

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

RECOURS COLLECTIF
COUR SUPÉRIEURE

N° : 500-06-000513-107

UNION DES CONSOMMATEURS

Demanderesse

et

MICHAEL SILAS

Personne désignée

c.

AIR CANADA

Défenderesse

DÉFENSE

AU SOUTIEN DE SA DÉFENSE, LA DÉFENDERESSE AIR CANADA EXPOSE CE QUI SUIT :

1. Air Canada admet les allégations contenues au paragraphe 1 de la requête introductive d'instance en recours collectif (la « **Requête** »);
2. Air Canada prend note de la condamnation recherchée au paragraphe 2 de la Requête, mais nie que la demanderesse Union des Consommateurs (« **UDC** ») et que le demandeur Michael Silas y ont droit;
3. Air Canada admet les allégations contenues aux paragraphes 3, 4, 5 et 6 de la Requête;
4. Quant aux allégations contenues à l'article 7 de la Requête, Air Canada admet que son siège social est situé à Montréal, Province de Québec, mais ajoute que ce fait découle de sa loi constitutive, soit la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (L.R.C. 1985, ch. 35 (4^e suppl.);
5. Air Canada nie les allégations contenues au paragraphe 8 de la Requête;
6. Quant aux allégations contenues au paragraphe 9 de la Requête, Air Canada s'en remet à son rapport annuel 2013 (pièce P-5) et nie tout ce qui n'y est pas conforme;
7. Air Canada admet les allégations contenues aux paragraphes 10, 11 et 12 de la Requête;
8. Quant aux allégations contenues au paragraphe 13 de la Requête, Air Canada précise que pour accepter une réservation sur son site web et émettre un titre de transport, il faut que le vol soit en partage d'occupation, qu'il soit exploité par un transporteur avec

- 2 -

- lequel Air Canada a une entente d'achat de capacité ou qu'il soit en conjonction avec un vol d'Air Canada;
9. Air Canada admet les allégations contenues aux paragraphes 14 et 15 de la Requête;
 10. Air Canada nie les allégations contenues au paragraphe 16 de la Requête et ajoute ce qui suit :
 - a) Continental Airlines a fusionné avec United Airlines en octobre 2010;
 - b) US Airways a quitté le réseau Star Alliance le 30 mars 2014;
 - c) British Midland International a quitté le réseau Star Alliance le 20 avril 2012;
 - d) British Airways n'a jamais été membre du réseau Star Alliance;
 11. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 17 et 18 de la Requête, Air Canada réitère son plaidoyer énoncé au paragraphe 8 de la présente Défense;
 12. Air Canada prend note des expressions définies au paragraphe 19 de la Requête, mais précise qu'un vol et un titre de transport sont deux choses différentes;
 13. Air Canada nie, telles que rédigées, les allégations contenues aux paragraphes 20 et 21 de la Requête, ajoutant qu'il s'agit d'une description incomplète du système de réservation en ligne d'Air Canada;
 14. Air Canada nie les allégations contenues au paragraphe 22 de la Requête et ajoute que les montants présentés à l'étape « sélectionner des vols/select flights » de la version du site web d'Air Canada en vigueur durant la période en litige, i.e. du 30 juin 2010 au 8 février 2012, ne constituaient pas un prix annoncé;
 15. Air Canada ignore les allégations contenues au paragraphe 23 de la Requête;
 16. Quant aux allégations contenues aux paragraphes 24 et 25 de la Requête, Air Canada s'en remet à la pièce P-6A et nie tout ce qui n'y est pas conforme;
 17. L'affirmation faite au paragraphe 27 de la Requête constitue un argument de droit qui n'a pas à être admis ou nié par Air Canada;
 18. Air Canada admet les allégations contenues au paragraphe 28 de la Requête, mais précise que l'utilisateur du site web d'Air Canada est entièrement libre, une fois la première étape franchie, de poursuivre sa réservation, de l'abandonner ou de sélectionner une nouvelle date ou une nouvelle option tarifaire;
 19. Quant aux allégations contenues au paragraphe 29 de la Requête, Air Canada s'en remet aux pièces P-6A à P-6E et nie tout ce qui n'y est pas conforme;
 20. Air Canada nie les allégations contenues au paragraphe 30 de la Requête;

