

COUR SUPÉRIEURE

(Actions collectives)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-001037-205

DATE : 31 mars 2021

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE SYLVAIN LUSSIER, J.C.S.

SAINTGELLE CHEVALIER

Demandeur

c.

AIR TRANSAT A.T. INC.

Défenderesse

JUGEMENT

[sur autorisation d'exercer une action collective]

1. APERÇU

[1] Le demandeur Saintgelle Chevalier demande l'autorisation d'exercer une action collective contre la défenderesse Air Transat A.T. inc.¹ pour le compte des personnes physiques faisant partie du groupe suivant :

- a) Tous les personnes détentrices d'un titre de transport aérien aller-retour entre Montréal/Port-au-Prince/Montréal, dont le vol de retour de Port-au-Prince à Montréal était prévu le 3 janvier 2018 sur le vol d'Air Transat TS665, et qui n'ont pas été transportées selon l'horaire et la destination indiqués au titre de transport qu'ils ou qu'elles détenaient ou étaient en droit de détenir²;

¹ « Air Transat ».

² Le sous-groupe a).

- b) Tous les résidents québécois détenteurs d'un titre de transport aérien aller simple Port-au-Prince/Montréal ou aller-retour entre Port-au-Prince/ Montréal/ Port-au-Prince dont le vol de Port-au-Prince à Montréal était prévu le 3 janvier 2018 sur le vol d'Air Transat TS665, et qui n'ont pas été transportés selon l'horaire et la destination indiqués au titre de transport qu'ils ou qu'elles détenaient ou étaient en droit de détenir³.

[2] Le demandeur désire exercer une action collective en dommages-intérêts pécuniaires et moraux au nom des membres du groupe en raison :

- a) De leur arrivée à Montréal 2 jours plus tard que l'heure prévue à leur titre de transport, suite au retard du vol TS665 du 3 janvier 2018 dont le départ à l'Aéroport Toussaint Louverture en Haïti à destination de l'Aéroport Pierre Elliot Trudeau au Canada n'a pas eu lieu à l'heure prévue au titre de voyage;
- b) Du traitement que la défenderesse leur a fait subir entre l'heure prévue pour le départ à Port-au-Prince et l'heure d'arrivée à Montréal;

[3] Les faits pertinents à la demande sont rapportés par monsieur Chevalier.

[4] Monsieur Chevalier est un technicien de système de traitement d'air de ventilation.

[5] Au cours de la période des fêtes, en décembre 2017, il s'est rendu en Haïti pour le mariage de son frère et prévoyait y passer trois semaines de vacances.

[6] Il a acheté un billet d'avion aller-retour Montréal-Haïti et Haïti-Montréal⁴, sur les vols TS664 et TS665 assurés par Air Transat A.T.

[7] Le retour à Montréal était prévu pour le 3 janvier 2018, à 15 h 25, avec atterrissage à Montréal à 19 h 50.

[8] Il devait retourner au travail le 4 janvier 2018.

[9] Le 3 janvier 2018, il s'est rendu à l'aéroport Toussaint-Louverture (Port-au-Prince) vers 10 h 30 et s'est enregistré pour le vol TS665.

[10] Il a également enregistré deux mallettes contenant des vêtements qui avaient été achetés pour le mariage de son frère et pour passer ses vacances, des cadeaux pour

³ Le sous-groupe b).

⁴ Pièce R-2.

ses deux enfants ainsi que des souvenirs pour une valeur totale d'environ 600 \$, puis il a attendu dans la salle d'attente.

[11] À l'heure prévue pour le vol, un représentant d'Air Transat avise les passagers que l'avion n'était pas encore arrivé à l'aéroport Toussaint-Louverture, sans donner plus d'informations.

[12] En fait, l'avion affrété par Air Transat pour le vol TS665 avait déjà plus de 2 heures de retard avant son atterrissage à l'aéroport Toussaint-Louverture.

[13] Vers 17 h 30, les passagers ont été invités à monter à bord, sans que d'autres informations soient données.

[14] Les passagers sont restés à l'intérieur de l'appareil, pendant une heure, sans aucune information de la part des représentants d'Air Transat, dans la chaleur que monsieur Chevalier jugeait accablante.

[15] Après plusieurs plaintes d'étouffement et d'inconfort de la part des passagers à l'intérieur de l'avion, un représentant d'Air Transat leur demande de descendre de l'avion pour retourner dans la salle d'attente de l'aéroport.

[16] Les passagers ont été conduits vers la salle d'embarquement. Aucune communication ni information quant à la suite des événements ne leur aurait été donnée.

[17] Les représentants d'Air Transat auraient affirmé être en attente des instructions de celle-ci et refusaient de poser quelque geste que ce soit sans autorisation de sa part.

[18] Les représentants d'Air Transat auraient exigé que les passagers paient pour obtenir de l'eau puisqu'Air Transat n'aurait pas donné son accord à une distribution gratuite d'eau durant cette période d'attente.

[19] Monsieur Chevalier n'avait plus d'argent en sa possession, l'ayant donné aux membres de sa famille avant son départ.

[20] Vers minuit, après plusieurs demandes de passagers inquiets de ne pas pouvoir se rendre à Montréal, les représentants d'Air Transat ont finalement avisé monsieur Chevalier que le vol TS665 ne partirait pas ce soir-là et qu'Air Transat autorisait les passagers à passer la nuit à ses frais dans un hôtel.

[21] Monsieur Chevalier et certains membres du groupe ainsi que leurs enfants ont été transportés à l'hôtel à une heure du matin le 4 janvier 2018 et devaient revenir à l'aéroport en matinée sans connaître l'heure prévue pour le prochain vol.

[22] Ce n'est qu'à l'arrivée à l'hôtel que monsieur Chevalier a obtenu de la nourriture et de l'eau pour la première fois depuis son arrivée à l'aéroport.

[23] Monsieur Chevalier n'a pas pu obtenir une brosse à dents ou du dentifrice à l'hôtel faute, selon les représentants de l'hôtel, par Air Transat d'accepter d'en assumer les coûts.

