le Tribunal a distingué précédemment. Dans ces circonstances, le Tribunal ne croit pas devoir suivre ces précédents. Le Tribunal est conscient qu'il fait cavalier seul dans le présent jugement.

[59] Par ailleurs, les articles 22 et 23 de la Convention de Montréal apportent une limite au montant qu'un passager peut obtenir pour un retard. Un passager peut obtenir un montant maximal de 4 150 \$ « droits de tirage spéciaux », lesquels valaient 1,82 dollar canadien en 2019⁴⁷. Ainsi, le maximum qu'un membre peut obtenir dans le présent cas en 2019 est donc de 7 553 \$ par passager (4 150 x 1,82 \$).

[60] Puisque le Tribunal a conclu que l'article 19 de la Convention de Montréal inclut les dommages non pécuniaires, il doit maintenant décider si le demandeur et les membres du groupe en ont fait la preuve.

3.3.2 Les dommages non pécuniaires

[61] Quant aux dommages non pécuniaires, la preuve a été faite par les témoignages non contredits du demandeur et de trois autres membres du groupe, soit les passagers Mmes Nathalie Lagacé, Mélissa Côté Jacques et Valérie Valcourt. De l'avis du Tribunal, cette preuve peut être étendue à tous les autres membres du groupe par présomption de preuve, par la balance des probabilités. En effet, cette preuve a révélé les conditions **objectivement** assez difficiles dans lesquelles **tous les passagers**⁴⁸ se sont retrouvés (voir section 2 du présent jugement), résultant selon le Tribunal **pour tous les membres** dans une angoisse, un stress, un écœurement, une peur, le tout résultant dans des troubles et inconvénients et un préjudice moral pour tous les membres du groupe pour les éléments suivants :

- Retard total de 19 heures;
- Attente dans une petite aire d'attente non climatisée;
- Inconfort, fatigue, être couché sur des bancs et ne pas pouvoir dormir;
- Manque de communication généralisé;
- Attente sans nouvelle de la raison du délai de 21 heures à 1 heure am;
- Attente sans eau et nourriture en quantité suffisante;
- Absence de communications formelles et organisées de la part de Transat, les membres devant faire du bouche à oreille pour avoir les propos du pilote de l'avion;

⁴⁷ Voir : <https://rppa-appr.ca/fra/notice/en-vigueur-le-28-decembre-2019-avis-aux-transporteurs-aeriens-concernant-la-revision-la-0>.

⁴⁸ Au sens du paragraphe 52 de l'arrêt *Bou Malhab c. Diffusion Métromédia CMR inc.*, [2011] 1 R.C.S. 214.

- Absence de renseignements précis sur les heures de départ des autobus;
- Chaos à l'embarquement dans les autobus vers 3 heures;
- Chambres d'hôtels totalement inadéquates;
- Sentiment d'abandon;
- Humiliation et atteinte à la dignité de la personne;
- Sentiment de mépris envers soi;
- Sentiment d'être traités comme un moins de rien;
- Stress, anxiété, angoisse et peur résultant de tout cela.

[62] Certains membres ont eu davantage de souffrances, comme Mme Nathalie Lagacé qui est hypoglycémique puis Mme Mélissa Côté Jacques et son fils atteint d'une caecostomie à l'époque.

[63] Le Tribunal est d'avis que ce préjudice moral, ces troubles et inconvénients que tous les membres ont subis valent un montant égal de 2 000 \$ pour tous les membres du groupe. Le Tribunal l'établit par une simple moyenne.

[64] Le Tribunal conclut que, dans ces circonstances, aucun témoignage de membres n'est nécessaire pour établir un préjudice non pécuniaire individuel, membre par membre. Il est établi pour tous les membres à partir des témoignages présentés en preuve par le demandeur. Le Tribunal est d'avis qu'un montant moyen de 2 000 \$ a été établi pour tous les membres.

[65] Ce montant de 2 000 \$ est en-dessous du maximum qu'un membre peut obtenir en vertu de la Convention de Montréal, soit 7 553 \$.

[66] Par ailleurs, même si des membres ont voyagé par la suite sur Transat ou ont utilisé le crédit de 200 \$ (voir Pièce P-12) ou ont converti leur crédit en argent (voir Pièce P-11) ou ont même reçu des indemnités diverses de Transat (comme Mme Côté Jacques qui a reçu un montant de 836,37 \$ (Pièce P-11), le Tribunal indique que cela ne change rien aux dommages non pécuniaires, qui leurs sont dus au complet. En effet, ces indemnités ont toutes été payées par Transat comme dommage pécuniaire.