- 3 -

21. Quant aux allégations contenues au paragraphe 31 de la Requête, Air Canada s'en remet aux multiples pièces qui y sont mentionnées (pièce P-7A à P-7R) et nie tout ce qui n'y est pas conforme;
22. Air Canada nie les allégations contenues aux paragraphes 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 et 42 de la Requête;
23. En ce qui concerne les allégations contenues aux paragraphes 43, 44, 45, 46 et 47 de la Requête, Air Canada nie leur pertinence au litige mû entre les parties;
24. Air Canada nie les allégations contenues au paragraphe 48 de la Requête et ajoute que la *Loi sur la protection du consommateur* (« LPC ») est inapplicable au système de réservation en ligne d'Air Canada. Dans les faits et malgré ce qui précède, Air Canada s'est conformée à la LPC;
25. Air Canada nie les allégations contenues au paragraphe 49 de la Requête et ajoute qu'elle ne tirait aucun avantage concurrentiel indu en raison de la présentation des composantes du prix des titres de transport sur son site web puisque la présentation de ces composantes se faisait de la même manière sur les sites web des principaux concurrents d'Air Canada durant la période en litige;
26. En ce qui concerne les allégations contenues au paragraphe 50 de la Requête, Air Canada s'en remet à la décision de l'Office des transports du Canada (pièce P-9) et nie tout ce qui n'y est pas conforme;
27. Air Canada nie les allégations contenues aux paragraphes 51, 52, 53 et 54 de la Requête;

ET RÉTABLISSANT LES FAITS, LA DÉFENDERESSE AIR CANADA AJOUTE CE QUI SUIVIT :

- A. **L'article 224 c) LPC est inapplicable à la vente de titres de transport par un transporteur aérien offrant des services interprovinciaux et internationaux**
28. La compétence du gouvernement fédéral en matière d'aéronautique est reconnue aux termes du pouvoir général du gouvernement fédéral de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement au Canada conformément à l'article 91 de la *Loi constitutionnelle de 1867*;
29. La vente de titres par un transporteur aérien international se situe au cœur de cette compétence fédérale en matière d'aéronautique;
30. Aux termes de la doctrine de l'exclusivité des compétences, l'article 224 c) LPC est inapplicable à la vente de titres de transport par Air Canada sur son site web;
31. Le 22 juin 2007, la *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence* (L.C. 2007, ch. 19) est sanctionnée et prévoit l'ajout de l'article 86.1 à la *Loi sur les transports au Canada* (L.C. 1996, ch. 10), qui édicterait désormais ce qui suit :

86.1 (1) L'Office régît, par règlement, la publicité dans les médias, y compris dans Internet, relative aux prix des services aériens au Canada ou dont le point de départ est au Canada.

(2) Les règlements exigent notamment que le prix des services aériens mentionné dans toute publicité faite par le transporteur inclue les coûts supportés par celui-ci pour la fourniture des services et que la publicité indique les frais, droits et taxes perçus par lui pour le compte d'autres personnes, de façon à permettre à l'acheteur de déterminer aisément la somme à payer pour ces services.

(3) Les règlements peuvent également préciser, pour l'application du paragraphe (2), les types de coûts, frais, droits et taxes visés à ce paragraphe.

32. Le gouvernement fédéral retarde toutefois à dessein l'entrée en vigueur de cet article au 15 décembre 2011;
33. Une fois cet article entré en vigueur, l'Office des transports du Canada (l'« OTC »), suivant des consultations avec l'industrie du transport aérien, adopte le *Règlement modifiant le règlement sur les transports aériens et le règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada) (DORS/2012-298)* qui reçoit l'agrément du gouvernement fédéral le 13 décembre 2012 et entre en vigueur le lendemain;
34. Il appert des textes législatifs mentionnés précédemment que le gouvernement fédéral exerce pleinement sa compétence en matière d'aéronautique sur la vente de titres par les transporteurs aériens faisant affaires au Canada;
35. Les tarifs d'Air Canada sont soumis à la juridiction de l'OTC;
36. Le *Règlement sur les transports aériens (DORS/88-58)* contient plusieurs dispositions édictant précisément les règles relatives au contenu des tarifs et à la publicité des prix;
37. Air Canada, à titre de transporteur aérien international, doit maintenir un tarif clair, raisonnable et exempt de discrimination injuste. Ce tarif doit être déposé auprès de l'OTC. L'OTC a juridiction pour réviser les conditions de transport énoncées dans ce tarif. L'OTC exerce pleinement cette juridiction;
38. Air Canada communique au soutien des présentes son tarif pour le service intérieur en vigueur en date du 14 juillet 2010 comme pièce D-1;
39. Air Canada communique au soutien des présentes son tarif pour le service international en vigueur en date du 14 juillet 2010 comme pièce D-2;
40. Ni UDC ni la personne désignée n'a déposé de plainte à l'OTC à l'encontre d'Air Canada;
41. Subsidiairement, l'article 224 c) LPC est inopérant aux termes de la doctrine de la prépondérance fédérale puisqu'il entrave un objectif fédéral;