[24] Pendant ce temps, les bagages des passagers contenant leurs effets personnels, dont les brosses à dents et les vêtements de rechange, étaient restés à l'aéroport.

[25] Les représentants d'Air Transat auraient avisé les passagers de l'impossibilité de leur remettre leurs bagages du fait que ceux-ci étaient déjà enregistrés.

[26] Les bagages des passagers n'auraient pas été protégés contre l'eau de pluie qui est tombée les 3 et 4 janvier 2018.

[27] Monsieur Chevalier a porté les mêmes vêtements durant toute la période d'attente de 2 jours, faute d'avoir accès à ses bagages.

[28] Ce n'est que vers 6 h 30 le lendemain matin que les passagers ont été transportés à l'aéroport Toussaint-Louverture, sans connaître l'heure de départ du prochain vol.

[29] Les passagers sont restés en face du comptoir d'enregistrement en attente de recevoir des informations concernant l'heure de départ du prochain vol en destination de Montréal.

[30] Durant toute cette période d'attente du 4 janvier 2018 à l'aéroport Toussaint-Louverture, Air Transat n'a fourni aucune nourriture et eau aux passagers, les laissant à eux-mêmes, sans non plus leur donner d'information concernant l'heure de départ du prochain vol.

[31] Certains passagers auraient payé des frais interurbains pour communiquer avec leurs proches au Canada afin de les aviser de la situation.

[32] Monsieur Chevalier a pu rejoindre ses proches au Canada en empruntant le cellulaire de l'un des passagers.

[33] Ce n'est que vers 21 h, le 4 janvier 2018, qu'Air Transat a avisé monsieur Chevalier et les autres passagers que l'avion de retour était en route vers l'aéroport Toussaint-Louverture, sans préciser l'heure du départ.

[34] Ce n'est que vers 1 h, le 5 janvier 2018, que les passagers ont pu monter à bord de l'avion qui a décollé à destination de Montréal, avec un retard de 33 h 10.

[35] Une fois à bord de l'appareil, les passagers ont été invités à signer un formulaire qui, une fois complété, leur permettrait de recevoir une indemnité de 250 \$. Ce document indique bien clairement que le paiement d'Air Transat est fait « par courtoisie »⁵.

[36] Monsieur Chevalier a effectivement rempli le formulaire, dont il n'a pas gardé de copie, et qu'Air Transat n'a pas demandé de produire en preuve à l'étape de l'autorisation.

[37] Air Transat a toutefois demandé et obtenu la permission de déposer le chèque de 250 \$ reçu et encaissé par monsieur Chevalier.

[38] Monsieur Chevalier a effectivement reçu un chèque de ce montant daté du 21 mars 2018.

[39] Ce chèque porte la mention « Règlement complet et finale » (sic)⁶.

[40] Monsieur Chevalier a effectivement encaissé ce chèque le 28 mars 2018⁷.

[41] Monsieur Chevalier reproche à Air Transat :

2.64 Or cette dernière n'a pas fourni les services et prestations prévus au titre de transport du Demandeur et du reste du groupe, engageant ainsi sa responsabilité à l'égard du Demandeur et des membres du groupe;

2.65 La Défenderesse n'a pas en effet respecté l'horaire qui était prévu au titre de transport du Demandeur et des membres du groupe;

2.66 La Défenderesse n'a pas pris toutes les mesures qui s'imposaient afin de protéger les bagages des passagers du Vol TS665;

2.67 La Défenderesse n'a pris aucune mesure nécessaire pour éviter les dommages et/ou pour minimiser les dommages suite à ses manquements;

2.68 Au contraire, la Défenderesse a agi intentionnellement au mépris de tous les passagers membres du groupe;

[42] Il demande :

2.78 Le Demandeur réclame donc de la Défenderesse une somme de 1740.00\$ pour troubles et inconvénients liés aux 33h10 heures de temps d'attente occasionnant ainsi l'inconfort, l'anxiété, le stress, la frustration et la fatigue pour tous les passagers du groupe;

⁵ Pièce P-3.

⁶ Pièce AT-1.

⁷ Pièce AT-2.

2.79 Le Demandeur réclame également une somme de 100\$ représentant les frais de repas que certains membres du groupe ont engagé et/ou que la Défenderesse aurait dû payer afin de fournir aux passagers de la nourriture suffisante durant les 33h10 heures d'attente;

2.80 Le Demandeur, en regagnant Montréal que le 5 janvier 2018 au lieu du 3 janvier 2018, a eu des pertes de salaires, pour avoir manqué deux journées de travail;

2.81 À ce titre, le Demandeur réclame de la Défenderesse la somme de 428.40\$ (20h00 x 21.42\$) qui représente la perte de salaire pour les 4 et 5 janvier 2018;

2.82 Le Demandeur Réclame également la somme de 600.00\$ pour la perte et la destruction de ses 2 bagages qui étaient resté sur la pluie durant la période d'attente;

2.83 Le Demandeur demande également au tribunal de condamner la Défenderesse au paiement des frais d'interurbains sur présentation des factures;

...

2.85 Le Demandeur demande également au tribunal de condamner la Défenderesse à des dommages moraux au montant de 1000.00\$ pour l'humiliation, le mépris et l'atteinte illicite à la dignité des passagers;

2.86 Le Demandeur demande au tribunal de condamner la Défenderesse au paiement des intérêts et l'indemnité additionnelle sur le montant de toute réclamation;

2.87 Le Demandeur demande au tribunal de condamner la Défenderesse pour tous autres dommages que le Demandeur ou un membre du groupe auraient subis sur présentation de la facture :

2.88 L'addition des montants susdits s'élève à la somme de 3 868.40\$ qui se ventile comme suit:

- | | |
|---|------------|
| a) Troubles et inconvénients liés aux 33h10 heures de temps d'attente : | 1740.00\$; |
| b) Frais de repas: | 100.00\$; |
| c) Perte et destruction de deux bagages: | 600.00\$; |
| d) perte de salaire pour le 4 et 5 janvier 2018: | 428.40\$; |
| e) Dommages moraux: | 1000.00\$; |

[43] Air Transat plaide principalement que monsieur Chevalier a transigé avec elle et n'a plus de droit d'action à son encontre.