[67] Enfin, le Tribunal note que le fait que Transat se soit excusée dans le certificat de crédit Pièce D-5 et dans la lettre remise à tous les passagers Pièce D-24 n'est pas une source de responsabilité. La présentation d'excuses ne constitue pas une admission de responsabilité, comme le prévoit l'article 2853.1 du *Code civil du Québec* (« CcQ »).

[68] Ayant établi le dommage non pécuniaire à 2 000 \$ par membre, le Tribunal doit maintenant aborder la question du recouvrement.

3.3.3 Le recouvrement

[69] Quel type de recouvrement doit s'appliquer ici aux dommages non pécuniaires?

[70] L'article 595 du *Code de procédure civile* (« Cpc ») s'applique et se lit ainsi :

595. Le tribunal ordonne le recouvrement collectif des réclamations des membres si la preuve permet d'établir d'une façon suffisamment précise le montant total de ces réclamations. Ce montant est établi sans égard à l'identité de chacun des membres ou au montant exact de la réclamation de chacun.

Le tribunal peut, après avoir établi ce montant, en ordonner le dépôt intégral ou suivant les modalités qu'il fixe auprès d'un établissement financier exerçant son activité au Québec; les intérêts sur le montant déposé profitent aux membres. Le tribunal peut réduire le montant s'il ordonne l'exécution d'une autre mesure réparatrice ou encore, au lieu d'une ordonnance pécuniaire, ordonner l'exécution d'une mesure réparatrice appropriée.

S'il y a lieu à des mesures d'exécution, les instructions à l'huissier sont données par le représentant.

[71] Tout le débat porte ici sur la question de savoir « si la preuve permet d'établir **d'une façon suffisamment précise** le montant total de ces réclamations ».

[72] La règle par défaut aux fins du recouvrement est le recouvrement collectif, par opposition au recouvrement individuel. Le recouvrement collectif constitue la règle dans la mesure cependant où la preuve permet d'établir de façon suffisamment précise la valeur des réclamations; le fardeau de la preuve à cet égard repose sur les épaules de la demande.

[73] Le recouvrement collectif est largement reconnu comme un moyen de garantir que les actions collectives atteignent leurs objectifs fondamentaux d'accès à la justice, d'utilisation efficace des ressources judiciaires et de découragement des comportements fautifs⁴⁹.

[74] Les tribunaux ont calculé que l'alternative du recouvrement individuel est susceptible d'entraîner un déni de justice et de permettre à un défendeur fautif de conserver des gains mal acquis. Comme l'écrit la Cour supérieure dans la décision *Martin c. Société Telus Communication*⁵⁰ (le Tribunal souligne) :

[114] Dans la mesure où la preuve permet d'établir le montant total des réclamations des membres de façon suffisamment précise, le recouvrement collectif doit être préconisé. En effet, ce mécanisme permet d'étendre la responsabilité du défendeur à toute la mesure du préjudice causé, plutôt que de la limiter à indemniser seulement les membres qui produisent une réclamation individuelle. En ce sens, il favorise l'objectif de réparation intégrale du préjudice subi.

⁴⁹ *Trottier c. Canadian Malartic Mine*, 2018 QCCA 1075, par. 37 et 38, et autorités citées.

⁵⁰ 2014 QCCS 1554, par. 114, 115 et 180 (régulé en appel, C.A. 500-09-024420-143, et règlement approuvé par la Cour supérieure : *Martin c. Société Telus Communications*, 2016 QCCS 3740; voir aussi : *Société Telus Communications c. Martin*, 2016 QCCA 1178).

[115] Ce type de réparation collective permet d'indemniser le groupe d'un point de vue global, et non dans une perspective rigoureusement individuelle et parfaitement exacte, comme les règles traditionnelles d'évaluation des dommages l'exigent normalement. Particulièrement dans les cas où le préjudice individuel subi est moindre et où le préjudice collectif est significatif, cette justice approximative offre un rempart à un déni de justice.

[...]

[180] TELUS doit être privée de ses gains illégaux. Une approche traditionnelle et rigoriste dans l'évaluation et la distribution des sommes lui permettrait ultimement de les conserver. Cela déconsidérerait l'administration de la justice et ferait violence aux objectifs de protection et de dissuasion de la LPC.

