

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE
(ACTION COLLECTIVE)

CSM 500-06-000814-166

GILBERT MC MULLEN, [REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED]

Demandeur

- c. -

AIR CANADA, personne morale
constituée en vertu des dispositions de
la *Loi canadienne sur les sociétés par
actions*, ayant son siège social situé au
7373, boul. de la Côte-Vertu, Montréal,
province de Québec, district de
Montréal, H4S 1Z3;

Défenderesse

DEMANDE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION
COLLECTIVE ET POUR ATTRIBUTION D'UN STATUT DE
REPRÉSENTANT MODIFIÉE (14 juillet 2017)
(Art. 571 et ss. C.p.c.)

AU SOUTIEN DE SA DEMANDE, LE DEMANDEUR ALLÈGUE CE QUI SUIT :

1. Le demandeur désire exercer une action collective pour le compte des personnes comprises dans le groupe suivant (le « Groupe »):

Tous les anciens travailleurs syndiqués ou non syndiqués qui occupaient un emploi dans les centres de révision et d'entretien d'Air Canada de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg comprenant notamment la révision des composants, des moteurs et des cellules (entretien lourd ou « *heavy maintenance* »), et qui ont subi un préjudice découlant de la fermeture d'Aveos le 18 mars 2012, en raison du défaut d'Air Canada de maintenir ouverts les centres de révision et d'entretien conformément à l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, ainsi que, le cas échéant, les conjoints, héritiers et ayants droit de ces anciens travailleurs.

Pour les fins de la présente action collective, nous entendons par « **conjoint** » les personnes liées par un mariage ou une union civile, ainsi que les personnes qui font

vie commune et se présentent publiquement comme un couple, sans égard à la durée de leur vie commune, le tout conformément à l'article 61.1 de la *Loi d'interprétation*, RLRQ, c. I-6;

2. Le demandeur tient la défenderesse Air Canada responsable des préjudices subis par les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos en raison de sa contravention flagrante et délibérée à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, L.R.C. (1985), ch. 35 (ci-après la « *Loi sur la participation* »);
3. Cette contravention à la *Loi sur la participation* s'est manifestée par le défaut d'Air Canada de maintenir ouverts ses centres de révision et d'entretien à Montréal, Winnipeg et Mississauga à la suite de la fermeture d'Aveos en mars 2012 ;

I. LES PARTIES

A. LE DEMANDEUR

4. Le demandeur est un ancien travailleur d'Air Canada et d'Aveos qui a perdu son emploi le 18 mars 2012 en raison de la fermeture d'Aveos et du non-respect de la *Loi sur la participation* par la défenderesse;

5.

B. LA DEFENDERESSE

6. Air Canada est une personne morale œuvrant dans le secteur de l'aviation (vols réguliers ou nolisés), tel qu'il appert d'une copie de l'état des renseignements d'Air Canada provenant du Registraire des entreprises du Québec, communiqué comme **Pièce P-1**;

II. LES FAITS DONNANT OUVERTURE AU RECOURS DU DEMANDEUR

A. HISTORIQUE

7. À l'origine, Air Canada était une société d'État fédérale créée en 1937 sous le nom de « Lignes aériennes Trans-Canada »;
8. Au mois d'août 1988, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* afin d'assurer la transition d'Air Canada de société d'État à société privée;
9. Air Canada est alors devenue une société par actions constituée sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (L.R.C. (1985), c. C-44);
10. Jusqu'à sa modification le 22 juin 2016, l'article 6 de la *Loi sur la participation* énonçait les conditions suivantes imposées à Air Canada en contrepartie de sa privatisation, soit :

6 (1) Les clauses de prorogation de la Société comportent obligatoirement :

a) [Abrogé, 2001, ch. 35, art. 1]

b) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de la Société afin d'empêcher des non-résidents d'être les détenteurs ou les véritables propriétaires ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'une quantité totale d'actions avec droit de vote qui confèrent plus de vingt-cinq pour cent — ou le pourcentage supérieur prévu par règlement du gouverneur en conseil — des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées — directement ou indirectement — par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à vingt-cinq pour cent — ou le pourcentage supérieur prévu pour l'application de l'alinéa b) — du nombre total des votes exercés à cette assemblée;

d) des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

e) des dispositions fixant le siège social de la Société dans la Communauté urbaine de Montréal.