- 5 -

42. Le 22 juin 2007, le gouvernement fédéral adopte le nouvel article 86.1 de la *Loi sur les transports au Canada*, mais il retarde son entrée en vigueur jusqu'au 15 décembre 2011;
43. Le gouvernement fédéral donne son agrément au règlement établi par l'OTC conformément au nouvel article 86.1 de la *Loi sur les transports au Canada* en date du 13 décembre 2012;
44. Le gouvernement fédéral, bien qu'il exerçait pleinement sa compétence en matière d'aéronautique, a donc choisi délibérément de laisser les libres forces du marché contrôler la publicité des prix pour les titres de transport entre 2007 et 2012;
45. Si le gouvernement provincial, par le biais de dispositions générales de la LPC, pouvait légiférer sur la vente des titres de transport par un transporteur aérien international durant cet intervalle, il entraverait l'objectif fédéral en la matière;
- B. Subsidiairement, Air Canada s'est conformée aux exigences de l'article 224 c) LPC**
46. Subsidiairement, Air Canada s'est conformée, sur son site web, aux exigences de l'article 224 c) LPC;
47. La personne désignée n'a vu aucune publicité l'incitant à acheter le titre de transport ultimement acquis d'Air Canada, tel qu'il appert de l'interrogatoire au préalable de la personne désignée (page 27) communiqué au soutien des présentes comme **pièce D-3**;
48. La personne désignée s'est plutôt rendue directement sur le système de réservation en ligne du site web d'Air Canada dans le but précis d'acheter un titre de transport pour Fort Lauderdale;
49. À la première étape dudit système (pièce P-6A), Air Canada mentionne de manière prééminente que les montants y apparaissant n'incluent pas les taxes, les frais et les suppléments. L'avertissement se lit ainsi (la personne désignée ayant utilisé la version anglaise du système) :
- All fares displays on this page are in **Canadian dollars**, per person for way of travel, and **do not include taxes, fees or some other charges**.
[Learn more...](#)
50. Plus bas sur la même page web (pièce P-6A), 160 tarifs sont présentés, soit 40 vols ayant chacun cinq options tarifaires. Les frais, taxes et suppléments applicables peuvent varier d'une option tarifaire à l'autre;
51. Ces tarifs sont des composantes du prix du titre de transport qu'un utilisateur pourra ultimement acheter ou ne pas acheter;
52. Dès la deuxième étape, alors que la personne désignée ou l'utilisateur du système de réservation n'a toujours pas été invité à payer son titre de transport, le montant des taxes, des frais et des suppléments est présenté en détail par Air Canada, selon

l'itinéraire choisi (avec ou sans escale) et les taxes applicables en conséquence, tel qu'il appert de la pièce P-6B;