[75] Dans la décision *Marcotte c. Banque de Montréal*⁵¹, le juge Gascon alors à la Cour Supérieure appuie l'avis du professeur Pierre-Claude Lafond selon lequel le recouvrement collectif doit être le remède privilégié afin de s'assurer qu'un défendeur ne puisse pas conserver les gains illégaux qu'il a tirés de la violation de la loi. Ainsi, en reposant sur la teneur du dommage causé à l'ensemble du groupe, le recouvrement collectif sert mieux la portée sociale des actions collectives (le Tribunal souligne et ajoute des caractères gras) :

[1109] Le professeur Lafond semble plus nuancé. À son avis, dès que la preuve permet d'établir de façon suffisamment exacte le montant total des réclamations des membres, le recouvrement collectif devrait être le remède privilégié. L'objectif serait alors de s'assurer qu'un défendeur qui a violé la loi ne conserve pas les gains illégaux qu'il en a tirés [références omises] :

Il convient désormais d'orienter l'indemnisation non plus à partir du dommage subi, mais à partir du dommage causé. C'est précisément ce que préconise la formule québécoise du recouvrement collectif. En procurant l'avantage de forcer le défendeur à déposer au greffe du tribunal le montant total des réclamations, la responsabilité du défendeur s'étend à la mesure du préjudice total dont il est responsable, contrairement au mode de recouvrement individuel dans lequel le débiteur n'est appelé à dédommager que les membres qui produisent leur réclamation. Conformément au principe de justice corrective, le recouvrement collectif appelle le plein remboursement des gains illégaux afin de rétablir l'équilibre de la situation entre le défendeur et le groupe.

Cette conception nouvelle de la réparation du préjudice obéit à d'autres règles qu'uniquement à celle de la mesure du préjudice subi; les notions d'accès à la justice, de justice corrective, de prévention, de respect volontaire du droit et d'effet dissuasif sont tout aussi présentes dans la recherche d'une compensation globale.
[...]

[1110] Ainsi, selon cet auteur, lorsqu'il y a ordonnance de recouvrement collectif, la condamnation monétaire du défendeur repose sur la teneur du dommage causé à l'ensemble du groupe. Sa responsabilité ne s'en trouve pas élargie. Elle correspond

⁵¹ 2009 QCCS 2764 (confirmée par la Cour suprême du Canada dans *Banque de Montréal c. Marcotte*, 2014 CSC 55).

plutôt à celle à laquelle il serait tenu si tous les membres du groupe présentaient leur réclamation individuelle. Il n'en est donc aucunement pénalisé.

[1111] Sur ce plan, le professeur Lafond considère qu'il s'agit d'une solution à favoriser, car meilleure que les réclamations individuelles qui, souvent, font l'objet d'un taux minime de participation. Selon lui, le recouvrement collectif sert mieux la portée sociale des dispositions législatives en matière de recours collectif.

[1112] Dans un ouvrage subséquent cité avec approbation par la Cour suprême dans l'arrêt *Ciment du St-Laurent*, le professeur Lafond souligne d'ailleurs ceci sur la question [Références omises]:

[...] La principale distinction entre le recouvrement individuel et le recouvrement collectif apparaît ici : dans le premier cas, le défendeur n'est appelé à dédommager que les valeureux membres qui produisent leur réclamation, alors que, dans le second cas, sa responsabilité s'étend à la mesure du préjudice causé. Cette forme d'indemnisation ne donne évidemment pas lieu à un reliquat. [...]

L'expérience montre à ce jour que les tribunaux (ou, en lieu et place, les parties à une transaction) favorisent majoritairement le recouvrement collectif, assorti généralement d'un mécanisme de distribution individuelle, ce qui s'explique aisément par les mérites de cette formule. Ils font preuve, à cet égard, d'une grande souplesse dans l'établissement du montant total des réclamations, préférant ordonner le recouvrement collectif sur la foi d'une somme plus ou moins exacte, parfois même approximative, que de procéder par la voie du recouvrement individuel, beaucoup moins efficace, avec un faible taux de réclamation, qui peut laisser beaucoup de membres sans compensation et qui ne produit pas de reliquat. Tenant en compte leur souci pour un accès amélioré à la justice, on comprend pourquoi les juges expriment une préférence marquée pour le recouvrement collectif.

[1113] Le Tribunal partage l'opinion du professeur Lafond sur cette question.

[76] On voit donc que le Tribunal doit faire preuve d'une grande souplesse dans l'établissement du montant total des réclamations, préférant ordonner le recouvrement collectif sur la foi d'une somme plus ou moins exacte, parfois même approximative.

[77] Afin d'établir « assez précisément » le montant total des réclamations et d'atteindre l'objectif d'une justice réparatrice significative, le Tribunal a la discrétion d'utiliser des moyennes, des statistiques et des équilibres. Il n'est pas nécessaire que la valeur des réclamations individuelles ni le nombre exact de membres ne soient connus⁵². La Cour supérieure indique⁵³ que ce calcul comporte une dose d'imprécision, et potentiellement de surévaluation.