11. En avril 2003, la défenderesse s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (L.R.C. (1985), ch. C-36) et le 13 août 2004, suite à une réorganisation corporative, la division interne des services techniques d'Air Canada, portant le nom d'*Air Canada Technical Services* (ci-après « ACTS »), est devenue une société distincte, le tout tel qu'il appert de l'état de renseignements d'une personne morale au Registraire des entreprises du Québec, communiqué comme **Pièce P-2**;
12. Malgré le transfert d'activités d'Air Canada vers ACTS, Air Canada a continué à satisfaire aux prescriptions de la *Loi sur la participation*, notamment par le maintien des centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg;
13. Air Canada et ACTS ont ainsi conclu des ententes prévoyant que cette dernière continuerait de faire les travaux de révision et d'entretien des moteurs,

composantes et cellules des appareils d'Air Canada, tel que l'oblige la *Loi sur la participation*;

14. En 2006, à l'issue de transactions intervenues entre Air Canada et ACTS, il a été convenu que les activités de révision et d'entretien des appareils d'Air Canada seraient cédées à une société nouvellement créée le 17 juillet 2007, Aveos Performance Aéronautique inc. (ci-après «Aveos»), tel qu'il appert notamment de l'état des renseignements d'Aveos du Registraire des entreprises du Québec, communiqué comme **Pièce P-3**;
15. L'entente officialisant ce transfert des activités d'Air Canada vers Aveos a été conclue en octobre 2007;
16. Le ou vers le 31 janvier 2011, alors que les employés syndiqués étaient toujours à l'emploi de la défenderesse, une ordonnance de transfert d'accréditation a été rendue par le Conseil canadien des relations industrielles, tel qu'il appert d'une copie de cette ordonnance, datée du 31 janvier 2011, communiquée comme **Pièce P-4**;
17. L'ordonnance P-4 a entériné une entente visant à régir la transition des employés des centres de révision d'Air Canada vers Aveos, signée le 8 janvier 2009 par la défenderesse et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (ci-après «AIMTA»), une association qui représentait notamment les travailleurs d'Air Canada, le tout tel qu'il appert d'une copie de cette entente, communiquée comme **Pièce P-5**;
18. L'entente P-5 prévoit notamment le paiement par Air Canada aux travailleurs d'une indemnité de départ au sens de l'article 235 du *Code canadien du travail* (L.R.C. (1985), ch. L-2), dans l'éventualité où Aveos deviendrait insolvable avant le 30 juin 2013;
19. Le 14 juillet 2011 marque la première journée de travail des membres du groupe au sein d'Aveos;
20. L'octroi de contrats de services d'Air Canada vers Aveos n'était garanti que pour une courte période, déterminée en fonction du secteur d'activité;
21. En effet, Aveos et Air Canada étaient parties à des contrats généraux de services d'entretien depuis le mois d'octobre 2006, aux termes desquels Aveos devait fournir à Air Canada divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et d'entretien des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils et des services d'entretien des composantes, le tout tel qu'il appert de la page 58 du Rapport de gestion publié en 2009 par Air Canada, communiqué comme **Pièce P-6**;