2. QUESTIONS EN LITIGE

[44] À l'étape de l'autorisation d'exercer une action collective, le Tribunal s'interroge sur le respect des conditions de l'article 575 *C.p.c.* Plus précisément, en l'instance, cet examen exige d'étudier les questions suivantes, dans le cadre des conditions relatives à l'existence de questions communes et d'une cause défendable :

[45] Existe-t-il des questions communes aux membres des groupes proposés?

[46] Les faits allégués paraissent-ils justifier les conclusions recherchées :

- a. Le retard du vol TS665 entraîne-t-il la responsabilité d'Air Transat?
- b. L'encaissement du chèque de 250 \$ portant la mention paiement final constitue-t-il une transaction privant le demandeur de son droit d'action?
- c. Quelle est la portée des dispositions de la « Convention de Montréal »?

[47] Si l'action est autorisée, quels doivent-en être les membres?

[48] Si l'action est autorisée, quelles sont les questions qui feront l'objet de l'action collective?

3. ANALYSE

A. Les critères de l'article 575 *C.p.c.*

1. Principes applicables

[49] L'autorisation d'exercer une action collective est accordée si chacun des quatre critères de l'article 575 *C.p.c.* est rempli. Cet article prévoit :

575. Le tribunal autorise l'exercice de l'action collective et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que :

1. les demandes des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes;
2. les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;
3. la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance;

4. le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres.

[50] La Cour suprême et la Cour d'appel ont écrit abondamment sur le sujet au cours des dernières années et les enseignements à tirer de ces jugements sont notamment résumés dans les arrêts *Infineon*⁸, *Vivendi*⁹, et *Oratoire Saint-Joseph*¹⁰.

[51] Au nom de la majorité, le juge Kasirer reprend, dans *Desjardins Cabinet de services financiers inc. c. Asselin*¹¹, ce qu'il faut en retenir :

[27] Je propose donc de m'en tenir à l'état actuel du droit suivant les arrêts *Infineon*, *Vivendi* et *Oratoire*. Comme nous le savons, l'autorisation d'un recours collectif au Québec nécessite l'atteinte d'un seuil peu élevé. Une fois les quatre conditions énoncées à l'art. 1003 de l'ancien C.p.c. (maintenant l'art. 575 du nouveau C.p.c.) satisfaites, la juge d'autorisation doit autoriser le recours collectif; elle ne bénéficie d'aucune discrétion résiduelle lui permettant de refuser l'autorisation au prétexte que, malgré l'atteinte de ces quatre conditions, le recours ne serait pas le véhicule « le plus adéquat » (voir *Vivendi*, par. 67). Les questions de droit peuvent être résolues par un ou une juge d'autorisation lorsque le sort de l'action projetée en dépend, mais ce choix relève généralement de la discrétion du tribunal (voir *Oratoire*, par. 55). Ceci témoigne de la vocation de l'étape de l'autorisation du recours collectif : exercer une fonction de filtrage pour écarter les demandes frivoles, sans plus (voir *Oratoire*, par. 56, citant notamment *Infineon*, par. 61, 125 et 150). Enfin, il n'y a aucune exigence au Québec que les questions communes soient prépondérantes par rapport aux questions individuelles (voir *Vivendi*, par. 56-57). Au contraire, une seule question commune suffit si elle fait progresser le litige de façon non négligeable. Il n'est pas nécessaire que celle-ci soit déterminante pour le sort du litige (voir *Vivendi*, par. 58; *Oratoire*, par. 15).

[52] Il est acquis que l'action collective vise tant l'indemnisation des victimes que la dissuasion de comportements répréhensibles. Ses principaux avantages demeurent « l'économie de ressources judiciaires, l'accès à la justice et la modification des comportements »¹².

[53] À ces fins, une approche souple, libérale et généreuse, afin de faciliter l'exercice de l'action collective, doit être adoptée.

⁸ *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, 2013 CSC 59.

⁹ *Vivendi Canada inc. c. Dell'Aniello*, 2014 CSC 1.

¹⁰ *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal c. J.J.*, 2019 CSC 35.

¹¹ 2020 CSC 30.

¹² *Hollick c. Toronto (Ville de)*, 2001 CSC 68, paragr. 27.

[54] Il appartient au demandeur de démontrer que les critères de l'article 575 *C.p.c.* sont remplis. C'est son recours individuel qui doit être analysé pour déterminer s'il satisfait aux critères applicables¹³. Son fardeau en est un de démonstration et non de preuve¹⁴.

[55] Il suffit pour le demandeur de présenter une cause ayant une apparence sérieuse de droit, c'est-à-dire une cause ayant une chance de réussite, sans nécessiter pour lui d'établir une possibilité raisonnable de succès¹⁵. Le mécanisme de filtrage ne doit empêcher que les « demandes frivoles »¹⁶.

[56] Les faits allégués dans la demande d'autorisation sont tenus pour avérés à moins qu'une preuve non contredite ne démontre qu'ils sont faux. Il est important que cette preuve soit non contredite puisque le juge n'a pas à décider de questions de faits. De plus, le demandeur n'a pas à répondre à une preuve qui ne fait que mettre en doute ses allégations. Comme le rappelait la Cour d'appel :

[53] À ce stade, le fardeau du requérant en étant un de logique (également qualifié de fardeau de démonstration) et non de preuve, il n'a d'ailleurs pas à offrir une preuve prépondérante de ce qu'il avance, mais bien, tout au plus, une « certaine preuve » et n'a pas l'obligation de contester la preuve que l'intimé dépose, ni d'y répondre. D'ailleurs, il n'est souvent pas en mesure de le faire puisqu'il n'a pas toujours toute la preuve en main, une bonne partie de celle-ci pouvant être en possession de l'intimé¹⁷. (Références omises)

[57] Pour résumer ces mises en garde, le juge d'autorisation doit s'abstenir de trancher le fond de l'affaire.