53. La représentante d'UDC admet qu'aucun frais n'était imposé aux utilisateurs du système de réservation sans qu'ils n'en soient informés avant d'être invités à payer le titre de transport acquis, tel qu'il appert de l'interrogatoire de la directrice d'UDC (pp. 67-68) communiqué au soutien des présentes comme pièce D-4;
54. Les montants indiqués à l'étape 1 du système de réservation (pièce P-6A) ne constituent pas un prix annoncé (en anglais : *advertised price*) au sens de l'article 224 c) LPC;
55. Ces montants ne sont pas destinés à promouvoir un service particulier. Ils permettent plutôt à l'utilisateur de choisir une option tarifaire et un vol particulier, avant que le prix total de cette sélection puisse être calculé;
56. Subsidiairement, à supposer même que les dispositions de l'article 224 c) LPC soient applicables au système de réservation en ligne d'Air Canada et que les montants mentionnés à la première étape dudit système soient des prix annoncés au sens de cet article, ce que nie Air Canada, les taxes, frais et suppléments suivants exigés par Air Canada de la personne désignée n'ont pas à être inclus dans le prix annoncé aux termes de l'article 91.8 du *Règlement d'application de la Loi sur la protection du consommateur* (R.R.Q., c. P-40.1, r.3) : (i) *U.S.A. Transportation Tax*, (ii) *U.S. Agriculture Fee*, (iii) *U.S. Passenger Facility Charge*, (iv) *September 11 Security Fee* et (v) *U.S.A. Immigration User Fee*;
57. Premièrement, le *U.S.A. Transportation Tax* est exigible en vertu du sous-chapitre C du *Internal Revenue Code*, une loi fédérale américaine. Elle est exigible de toute personne qui acquiert un titre de transport aérien et perçue par le transporteur aérien pour être remis au gouvernement fédéral, tel qu'il appert de l'*Internal Revenue Code*, 26 U.S.C. §§ 4261 et suiv. (2006) communiqué au soutien des présentes comme pièce D-5;
58. Deuxièmement, le *U.S. Agriculture Fee* est exigible en vertu d'un règlement fédéral américain du *United States Department of Agriculture*. Ces droits sont exigibles de tout passager d'un vol international sujet à inspection par le *Animal and Plant Health Inspection Service*. Ils doivent être perçus par l'émetteur d'un titre de transport aérien et remis au *United States Department of Agriculture*, tel qu'il appert du *Regulations of the Department of Agriculture*, 7 C.F.R. Ch. III §354.3(f) (2011) communiqué au soutien des présentes comme pièce D-6;
59. Troisièmement, le *U.S. Passenger Facility Charge* est exigible en vertu d'un règlement fédéral américain de la *Federal Aviation Administration* et du *Department of Transportation*. Ces droits sont exigibles de tout passager transitant par un port d'embarquement dont l'agence publique responsable a obtenu l'autorisation du *Federal Aviation Administration* pour l'imposition de tels droits. Ils sont perçus par le transporteur aérien et remis à cette agence publique, tel qu'il appert de l'*Aeronautics and Space Regulations*, 14 C.F.R. Ch. I §§ 158.1 et suiv. (2011) communiqué au soutien des présentes comme pièce D-7;
60. Quatrièmement, le *September 11 Security Fee* est exigible en vertu d'un règlement fédéral américain du *Department of Transportation*. Ces droits sont exigibles de tout passager (sauf certaines exceptions inapplicables en l'espèce) et doivent être perçus

- par le transporteur aérien pour être remis au *Transportation Security Administration* (une autorité publique), tel qu'il appert du *Transportation Regulations*, 49 C.F.R. Ch. XII §§ 1510.1 et suiv. (2010) communiqué au soutien des présentes comme pièce D-8;
61. Cinquièmement, le *U.S.A. Immigration User Fee* est exigible en vertu d'un règlement fédéral américain du *Department of Homeland Security*. Ces droits sont exigibles de tout passager sujet à l'inspection douanière américaine. Ils doivent être perçus par le transporteur aérien pour être remis au *Immigration and Naturalization Service* (une autorité publique), tel qu'il appert de l'*Aliens and Nationality Regulations*, 8 C.F.R. Ch. I §§ 286.1 et suiv. (2011) communiqué au soutien des présentes comme pièce D-9;
62. En date du 12 mars 2007, le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique ont ratifié l'*Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique*. Ce traité international prévoit à l'article 12 (1) ce qui suit :
- Les transporteurs aériens d'une partie doivent se conformer aux lois et aux règlements de l'autre partie régissant l'exploitation des aéronefs et la navigation aérienne lorsque leurs aéronefs entrent dans le territoire de cette autre partie, lorsqu'ils en sortent et pendant qu'ils s'y trouvent.
- tel qu'il appert d'une copie dudit traité communiqué au soutien des présentes comme pièce D-10;
63. Le ministre des Transports, signataire dudit traité, était autorisé par la gouverneure générale en conseil agissant au nom du gouvernement du Canada ;
64. L'article 4 (2) de la *Loi sur l'aéronautique* (L.R.C. 1985, ch. A-2) prévoit impérativement qu'Air Canada doit, en vertu du droit fédéral canadien se soumettre aux lois sur l'aéronautique américaine lorsque ses aéronefs se trouvent aux États-Unis;
65. Les cinq frais et taxes décrits ci-dessus (pièce D-5 à pièce D-9) sont exigibles non seulement en vertu de lois et de règlements fédéraux des États-Unis d'Amérique, mais également en vertu du traité et de l'article de la *Loi sur l'aéronautique* susmentionnés;
66. Air Canada est donc tenue de les percevoir directement des utilisateurs achetant ses titres de transport pour les remettre à des autorités publiques en vertu d'une loi fédérale;
67. Air Canada n'avait donc pas à les inclure dans le prix annoncé des titres de transport qu'elle vend, à supposer même que l'article 224 c) LPC lui soit applicable et que les montants affichés à la première étape de son système de réservation soit des prix annoncés au sens de cet article;
68. En ce qui concerne la taxe de vente du Québec, la taxe sur les produits et services du Canada et le droit pour la sécurité des passagers, UDC admet au paragraphe 36 de la Requête qu'ils n'avaient pas à être inclus dans les montants mentionnés à la première étape du système de réservation en ligne d'Air Canada;