22. Aux termes de ces contrats, Air Canada faisait d'Aveos son fournisseur exclusif pour la prestation des services de révision générale, d'entretien des moteurs, d'entretien des groupes auxiliaires et d'entretien de certaines composantes;
23. À ce titre, le contrat de services de révision générale, qui devait prendre fin en octobre 2011, n'a été prolongé que jusqu'en juin 2013;
24. Le contrat de services relatif à l'entretien des réacteurs devait quant à lui prendre fin en octobre 2013, sauf pour certains types de réacteurs pour lesquels les parties avaient convenu une prolongation jusqu'au 31 décembre 2018;
25. Pour ce qui est des autres contrats d'entretien, ceux-ci devaient prendre fin en octobre 2013;
26. Quant à la division relative à l'entretien en ligne, celle-ci demeurait sous la responsabilité d'Air Canada;
27. Or, malgré ce qui précède, au début de l'année 2012, les travaux confiés à Aveos par la défenderesse ont diminué substantiellement et aucune entente n'est intervenue quant au renouvellement des contrats de service signés en 2006;
28. Le 18 mars 2012, invoquant des difficultés économiques, Aveos a fermé ses portes et s'est placée le lendemain sous la protection de la *Loi sur les arrangements des créanciers des compagnies* ;
29. En avril 2012, suivant la perte d'emploi des employés des centres de révision d'Air Canada, la Procureure générale du Québec (PGQ) a entrepris des procédures judiciaires afin de faire déclarer que la défenderesse contrevenait au paragraphe 6 (1)d) de la *Loi sur la participation*, tel qu'il appert de la requête introductive d'instance dans le dossier de la Cour portant le numéro 500-17-071545-126, communiquée au soutien des présentes comme **Pièce P-7**;
30. Le 4 février 2013, l'Honorable Martin Castonguay, J.C.S., a accueilli la requête en jugement déclaratoire de la PGQ selon ses conclusions, tel qu'il appert d'une copie du jugement datée du 4 février 2013, communiquée comme **Pièce P-8**;
31. Le 3 novembre 2015, la Cour d'appel du Québec, dans un arrêt unanime (5 juges) a confirmé ce jugement, tel qu'il appert d'une copie de cet arrêt daté du 3 novembre 2015, communiquée comme **Pièce P-9**;
32. Les conclusions du jugement de la Cour supérieure, confirmées par la Cour d'appel, sont les suivantes :

[281] **DÉCLARE** que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance »);

[282] **DÉCLARE** que la défenderesse contrevient à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils;

[283] **DÉCLARE** que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;

33. La défenderesse a demandé, le ou vers le 30 décembre 2015, l'autorisation de se pourvoir devant la Cour suprême du Canada, tel qu'il appert du Registre de la Cour suprême pour le dossier de cour portant le numéro 36791, communiqué au soutien des présentes comme **Pièce P-10**;
34. Le 26 février 2016, la défenderesse a déposé au dossier de la Cour suprême une requête pour demander que la décision sur la demande d'autorisation d'appel soit reportée jusqu'après le 15 juillet 2016;
35. Le 22 juin 2016, la *Loi sur la participation* a été modifiée afin de permettre à la défenderesse de modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs activités d'entretien ainsi que le niveau d'emploi attaché à ces activités (L.C. 2016, ch. 8);
36. L'article 6 (1)d) a été remplacé par ce qui suit

« **d)** des dispositions l'obligeant à exercer ou à faire exercer des activités d'entretien d'aéronefs, notamment toute forme d'entretien relatif aux cellules, aux moteurs, aux éléments constitutifs, à l'équipement ou aux pièces, en Ontario, au Québec et au Manitoba;
37. Le législateur fédéral a aussi modifié l'article 6 de la *Loi sur la participation* en ajoutant le paragraphe 4, qui se lit comme suit :

(4) Sans éliminer l'exercice d'activités d'entretien d'aéronefs en Ontario, au Québec ou au Manitoba, la Société peut, dans le cadre de l'exercice des activités visées à l'alinéa (1)d) dans chacune de ces provinces, modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités dans chacune de ces provinces ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités.
38. Ainsi, l'obligation qu'avait la défenderesse de maintenir des centres de révision et d'entretien a été à toutes fins pratiques annihilée le 22 juin 2016, de sorte que le demandeur limite sa réclamation pour perte de revenus et perte d'avantages sociaux jusqu'à ce moment;
39. Le 28 juin 2016, la défenderesse s'est désistée de sa demande d'autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada de sorte que le jugement de la Cour

d'appel a acquis l'autorité de la chose jugée;