2. Les demandes des membres soulèvent-elles des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes ?

[58] Ce critère est satisfait en l'instance, Air Transat ne l'ayant pas contesté.

3. Les faits allégués paraissent-ils justifier les conclusions recherchées ?

[59] La contestation d'Air Transat porte principalement sur ce moyen. Elle soutient que l'encaissement du chèque de 250\$ constitue une transaction par laquelle monsieur Chevalier a réglé le différend découlant du retard du vol TS665 et donné quittance pour tous dommages pouvant résulter de celui-ci.

¹³ *Sofio c. c. Organisme canadien de réglementation du commerce des valeurs mobilières (OCRCVM)*, 2015 QCCA 1820, paragr. 11 ; *Daigle c. Club de golf de Rosemère*, 2019 QCCS 5801, paragr. 14.

¹⁴ *Durand c. Subway Franchise Systems of Canada*, 2020 QCCA 1647, paragr. 53.

¹⁵ *Daigle c. Club de golf de Rosemère*, 2019 QCCS 5801, paragr. 17.

¹⁶ *Desjardins Cabinet de services financiers inc. c. Asselin*, 2020 CSC 30, paragr. 25 et 27.

¹⁷ *Durand c. Subway Franchise Systems of Canada*, 2020 QCCA 1647.

[60] Il est par ailleurs acquis que si monsieur Chevalier n'a pas de droit d'action, il n'a pas l'intérêt requis¹⁸ pour intenter l'action et ne satisfait donc pas le critère de l'article 575 (4) C.p.c. Si le demandeur n'a pas de cause personnelle à faire valoir, il ne peut agir à titre de représentant du groupe¹⁹.

[61] Air Transat fait valoir que monsieur Chevalier ne décrit nullement son propre état d'esprit pour justifier l'encaissement du chèque de 250\$, s'attardant plutôt à présumer de l'état d'esprit des autres passagers, tel qu'allégué aux paragraphes 2.70 et 2.71 de la Demande d'autorisation :

2.70 Alors que les passagers étaient dans l'angoisse et dans un état de vulnérabilité dans la foulée des événements menant à leur réclamation, la Défenderesse à profiter de l'occasion pour leur forcer à signer un formulaire à bord de l'appareil qui, une fois complété, leur permettra de recevoir une indemnité de 250.00\$, le tout, tel qu'il appert de la lettre de la Défenderesse datée du 4 janvier 2018, communiqué avec la présente comme PIÈCE P-3;

2.71 Tel que mentionné dans la lettre du 4 janvier 2018 et suivant les instructions du représentant de la Défenderesse, la somme de 250.00\$ a été versée par la Défenderesse par courtoisie, ainsi, à la connaissance des passagers, la perception de cette somme n'a pas pour effet de les priver de leur droit de réclamation pour les dommages subis dans la foulée des événements du 3 au 5 janvier 2018, le tout, tel qu'il appert de la lettre du 4 janvier 2018, déjà communiqué avec la présente sous la cote P-3; (sic)

[62] Toujours selon Air Transat, ce paiement crée une présomption de faits qu'une transaction a été dûment conclue entre les parties. Elle cite la Cour d'appel à l'appui de ses prétentions :

[7] Lorsque la mention « paiement final » est inscrite sur un chèque, le créancier qui le reçoit ne peut pas simplement l'encaisser et continuer sa réclamation. S'il l'encaisse, il acquiesce à l'offre qui lui est faite par le débiteur de mettre fin au litige. S'il veut transformer cette offre en contre-offre, c'est-à-dire offrir au débiteur d'encaisser le chèque comme paiement partiel tout en conservant sa réclamation pour le solde, il doit en informer celui-ci bien sûr, et de plus il doit lui donner le temps de réagir à cette contre-offre. C'est ainsi que dans l'affaire *The Standard Life Assurance Company* ci-dessus citée, la Cour a jugé que les 27 heures laissées au débiteur étaient insuffisantes pour conclure à un acquiescement de la part de ce dernier à la

¹⁸ Article 85 C.p.c.

¹⁹ *Karras c. Société des loteries du Québec*, 2019 QCCA 813, paragr. 53-54; *Sofio c. c. Organisme canadien de réglementation du commerce des valeurs mobilières (OCRCVM)*, 2015 QCCA 1820, paragr. 11 ; *Daigle c. Club de golf de Rosemère*, 2019 QCCS 5801, paragr. 14.

contre-offre de son créancier qui avait encaissé le chèque avec « paiement final », après avis qu'il ne l'acceptait qu'en paiement partiel.²⁰

[63] Air Transat admet par ailleurs que l'encaissement d'un chèque portant la mention « paiement final » ne fait que créer une présomption :

« [L'encaissement du chèque sans protestation de la part du créancier peut entraîner une présomption de libération totale du débiteur ; en effet, cette mention peut, le cas échéant, s'analyser en une offre visant la conclusion d'une convention de remise du solde de la dette, offre que, par son encaissement sans protestation, le créancier se trouve implicitement avoir acceptée [...] ; Toutefois, la présomption de remise du solde, tirée de l'acceptation sans protestation, du chèque portant la mention en règlement final ne constitue qu'une présomption relative ; cette présomption ne peut fonctionner si le créancier prouve qu'il avait, avant l'émission de ce chèque, exprimé un refus catégorique de toute réduction de sa créance. »²¹

[64] Relativement à l'encaissement d'un chèque portant cette même mention qui avait entraîné le rejet d'une action en Cour supérieure, la Cour d'appel écrit, en 2006 également :

[5] Il est de jurisprudence constante que le tribunal doit faire preuve de prudence dans l'exercice du pouvoir que lui confère l'article 75.1 C.p.c., et ne doit faire droit à une requête en rejet que si un cas clair le commande : voir notamment les arrêts *Legault c. Gagné*, 1988 CanLII 220 (QC CA), [1988] R.D.J. 196 (C.A.) ; *Drouin c. Centre d'achat Boisbriand inc.* 1991 CanLII 3544 (QC CA), [1991] R.D.J. 163 (C.A.)²².