C) Les membres n'ont subi aucun préjudice

69. Subsidiairement, à supposer même que l'article 224 c) LPC soit applicable au système de réservation en ligne d'Air Canada et qu'Air Canada ait contrevenu audit article, ce que nie Air Canada, les membres du groupe n'ont droit à aucuns dommages compensatoires;
70. Dès la première étape de son système de réservation en ligne, Air Canada informait les utilisateurs que les montants affichés n'incluent pas toutes les taxes, les frais et les suppléments;
71. Toute présomption de préjudice en vertu de la LPC ou autrement est ainsi dissipée. L'utilisateur du système de réservation n'est donc aucunement trompé et ne subit aucun préjudice découlant de la façon dont les montants composant le prix du titre de transport aérien, qu'il peut choisir ou non d'acheter, sont affichés;
72. La façon dont Air Canada présente les composantes du prix des titres de transport ne résultent pas en la formation d'un contrat de consommation, car le consommateur est entièrement libre de poursuivre, de modifier ou d'abandonner sa réservation alors que le prix total du titre de transport lui est présenté;
73. Il y a absence de lien entre la représentation prétendument trompeuse et la formation du contrat de consommation;
74. Subsidiairement, les dommages compensatoires ne sauraient être mesurés à partir du quantum des frais, des taxes et des suppléments inclus dans le prix total payé par les membres du groupe;
75. Ces frais et ces taxes devaient être payés par le consommateur en vertu de la loi et ont été remis par Air Canada aux autorités publiques concernées;
76. Si le montant de ces frais et ces taxes était versé par Air Canada aux membres, ceux-ci se retrouveraient injustement enrichis et Air Canada se retrouverait injustement appauvrie;
77. Les consommateurs qui n'ont pas acheté de titre de transport par le biais du système de réservation sur le site web d'Air Canada seraient discriminés en ce qu'ils n'obtiendraient pas ce remboursement, contrairement à ceux qui ont utilisé le système de réservation;
78. Aucun consommateur n'a cherché à résoudre la vente d'un titre de transport en raison de la manière dont sont affichés les composantes du prix du titre acheté sur le système de réservation en ligne d'Air Canada;
79. À supposer même que l'article 224 c) LPC s'applique au système de réservation en ligne d'Air Canada et qu'il y ait eu infraction audit article, ce que nie Air Canada, Air Canada ne devrait être condamnée au paiement d'aucuns dommages punitifs;
80. Dans la mesure où une violation de la LPC se serait produite, ce que nie Air Canada, ladite violation n'a pas été intentionnelle, malveillante ou vexatoire et la conduite d'Air Canada n'a pas été marquée d'ignorance, d'insouciance ou de négligence sérieuse;

81. Les arguments soulevés par Air Canada sont sérieux et sincères. L'attribution de dommages punitifs n'aurait aucun effet réformatif, car de l'aveu même d'UDC, le système de réservation du site web d'Air Canada respecterait les exigences de l'article 224 c) LPC depuis le 8 février 2012;

D) Réponse aux questions communes

82. En raison des faits exposés ci-dessus, Air Canada soumet que la Cour doit répondre comme suit aux principales questions de faits et de droit à être traitées collectivement :

i) Air Canada est-elle soumise à la *Loi sur la protection du consommateur (L.P.C.) du Québec* (L.R.Q., c. P-40.1)?