B. LA SITUATION PARTICULIÈRE DU DEMANDEUR

i) L'EMPLOI DU DEMANDEUR AU SEIN D'AIR CANADA

40. Le demandeur est né le 14 novembre 1965 et il est embauché par Air Canada alors qu'il n'a que vingt-et-un (21) ans;
41. À ce moment, le demandeur n'a aucune formation de mécanicien, que ce soit un *Diplôme d'études collégiales* (DEC) ou autre formation reconnue dans le domaine;
42. Il a d'abord travaillé à la cafétéria d'Air Canada pendant dix (10) mois avant d'être transféré dans l'atelier de composantes mécaniques (catégorie 7) à titre d'apprenti mécanicien;
43. En 1992, le demandeur a été mis à pied pour une période d'environ un (1) an faisant en sorte que la date qui se trouve dans son *Relevé de prestations et choix d'options* est la date révisée de son début d'emploi, soit le 9 mai 1988, tel qu'il appert dudit relevé déposé au soutien des présentes comme **Pièce P-11**;
44. Pendant toute la période où il a été à l'emploi d'Air Canada, soit de 1988 à 2011, le demandeur a été affecté au centre de révision et d'entretien situé dans la région de la Communauté urbaine de Montréal;
45. Toute la formation et la spécialisation du demandeur en tant que mécanicien a été acquise au sein de l'entreprise au fil d'une période de huit (8) ans lui ayant permis d'atteindre le titre de mécanicien niveau 4;
46. En effet, le demandeur précise qu'il était possible à cette époque d'être formé à l'interne au sein d'Air Canada pour ce type de poste, alors qu'aujourd'hui la réglementation en vigueur fait en sorte que l'obtention du DEC ou d'un *Diplôme d'études professionnelles* (DEP) ainsi qu'une formation à l'interne est requise afin d'occuper un tel poste;
47. À ce titre, afin d'obtenir la certification requise, le demandeur a effectué une formation de sept-cent-trente-cinq (735) heures en classe dispensée par la défenderesse lui ayant permis d'obtenir une attestation de réparation et de révision de composantes mécaniques, hydrauliques, de carburants et pneumatiques de composantes d'avion, le tout tel qu'il appert de l'attestation datée du 2 février 1993 déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-12**;

48. L'obtention de ce certificat était également conditionnelle à ce que le demandeur effectue quatre (4) ans de travail pratique sous supervision;
49. Dans cette même période, le demandeur a reçu une formation pratique de révision et de réparation des accessoires mécaniques de circuits de carburants, pneumatiques et hydrauliques;
50. À partir de la quatrième année de service, le demandeur a obtenu la certification *Shop Certification Authority (SCA)* lui permettant de certifier les pièces d'avion;
51. Le demandeur a toujours effectué de la formation continue afin d'obtenir l'expertise nécessaire lui permettant de devenir un spécialiste en composantes d'avion. Les spécialisations du demandeur sont alors devenues plus complexes et spécifiques;
52. Les certifications acquises par le demandeur sont toujours valides et il possédait et possède toujours les qualifications nécessaires afin d'occuper un poste au sein d'Air Canada;
53. Ainsi, le demandeur possède déjà la formation interne nécessaire à tout nouvel employé embauché par Air Canada dans l'un des centres de révision et d'entretien prévus à la *Loi sur la participation*;

ii) LE TRANSFERT VERS AVEOS ET LA FERMETURE DU CENTRE DE RÉVISION ET D'ENTRETIEN

54. Le 13 juillet 2011 marque le dernier jour de travail du demandeur chez la défenderesse alors que le lendemain, le 14 juillet 2011, la totalité des employés basés au centre de révision de Montréal qui ont choisi l'option d'Aveos y sont transférés;
55. Cette transition a été effectuée malgré que le demandeur ait protesté activement contre celle-ci;
56. De plus, lors de la transition, le demandeur avait le choix d'être mis à pied ou de travailler pour la société Aveos. Comme il avait une famille dont il devait subvenir aux besoins, il a choisi la seconde option ;
57. Or, peu de temps après la transition vers Aveos, le demandeur a été avisé de la cessation de son emploi qui devenait effective en date du 18 mars 2012, résultant de la fermeture des portes du centre de révision et d'entretien de Montréal durant la même période;
58. Le demandeur, alors âgé de quarante-six (46) ans et cumulant vingt-trois (23) années de service, recevait à cette époque un salaire annuel moyen de

67 725,41\$, tel qu'il appert de son *Relevé de prestations et choix d'options* (pièce P-11);