[65] Citant cet arrêt dans l'affaire *Ferme Brogali inc. c. Brouillard*²³, la juge Line Samoisette écrit :

[28] Aussi, concernant la mention « balance de paiement final de la ferme » et l'acceptation d'un chèque, la Cour d'appel dans *Résolution Capital inc. c. Services Financiers Penson Canada inc.*, après avoir réitéré que le tribunal doit faire preuve de prudence lorsqu'il s'agit d'une demande en rejet, écrit :

« [6] En l'espèce, il nous apparaît que la question de l'effet de l'encaissement effectué par l'appelante le 29 septembre 2003 mérite d'être examinée au fond, et que le rejet de l'action contre l'intimée était prématuré. »

²⁰ *Auberge La Pinsonnière inc. c. Mingus Software Inc.*, 2006 QCCA 1206, paragr. 7.

²¹ Didier LLUELLES et Benoît MOORE, *Droit des obligations*, 3e éd., Montréal, Éditions Thémis, 2018, n° 2642, note 74.

²² *Résolution Capital inc. c. Services financiers Penson Canada inc.*, 2006 QCCA 469.

²³ 2018 QCCS 4653.

[29] Dans l'affaire *Prud'homme c. Taxi Moderne de Montréal-Nord inc.*²⁴, le juge a conclu que, malgré une mention sur un chèque « paiement final », la preuve avait démontré qu'il n'y avait pas eu d'accord de volonté pour que le paiement constitue un paiement final.

[66] L'avocat de monsieur Chevalier a voulu tirer argument du fait que postérieurement à l'encaissement du chèque, Air Transat ait accepté de négocier la réclamation de monsieur Chevalier, qui avait fait parvenir une mise en demeure par l'entremise de son avocat, faisant ainsi échec à la présomption de règlement final.

[67] Le Tribunal a refusé de considérer cet argument, qui va à l'encontre du privilège relatif aux règlements, récemment examiné par la Cour suprême dans *Union Carbide Canada Inc. c. Bombardier Inc.*²⁵

[68] Cet argument n'est d'ailleurs pas nécessaire pour faire échec à la présomption, à cette étape-ci du dossier. Comme le rappelait la Cour d'appel en 2010, la preuve d'un paiement libératoire se fait au fond et dépend de la preuve qui pourra être administrée²⁶.

[69] En l'espèce, le chèque a été obtenu en réponse à une offre de dédommagement formulée comme suit :

À titre de courtoisie, nous vous offrons un montant de 250\$ CAD par passager payant. Nous vous remettons un formulaire à bord de l'appareil qui, une fois complété, vous permettra de recevoir un chèque à ce montant. Ce chèque vous sera posté au cours des prochaines semaines²⁷. (Le tribunal souligne)

[70] Comme on le constate, rien dans cette offre ne laisse présager que le paiement reçu sera libératoire de toute autre obligation du transporteur.

[71] Le Tribunal s'abstient à ce stade-ci de qualifier la conduite d'Air Transat dans l'apposition de la mention « paiement final » suite à cette offre « courtoise », mais note que certains pourraient s'interroger sur sa bonne foi, qui doit la guider dans ses relations contractuelles, conformément aux dispositions des articles 6 et 1375 C.c.Q.

[72] Comme le font valoir les auteurs Reynolds et Dupuis²⁸, cités par Air Transat :

Considérons maintenant la portée d'un chèque. Ce dernier peut créer une présomption de paiement. Par ailleurs, la mention « finale » à l'endos d'un chèque ne constitue pas une présomption légale de paiement libératoire,

²⁴ 1976 CanLII 1016 (QCCS).

²⁵ 2014 CSC 35.

²⁶ *Henri Cousineau & Fils inc. c. Axa Assurances inc.*, 2010 QCCA 1000.

²⁷ Pièce P-3.

²⁸ CAIJ Collection de droit 2020-2021 Volume 2- *Preuve et procédure*. Titre II - La preuve devant le tribunal civil. Chapitre I - Les qualités et le moyens de preuve.

mais simplement une présomption de fait laissée à l'appréciation du tribunal, qui est justifié de rechercher dans la preuve à quelle entente préalable renvoyait le chèque et si le créancier, par sa conduite et par ses gestes, a participé à l'entente et l'a acceptée.

La mention « paiement final » sur un chèque ne constitue en effet qu'une présomption simple de transaction que le créancier peut repousser. L'encaissement pure et simple, sans réserve ni explications, d'un chèque portant la mention paiement final des bons de commande crée une présomption de paiement final. Le juge doit déterminer, à la lumière de la preuve, si le créancier, par son comportement, a acquiescé ou non à la transaction proposée sous forme de mention libératoire inscrit sur le chèque par le débiteur... (références omises)

[73] Tel qu'indiqué ci-haut, il n'appartient pas au juge de l'autorisation de trancher les questions de preuve. Ces arguments devront être soumis au juge du fond. En effet, les explications données quant à l'état d'esprit des passagers, mais surtout les conditions de l'offre de paiement fondent à cette étape-ci une apparence de droit suffisante pour satisfaire les exigences de l'article 575 (2) *C.p.c.*

[74] En effet, il ne peut être véritablement contesté, *prima facie*, qu'Air Transat a manqué à son obligation de transporter les passagers « entièrement, correctement et sans retard »²⁹ en respectant raisonnablement l'horaire prévu.

[75] La Convention de Montréal, qui, en vertu de la *Loi sur le transport aérien*³⁰, régit la relation juridique entre les membres du sous-groupe a) et Air Transat, prévoit la responsabilité du transporteur aérien en cas de retard :

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.

[76] Elle prévoit également, à l'article 17 (2), la responsabilité à l'égard des dommages causés aux bagages.

[77] Sujet aux moyens de défense soulevés par Air Transat à l'autorisation ainsi qu'éventuellement au fond, il ne fait donc pas de doute que les dommages pécuniaires sont visés par la Convention de Montréal.

²⁹ Article 1590 C.c.Q.

³⁰ LRC (1985), ch. C-26, Annexe VI.