Réponse : Non

ii) Air Canada contrevient-il à l'article 224 c) de la L.P.C. :

Réponse : Non

iii) Dans l'affirmative, les membres du groupe ont-ils droit de réclamer d'Air Canada le paiement des montants suivants :

a) Le remboursement des sommes (à l'exclusion de la TPS, de la TVQ et des droits exigibles en vertu d'une loi fédérale ou provinciale lorsque, en vertu de cette loi, ces droits doivent être perçus directement du consommateur pour être remis à une autorité publique, de même que des frais optionnels) que les membres ont déboursées pour l'obtention de leur titre de transport et qui n'étaient pas comprises dans le prix annoncé?

Réponse : Non

b) Le paiement d'une somme de 100 \$, à titre de dommages punitifs?

Réponse : Non

c) Les intérêts et l'indemnité additionnelle prévus par le *Code civil du Québec* sur les montants susdits, à compter de la signification de la requête pour autorisation?

Réponse : Non

83. La Requête est mal fondée en fait et en droit;

84. La défense d'Air Canada est bien fondée en fait et en droit.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

MAINTENIR la présente défense;

REJETER la Requête introductive d'instance en recours collectif de la demanderesse;

LE TOUT avec dépens.

Montréal, ce 2 juillet 2015



BLAKE, CASSELS & GRAYDON S.E.N.C.R.L./S.R.L.

Procureurs de la défenderesse Air Canada

8460283.9

N° : 500-06-000513-107

**RECOURS COLLECTIF
COUR SUPÉRIEURE
DISTRICT DE MONTRÉAL**

UNION DES CONSOMMATEURS

Demanderesse

et

MICHAEL SILAS

Personne désignée

c.

AIR CANADA

Défenderesse

DÉFENSE

ORIGINAL



M^o Robert Torralbo **BB-8098**

BLAKE, CASSELS & GRAYDON S.E.N.C.R.L. S.R.L.

Avocats

600, boul. de Maisonneuve Ouest

Bureau 2200

Montréal, Québec H3A 3J2

Téléphone : 514-982-4014

Télécopieur : 514-982-4099

Courriel : robert.torralbo@blakes.com

Notre dossier : 24854-65

BLAKE, CASSELS & GRAYDON, s.r.l.
 Avocats
 600, boul. de Maisonneuve Ouest, 20^e étage
 Montréal • Québec H3A 3J2
 Téléphone: (514) 982-4000 • Télécopie: (514) 982-4099

BORDEREAU DE TRANSMISSION

SIGNIFICATION PAR TÉLÉCOPIEUR

(ART. 140.1 ET 146.02 C. p. c.)

| | | | |
|----------------------------------|--|-----------------------|----------------|
| EXPÉDITEUR: | Me Robert Torralbo M ^c Marc-André Landry BLAKE CASSELS & GRAYDON, s.r.l. Procureurs des défendeurs | Ligne directe: | (514) 982-4014 |
| DOSSIER: | 24854-65 | | |
| DÉSTINATAIRE: | Me François Lebeau Unterberg, Labelle, Lebeau, s.e.n.c. Procureurs re la Requérante et de la Personne désignée | | |
| NUMÉRO DE TÉLÉCOPIEUR: | (514) 937-6547 | | |
| DATE DE TRANSMISSION: | Le 3 juillet 2015 | | |
| HEURE DE LA TRANSMISSION: | | | |
| NATURE DE CE DOCUMENT: | DÉFENSE | | |
| NUMÉRO DE COUR: | C.S. 500-06-000513-107 | | |

Nombre de pages **INCLUANT** cette page 12

CET ENVOI CONSTITUE UNE SIGNIFICATION AU SENS DE L'ARTICLE 140.1 DU
 CODE DE PROCÉDURE CIVILE. SI VOUS AVEZ REÇU CETTE SIGNIFICATION PAR
 ERREUR, VEUILLEZ NOUS APPELER IMMÉDIATEMENT. MERCI

SI VOUS NE RECEVEZ PAS TOUTES LES PAGES, APPELEZ-NOUS LE PLUS TÔT POSSIBLE

Signature de l'opérateur: _____