59. Il bénéficiait également de nombreux avantages sociaux, notamment une assurance santé, médicaments et dentaire ainsi qu'un régime de retraite à prestation déterminée ;
60. En raison de l'insolvabilité d'Aveos ayant mené à la fermeture de ses portes en mars 2012, le demandeur a reçu de la défenderesse la somme de 53 993,42\$ à titre d'indemnité versée aux ex-employés (art. 235 du *Code canadien du travail*), le tout tel qu'il appert de la lettre envoyée au demandeur concernant l'indemnité versée en vertu de l'ordonnance 9996-u, déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-13**;
61. D'abondant, selon l'ordonnance d'accréditation (**pièce P-4**), Air Canada devait verser la somme de 55 millions de dollars à titre d'indemnité de départ selon l'article 235 du *Code canadien du travail*, répartie entre les employés advenant la faillite ou l'insolvabilité d'Aveos d'ici au 30 juin 2013;
62. Comme Aveos est devenue insolvable pendant cette période, le demandeur, de même que les autres travailleurs, ont eu droit au paiement d'un montant prévu en cas de séparation en vertu de l'article 235 du *Code canadien du travail*;
63. Or, cette indemnité de départ ne visait que les conséquences de la déconiture d'Aveos sur les anciens travailleurs, puisque l'article 6 (1)d) de la *Loi sur la participation* exigeait qu'Air Canada maintienne en fonction les centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg, ce qui n'a pas été respecté en l'espèce;

iii) LES DOMMAGES SUBIS PAR LE DEMANDEUR

64. À la suite de la fermeture du centre de révision et d'entretien de Montréal, le demandeur a éprouvé de grandes difficultés à se trouver un nouvel emploi, notamment en raison du fait que sa formation n'était pas reconnue par le peu de compagnies étant susceptibles d'offrir des emplois semblables à celui qu'il occupait au sein d'Air Canada;
65. En effet, le demandeur est demeuré sans emploi pour une période approximative d'un an et demi;
66. À ce moment, il a bénéficié de l'assurance-emploi, mais a subvenu avec difficultés aux besoins de sa famille, devant même emprunter une somme de 50 000,00\$ auprès d'une banque afin de pallier les soucis financiers résultant de la perte de son emploi;

67. De plus, pour ces mêmes raisons, le demandeur a dû recourir à des services de remplacement de travail;
68. Finalement, le ou vers le 7 octobre 2013, demandeur a réussi de peine et de misère à se trouver un emploi de mécanicien en réparation et révision de composantes mécaniques aéronautiques, au sein de la société *AJ Walter Technique*, le tout tel qu'il appert de la lettre de confirmation d'emploi d'*AJ Walter Technique* déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-14**;
69. Or, cet emploi comportait une baisse de salaire significative ainsi qu'une réduction des avantages sociaux par rapport à ceux dont il bénéficiait au sein d'Air Canada et d'Aveos;
70. En effet, le demandeur gagne désormais un salaire annuel d'approximativement 55 000,00\$ brut, soit 12 000,00\$ de moins que ce qu'il gagnait chez Air Canada, le tout tel qu'il appert du talon de paie du demandeur déposé au soutien des présentes comme **Pièce P-15**;
71. Le tumulte de la perte d'emploi et l'insécurité en découlant ont été extrêmement difficiles pour le demandeur de même que pour ses proches sur le plan personnel;
72. Outre les pertes pécuniaires, le demandeur a notamment, mais non limitativement, subi les pertes non pécuniaires suivantes résultant directement de la faute de la défenderesse :
- Insomnie liée aux difficultés financières (endettement) consécutives à la perte de son emploi;
 - Tensions familiales;
 - Stress;
 - Remises en question sur son cheminement personnel et professionnel;
 - Diminution de l'estime de soi;
 - Perte de jouissance de la vie (aucune vacance en famille, manque de moyens financiers pour effectuer des activités sociales);
73. À la suite de la fermeture d'Aveos et du centre de révision et d'entretien de Montréal, le demandeur a ressenti une énorme frustration face au comportement adopté par les dirigeants de la défenderesse et d'Aveos dans la gestion de cette situation;
74. Il ressent, encore à ce jour, un grand sentiment d'injustice face à la violation de la *Loi sur la participation* par la défenderesse;
75. Quant aux proches du demandeur, ceux-ci ont évidemment été affectés par la situation du demandeur qui était le pourvoyeur de la famille, ajoutant ainsi au stress et au désarroi ressenti par lui;