[78] Air Transat soulève l'irrecevabilité de la demande pour dommages moraux, en vertu des dispositions de l'article 29 de la Convention de Montréal, qui prévoit :

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.

[79] Elle soutient que la Cour suprême a statué sur l'irrecevabilité de ces dommages dans l'arrêt *Thibodeau c. Air Canada*³¹. Air Transat concède cependant que, comme l'a décidé la juge Chantal Tremblay dans *Calciu c. Air Transat A.T. inc.*³², cette question devra être décidée au fond :

[33] Le Tribunal n'est pas de cet avis puisqu'à la lecture de l'affaire *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, parce que tels dommages ne pourraient jamais être octroyés, tout en respectant le régime de responsabilité exclusif établi par la Convention de Montréal.

[34] En effet, les dommages non pécuniaires réclamés dans l'affaire *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, alors que les demandeurs se plaignaient de ne pas avoir été servis en français lors de vols internationaux et à l'aéroport.

[35] 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.* rendue par la Cour suprême du Royaume-Uni et citée avec approbation par la Cour suprême du Canada.

³¹ 2014 CSC 67.

³² 2020 QCCS 1764.

[80] Les faits allégués paraissent donc justifier à cette étape-ci les conclusions recherchées. Nous reviendrons sur la question des membres du sous-groupe b) à la rubrique « composition du groupe ».

4. La composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat

[81] Ce critère n'est pas contesté par Air Transat.

5. Le représentant est-il en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres ?

[82] Dans un jugement récent³³, le juge André Prévost rappelait les exigences à l'égard du représentant :

[183] Les demandeurs doivent remplir trois critères pour se voir attribuer le rôle de représentants :

- a. l'intérêt à poursuivre;
- b. la compétence; et
- c. l'absence de conflit avec les Membres.

[83] Il rappelle également que ces critères doivent être appliqués de façon large et libérale.

[84] Les exigences à l'égard du représentant ont été réduites à leur plus simple expression³⁴.

[85] Seule la question de l'intérêt à poursuivre est débattue. En effet, si monsieur Chevalier n'a pas de droit d'action personnel, il ne peut être demandeur³⁵. Le Tribunal a déjà statué que l'encaissement du chèque de 250\$ ne rendait pas irrecevable, à cette étape-ci du dossier, le recours de monsieur Chevalier. Il a donc l'intérêt à poursuivre. Le Tribunal n'a donc pas à décider dans le présent dossier de la portée de l'article 589 C.p.c., qui prévoit que le représentant conserve l'intérêt pour agir même si sa créance personnelle est éteinte.

[86] Rien ne permet de croire que monsieur Chevalier n'a pas la compétence pour agir comme demandeur, ni qu'il soit en conflit avec d'autres membres du groupe.

6. Conclusion sur les critères de l'article 575 C.c.p.

³³ *Boudreau c. Procureure générale du Québec*, 2020 QCCS 1590.

³⁴ *Sibiga c. Fido Solutions inc.*, 2016 QCCA 2032.

³⁵ *Sofio c. c. Organisme canadien de réglementation du commerce des valeurs mobilières (OCRCVM)*, 2015 QCCA 1820, paragr. 11 ; *Daigle c. Club de golf de Rosemère*, 2019 QCCS 5801, paragr. 14; *Karras c. Société des loteries du Québec*, 2019 QCCA 813, paragr. 54.

[87] Les critères de l'article 575 C.p.c étant tous remplis, l'action collective est autorisée.

B. La composition du groupe

[88] Air Transat demande, si l'autorisation d'exercer une action collective est accordée, de restreindre le groupe aux membres du sous-groupe a).

[89] En effet, seuls les membres du sous-groupe a) sont visés par les dispositions de la Convention de Montréal. Cette Convention ne s'applique que si le transport international s'effectue de et vers un État membre ou entre deux États membres:

Article 1 — Champ d'application

2 Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

[90] Les voyages aller-retour sont considérés comme étant un seul voyage aux termes de la Convention de Montréal, et sont couverts par celle-ci si une escale est prévue dans un pays étranger, partie ou non à la Convention. C'est donc le cas de tout vol aller-retour Montréal Port –au-Prince, le Canada étant signataire de la Convention de Montréal :

« §9.12 On one-way international travel by air, it is important to know in which States the origin and destination of the ticketed itinerary are, and which international aviation liability treaty they have in common. On round-trip travel, the origin and the destination State is identical, and one need merely ask which Convention it (the origin and destination State) has ratified. In other words, the passenger's contract of carriage must show an itinerary beginning and ending in a contracting State. A round-trip itinerary is governed by whether the originating and destination States have ratified a common treaty, even though the intermediate destinations are in States that have not³⁶.

[91] Par contre, Haïti n'étant pas signataire de la Convention, la réciproque n'est pas vraie pour un vol aller-retour ou aller simple Port-au-Prince Montréal.

³⁶ Paul S. DEMPSEY, *Aviation Liability Law*, 2ème édition, Markham, LexisNexis 2013, Chapter 9, Jurisdiction Under the International Conventions.

[92] Par conséquent, les membres du sous-groupe a) sont visés par la Convention de Montréal, dont les recours sont exclusifs, tel que l'a décidé la Cour suprême dans l'arrêt *Thibodeau*. Les membres du sous-groupe b) ne sont pas visés par la Convention de Montréal. Rappelons qu'il s'agit de résidents québécois détenteurs d'un billet aller simple Port-au-Prince Montréal ou aller-retour Port-au-Prince Montréal.

[93] Sont-ils pour autant dans un vide juridique?

[94] Comme l'écrit l'auteur Paul Dempsey :

§9.13 Conversely, a round-trip itinerary beginning and ending outside the territory of a State Party is not international carriage even if it includes a stopover within a State Party. Thus, a round-trip itinerary from Bangkok to New York and back again to Bangkok would fall under no treaty regime, since Thailand has ratified neither the Warsaw nor the Montreal Convention. However, a passenger on the same flight who began his trip in New York, flew to Bangkok and returned to New York would fall under the provisions of the Montreal Convention of 1999, since that is the treaty ratified by the State of the point of origin (New York) and destination (New York) — the United States. A one-way itinerary from New York to Bangkok would fall under no treaty regime, since none is common between the United States and Thailand. In such a situation, either U.S. or Thai domestic law would apply.³⁷» (Le Tribunal souligne)

[95] Les passagers Port-au-Prince Montréal ont contracté avec Air Transat. Restera à déterminer quel régime juridique régit le contrat en question.