⁵² *Marcotte c. Banque de Montréal*, précité, note 51, par. 1116-1117; *Martin c. Société Telus Communication*, précité note 50, par. 116, 117 et 143; *Brière c. Rogers Communications, s.e.n.c. (Rogers Sans-fil, s.e.n.c.)*, 2014 QCCS 5917, par. 109 (confirmé en appel; *Brière c. Rogers Communications, s.e.n.c. (Rogers Sans-fil, s.e.n.c.)*, 2016 QCCA 1497 (demande de permission d'appel rejetée par la Cour suprême du Canada, 6 juillet 2017, no. 37301).

⁵³ *Martin c. Société Telus Communication*, précité note 50, par. 147.

[78] Ici, le Tribunal conclut que la solution est assez facile car on connaît le nombre de personnes dans le groupe (soit 189) et le Tribunal a déjà décidé que chaque membre a le droit de réclamer un montant de 2 000 \$ comme dommage non pécuniaire. Le montant total est donc connu, c'est-à-dire $189 \times 2\,000 \$ = 378\,000 \$$. En suivant l'article 595 Cpc, le Tribunal doit donc ordonner le recouvrement collectif de cette somme. Les modalités de distribution aux membres et des avis seront réglés dans une audience ultérieure.

[79] Le Tribunal va donc condamner Transat à payer la somme de 378 000 \$ à titre de recouvrement collectif des dommages non pécuniaires des membres du groupe.

3.4 Le demandeur et les membres du groupe ont-ils le droit de réclamer de Transat des dommages pécuniaires? Si oui, quel est le quantum de ces dommages auquel les membres du groupe ont droit?

[80] Tous s'entendent que les dommages pécuniaires peuvent être réclamés au regard de la Convention de Montréal. Ici, trois types de dommages sont réclamés par le demandeur et les membres du groupe :

- 1) Frais de repas. Le demandeur réclame un montant de 100 \$;
- 2) Frais de téléphonie sur présentation de factures. Le demandeur n'en réclame aucun; et
- 3) Perte de salaire. Le demandeur réclame un montant de 400 \$ pour le 17 et 18 août 2019.

[81] Selon Transat, le demandeur ne s'est pas déchargé de son fardeau en démontrant la valeur réelle des dommages pécuniaires qu'il réclame. Ce faisant, selon Transat, aucun autre membre ne peut réclamer des dommages pécuniaires. Que décider?

[82] Le Tribunal analyse une par une les trois réclamations.

3.4.1 Les frais de repas

[83] Au procès, le demandeur a indiqué qu'il n'a pas fait de dépenses pour des frais de repas, sauf le paiement d'un montant de 5 dollars cubains à un barman pour avoir un pichet d'eau à l'hôtel. Ceci équivaut à 29 cents en dollars canadiens. Or, avec égards, ceci est insuffisant pour constituer un dommage réclamable, en vertu de la doctrine de minimis.

[84] Par ailleurs, le demandeur n'a présenté aucune autre preuve d'aucun autre membre qui aurait dépensé pour des frais de repas entre 21 heures le 16 août 2019 et 20 heures le 17 août 2019.

[85] Dans ces circonstances, le Tribunal conclut qu'il n'y a aucune preuve de cette réclamation. Le Tribunal ne peut donc pas extrapoler et permettre aux autres membres de faire une telle réclamation dans le cadre d'une éventuelle phase 3 portant sur un

oral du demandeur est insuffisant, en vertu de la règle de la meilleure preuve⁵⁴. Il aurait fallu une preuve à cet effet provenant de l'employeur. Or, le courriel de son employeur du 6 janvier 2026 (Pièce P-24) ne contient rien à cet égard. Et la Pièce P-21 n'a pas été admise en preuve;

2) Quant à la durée des journées, encore ici la règle de la meilleure preuve n'a pas été suivie;

3) Enfin, comme le demandeur l'a admis en contre-interrogatoire, le talon de paie du demandeur (Pièce P-22) démontre qu'il a été payé au complet pour la semaine de vacances incluant le 16 août 2019 et qu'il a été payé au complet pour la semaine incluant le 17 août 2019, soit 40 heures par semaine. Dans ces circonstances, le Tribunal ne peut conclure à une quelconque perte de salaire.

[94] Lors de son témoignage oral, le demandeur a indiqué que son épouse a manqué le travail le lundi 19 août 2019 car elle est tombée malade dû au retard de l'avion. Or, avec égards, encore ici, ceci ne correspond pas à la règle de la meilleure preuve.