[96] Air Transat invite le Tribunal à considérer que cette question se prête mal à une action collective, du fait de la multitude de régimes juridiques pouvant régir la relation. Elle invoque l'arrêt de la Cour d'appel dans *Benamor c. Air Canada*³⁸.

[97] Dans cette affaire, le demandeur demandait l'autorisation d'exercer une action au nom d'une classe « mondiale » dont les membres avaient acheté des passes de vol ou forfaits électroniques prépayés comprenant un nombre fixe ou illimité de crédits correspondant à des vols aller simple, pouvant être utilisés dans une zone géographique spécifique, durant une période déterminée. Le recours projeté ne visait que les forfaits comprenant un nombre fixe de crédits achetés par des consommateurs.

[98] On peut donc constater que l'action visait un nombre important de clients situés dans des lieux différents, et non pas un nombre limité de passagers, tous à bord du même vol, comme c'est notre cas. Pour la juge Savard, au nom de la majorité, le groupe proposé ne se prêtait pas à l'identification d'un nombre limité de questions communes. Elle

³⁷ *Idem.*

³⁸ 2020 QCCA 1597.

distinguaient donc l'arrêt *Vivendi*³⁹ dans lequel la Cour suprême avait jugé que malgré la diversité des lois provinciales en cause relatives au régime de pension visé, il demeurerait que la question de la validité ou de la légalité des modifications de 2009 se posait à l'égard de tous les membres du groupe:

[122] À notre avis, à la lumière de la demande de M. Benamor, cet argumentaire justifie de limiter la description du groupe à un groupe national.

[123] S'il est vrai qu'un tribunal québécois peut appliquer le droit étranger, la multiplicité des régimes juridiques applicables peut néanmoins affecter la communauté des questions faisant l'objet d'une action collective. Tel serait le cas, par exemple, comme la Cour suprême l'écrit dans l'arrêt *Vivendi Canada Inc. c. Dell'Aniello*, si nous étions en présence de divergences substantielles entre les différents régimes juridiques applicables, faisant ainsi perdre à l'action sa dimension collective.

[124] En l'espèce, la demande de M. Benamor n'établit pas, *prima facie*, cette similitude entre les différents régimes juridiques applicables à l'égard, notamment, des membres putatifs hors Canada, si une classe mondiale devait être reconnue, au vu l'article 3117 al. 1 C.c.Q. et alors que l'on ne peut écarter que la loi des multiples lieux de résidence des détenteurs étrangers est susceptible de s'appliquer. De fait, outre les dispositions contractuelles alléguées par M. Benamor qui réfèrent au droit québécois et au droit albertain, M. Benamor n'invoque aucun autre régime législatif. N'oublions pas ici qu'il est question, aux fins du droit international privé, d'au moins 60 juridictions étrangères, avec chacune leur propre régime juridique.

[99] Dans le présent dossier, il est plus que probable que le contrat de transport intervenu entre les passagers du sous-groupe b) et Air Transat sera régi par le droit québécois (ou canadien, puisqu'il s'agit de transport aérien) ou haïtien. Le *Code civil du Québec* dispose :

3112. En l'absence de désignation de la loi dans l'acte ou si la loi désignée rend l'acte juridique invalide, les tribunaux appliquent la loi de l'État qui, compte tenu de la nature de l'acte et des circonstances qui l'entourent, présente les liens les plus étroits avec cet acte.

3113. Les liens les plus étroits sont présumés exister avec la loi de l'État dans lequel la partie qui doit fournir la prestation caractéristique de l'acte a sa résidence ou, si celui-ci est conclu dans le cours des activités d'une entreprise, son établissement.

[100] Tel qu'il y a été fait allusion plus haut, les allégations de la demande d'autorisation permettent, si le droit québécois s'applique, de justifier les conclusions recherchées. Il appartiendra au juge du fond, ou celui chargé d'évaluer les réclamations individuelles, de

³⁹ *Vivendi Canada Inc. c. Dell'Aniello*, 2014 CSC 1.

décider si le droit haïtien s'applique à certains passagers et quels sont les remèdes qu'il prévoit.

[101] Même si les questions en litige proposées ne visent que la Convention de Montréal et la *Charte des droits et libertés de la personne*⁴⁰, la reconnaissance d'une distinction pour le sous-groupe b) permet au Tribunal, dans la formulation des questions en litige, d'ajuster celles-ci pour refléter les véritables enjeux du litige : Article 576 *C.p.c.*

C. Quelles sont les questions qui feront l'objet de l'action collective?

[102] Le Tribunal identifie comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :

- a. De combien a été le retard du vol TS665 de la Défenderesse le 3 janvier 2018?
- b. Dans quelle mesure la Défenderesse avait-elle l'obligation de transporter les membres du Groupe selon l'horaire prévu à leur titre de transport?
- c. La Défenderesse, a-t-elle fait défaut de remplir ses obligations envers les membres du Groupe?
- d. Quels sont les dommages subis par les membres du Groupe, faute par la Défenderesse d'avoir respecté ses obligations?
- e. Les dommages moraux sont-ils exclus par l'article 29 de la Convention de Montréal?
- f. Quel est le régime juridique applicable aux passagers du vol TS665 qui ne sont pas assujettis à la Convention de Montréal? Y en-a-t'il plus qu'un?

D. Dans quel district judiciaire l'action collective doit-elle s'exercer ?

[103] Monsieur Chevalier est domicilié au 6221 Roi-René, à Montréal. La défenderesse a son siège social au 300 Léo Parizeau, à Montréal.

[104] La demande allègue que les membres du groupe se sont dispersés sur tout le territoire de la province du Québec et ailleurs à l'arrivée du vol TS665. Le Tribunal ne tire aucune inférence de cette allégation.