[95] Par ailleurs, le demandeur n'a présenté aucune autre preuve d'aucun autre membre qui aurait eu une perte de salaire, outre Mme Côté Jacques. Or, cette dernière a été remboursée par Transat pour cela. Dans ces circonstances, elle n'a plus de réclamation à cet égard et donc, il n'y a aucune preuve d'aucun membre ayant fait une telle dépense.

[96] Encore ici, le Tribunal conclut qu'il n'y a aucune preuve de cette réclamation. Le Tribunal ne peut donc pas extrapoler et permettre aux autres membres de faire une telle réclamation dans le cadre d'une éventuelle phase 3 portant sur un recouvrement individuel. L'existence du dommage (pas le quantum exact cependant) doit être établie au procès des questions communes. Or ici, cela n'a pas été établi.

[97] Le Tribunal doit donc rejeter cette réclamation pour le demandeur et pour tous les membres du groupe.

3.4.4 Conclusion

[98] Le Tribunal conclut donc qu'aucune réclamation pour pertes pécuniaires n'a été prouvée par le demandeur pour lui-même et pour les membres du groupe. Dans ces circonstances, le Tribunal doit rejeter toutes les réclamations de dommages pécuniaires du demandeur et des membres.

[99] Le Tribunal indique que, s'il avait accordé des dommages pécuniaires, le recouvrement aurait nécessairement été individuel. De plus, il n'y aurait pas eu de double indemnisation, en ce sens que ce que Transat a déjà payé à des membres à ce titre aurait été déduit lors de la phase du recouvrement individuel. Et enfin, dans tous les cas, le montant maximal

⁵⁴ Voir *Paillé c. Buswell*, 2010 QCCS 7000, para. 38 et 39.

de dommages pécuniaires qu'un membre aurait pu recevoir aurait été de 5 553 \$, soit le maximum de 7 553 \$ moins le montant de 2 000 \$ de dommages non pécuniaires.

[100] Le Tribunal conclut donc que le demandeur et les membres du groupe n'ont droit à aucun dommage pécuniaire.

3.5 Les membres du groupe ont-ils droit aux intérêts et à l'indemnité additionnelle prévus à la loi sur le montant de toute condamnation?

[101] Cette question n'a pas fait l'objet de débat lors du procès, avec raison. Il est évident que le Tribunal va accorder les intérêts et l'indemnité additionnelle demandés par le demandeur, qui s'ajoutent à la condamnation pour dommages non pécuniaires. Le point de départ est la date de la demande pour autorisation d'exercer une action collective, soit le 29 août 2019.

3.6 Conclusion et les frais de justice

[102] Le Tribunal va donc accueillir en partie la demande modifiée du demandeur, seulement pour les dommages non pécuniaires, et rejetant le reste.

[103] Puisque le demandeur a eu gain de cause sur la faute de Transat et sur la moitié des dommages réclamés, le Tribunal va donc lui accorder les frais de justice.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[104] **ACCUEILLE** en partie la Demande introductive d'instance en action collective modifiée du 28 décembre 2025 du demandeur Vlad Mihai Calciu;

[105] **ACCUEILLE** en partie la Défense de la défenderesse Air Transat A.T. inc.;

[106] **ACCUEILLE** en partie l'action collective au mérite;

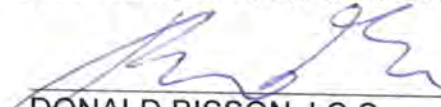
[107] **CONDAMNE** la défenderesse Air Transat A.T. inc. à payer la somme de 378 000 \$ dans les 30 jours du présent jugement, représentant une indemnisation à titre de dommages non pécuniaires aux membres du groupe collectivement, avec intérêts au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec* à partir du 29 août 2019;

[108] **ORDONNE** le recouvrement collectif de ces réclamations;

[109] **ORDONNE** la liquidation des réclamations individuelles des membres conformément aux dispositions prévues aux articles 595 et suivants du *Code de procédure civile*, en fonction d'une décision ultérieure du Tribunal qui réglera les modalités de distribution et d'avis;

[110] **REJETTE** les réclamations des membres quant aux dommages pécuniaires;

[111] **LE TOUT**, avec frais de justice en faveur du demandeur Vlad Mihai Calciu.


DONALD BISSON J.C.S.

Me R. Gauld Joseph
Avocat du demandeur Vlad Mihai Calciu

Me Vincent De L'Étoile et Me Olivier Drapeau
LANGLOIS AVOCATS, S.E.N.C.R.L.
Avocats de la défenderesse Air Transat A.T. inc.

Dates d'audition : 5 au 8 janvier 2026 (4 jours)