[105] Il ajoute avoir raison de croire que de nombreux membres du Groupe résident dans le district de Montréal ou dans les régions avoisinantes. Bien que cette allégation ne soit pas étayée, le Tribunal, d'office, a de bonnes raisons de croire que les passagers du vol TS665 résident en majorité dans la grande région de Montréal.

[106] L'avocat du demandeur a son cabinet à Montréal. Les avocats d'Air Transat exercent à Montréal.

⁴⁰ RLRQ c C-12.

[107] En l'espèce, il n'y a pas lieu de déroger à la règle identifiant le domicile d'un défendeur comme lieu d'introduction de l'action⁴¹.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

CONCLUSIONS

[108] **ACCUEILLE** la demande pour autorisation d'exercer une action collective.

[109] **AUTORISE** l'exercice de l'action collective ci-après décrite :

Une action en dommages et intérêts fondée sur la responsabilité de la défenderesse en vertu de la Loi fédérale sur le transport aérien, soit la Convention de Montréal, ou, en l'absence d'application de celle-ci, sur le contrat de transport intervenu.

[110] **ACCORDE** au Demandeur le statut de représentant aux fins de l'exercice de l'action collective pour le compte du Groupe décrit comme suit :

- a) Tous les personnes détentrices d'un titre de transport aérien aller-retour entre Montréal/Port-au-Prince/Montréal, dont le vol de retour de Port-au-Prince à Montréal était prévu le 3 janvier 2018 sur le vol d'Air Transat TS665, et qui n'ont pas été transportées selon l'horaire et la destination indiqués au titre de transport qu'ils ou qu'elles détenaient ou étaient en droit de détenir;
- b) Tous les résidents québécois détenteurs d'un titre de transport aérien aller simple Port-au-Prince/Montréal ou aller-retour entre Port-au-Prince/ Montréal/ Port-au-Prince dont le vol de Port-au-Prince à Montréal était prévu le 3 janvier 2018 sur le vol d'Air Transat TS665, et qui n'ont pas été transportés selon l'horaire et la destination indiqués au titre de transport qu'ils ou qu'elles détenaient ou étaient en droit de détenir.

[111] **IDENTIFIE** comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :

- a) De combien a été le retard du vol TS665 de la Défenderesse le 3 janvier 2018?
- b) Dans quelle mesure la Défenderesse avait-elle l'obligation de transporter les membres du Groupe selon l'horaire prévu à leur titre de transport?
- c) La Défenderesse, a-t-elle fait défaut de remplir ses obligations envers les membres du Groupe?

⁴¹ Article 41 C.p.c.

- d) Quels sont les dommages subis par les membres du Groupe, faute par la Défenderesse d'avoir respecté ses obligations?
- e) Les dommages moraux sont-ils exclus par l'article 29 de la Convention de Montréal?
- f) Quel est le régime juridique applicable aux passagers du vol TS665 qui ne sont pas assujettis à la Convention de Montréal? Y en-a-t'il plus qu'un?

[112] **IDENTIFIE** comme suit les conclusions recherchées qui s'y rattachent :

ACCUEILLIR l'action collective du demandeur et des membres du Groupe contre la Défenderesse;

CONDAMNER la Défenderesse à indemniser chacun des membres du groupe pour les dommages suivants, le tout sujet à l'évaluation qu'en fera le Tribunal et sujet au mode de calcul et aux modalités de réclamation qui seront déterminés:

- a) Troubles et inconvénients liés à 33h10 heures de temps d'attente;
- b) Frais de repas;
- c) Perte et destruction de bagages;
- d) Perte de salaire pour le 4 et 5 janvier 2018;
- e) Dommages moraux;
- f) tout autre dommage direct;
- g) Les intérêts et l'indemnité additionnelle sur le montant de toute condamnation;

ORDONNER le recouvrement collectif quant à tout dommage dont le montant peut être établi d'une façon suffisamment exacte pour l'ensemble des réclamations des membres, le tout conformément aux articles 595 et 596 C.p.c;

CONDAMNER l'Intimée à payer le montant des sommes faisant l'objet du recouvrement collectif;

ORDONNER que les dommages particuliers subis par chacun des membres du groupe fassent l'objet de réclamations individuelles le tout selon les modalités qu'il plaira au Tribunal de fixer;

RENDRE toute ordonnance que le Tribunal pourra déterminer et qui serait dans l'intérêt des membres du groupe;

LE TOUT avec frais de justice, y compris les frais de publication des avis

[113] **IDENTIFIE** comme suit les principales questions individuelles à chacun des membres :

- a) Le membre a-t'il transigé sur sa réclamation à l'égard de la Défenderesse?
- b) Quel est le montant des dommages individuels subis par le membre du groupe?
- c) Quelle est la loi applicable aux membres du sous-groupe b)?

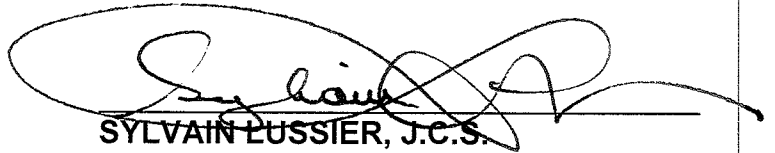
[114] **DÉCLARE** qu'à moins d'exclusion, les membres seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective.

[115] **FIXE** le délai d'exclusion à trente (30) jours après la date de publication de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir.

[116] **ORDONNE** la publication d'un avis aux membres selon les termes et modalités que le Tribunal verra à déterminer.

[117] **DÉTERMINE** que l'action collective sera introduite dans le district de Montréal.

[118] **CONDAMNE** la défenderesse Air Transat A.T. aux frais de justice, incluant les frais de publication de l'avis aux membres.


SYLVAIN LUSSIER, J.C.S.

Me R. Gauld Joseph
Avocat du demandeur

Me Chris Semerjian
Me Hugo Séguin
Fasken Martineau DuMoulin
Avocats de la défenderesse Air Transat A.T. Inc.

Date d'audience : 8 mars 2021