76. De plus, pendant trois (3) années consécutives, la famille n'a pu bénéficier de vacances annuelles en raison des difficultés financières du demandeur et de son découragement face à la situation;

III. LES DOMMAGES RÉCLAMÉS PAR LES MEMBRES DU GROUPE

77. Le demandeur demande respectueusement à cette Cour l'autorisation d'intenter une action collective contre la défenderesse afin de leur réclamer une compensation pour le préjudice qu'il a subi, de même que pour chacun des membres du Groupe;
78. Le demandeur et chaque membre du Groupe se retrouvent dans l'une ou l'autre des catégories suivantes :

Catégorie	Dommages subis
A) Employés ayant occupé un nouvel emploi suite à la fermeture d'Aveos	<ul style="list-style-type: none">• Pertes de revenus de la date de la fin d'emploi à la date d'obtention du nouvel emploi;• Pertes de revenus en raison d'un écart de rémunération entre le nouvel emploi obtenu et l'ancien emploi chez Aveos/Air Canada;• Perte ou diminution d'avantages sociaux;• Dommages non pécuniaires;
B) Employés n'ayant pas occupé un nouvel emploi suite à la fermeture d'Aveos	<ul style="list-style-type: none">• Pertes de revenus de la date de la fin d'emploi à la date du jugement final à intervenir, déduction faite des revenus gagnés dans un autre emploi obtenu dans l'intervalle, le cas échéant jusqu'à l'âge de la retraite;• Perte d'avantages sociaux;• Dommages non pécuniaires;
C) Travailleurs décédés	<ul style="list-style-type: none">• Pertes de revenus de la date de la fin d'emploi à la date du décès, déduction faite des revenus

	<p>gagnés dans un autre emploi obtenu dans l'intervalle, le cas échéant;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dommages moraux pour les conjoints, héritiers et ayant droit des travailleurs décédés par suicide en raison des pertes d'emploi visées aux présentes procédures.
--	---

A. PERTES DE REVENUS D'EMPLOI ET PERTE DES AVANTAGES SOCIAUX

79. Le demandeur demande le recouvrement collectif pour ces réclamations à partir des informations qui pourront être mises en preuve lors du procès au mérite, notamment une preuve par sondage et/ou actuarielle;

B. LES DOMMAGES NON PÉCUNIAIRES

80. Le demandeur demande au Tribunal d'arbitrer une indemnité pour tous les membres du groupe à ce titre d'un montant moyen de 20 000 \$ par membre et d'en ordonner le recouvrement collectif et la distribution aux membres selon des modalités qu'il plaira au Tribunal d'ordonner ;

C. LES DOMMAGES PUNITIFS

81. Chaque membre du Groupe est justifié de réclamer de la défenderesse 10 000 \$ à titre de dommages punitifs en raison de l'atteinte illicite et intentionnelle à son droit à la sécurité, à la sûreté, à la dignité et à l'intégrité, droits fondamentaux consacrés par la *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12 et par la *Charte canadienne des droits et libertés*, partie 1 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R.-U.), 1982, c. 11;

IV. LES FAITS DONNANT OUVERTURE À L'EXERCICE DE L'ACTION COLLECTIVE

82. Il va sans dire que tous les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos se sont retrouvés dans une situation analogue à celle du demandeur et parfois pire, la perte d'emploi de ces derniers ayant notamment mené, dans certains cas, à des suicides, divorces et/ou à des faillites personnelles;
83. Certains anciens travailleurs sont d'ailleurs toujours sans emploi et se voient contraints de vivre des prestations d'aide sociale;

84. Dans ces circonstances, le demandeur demande à être autorisé à exercer une action collective pour le compte des personnes faisant partie du Groupe précédemment décrit;
85. Les faits allégués donnent ouverture à un recours individuel de chacun des membres contre la défenderesse

A. LA FAUTE D'AIR CANADA

86. Le demandeur soumet qu'en raison des faits précédemment relatés, Air Canada a engagé sa responsabilité envers chacun des membres du Groupe en violant impunément jusqu'au 22 juin 2016 la *Loi sur la participation* de même que ses statuts, et doit être tenue responsable du préjudice qui en découle;
87. En effet, en vertu de l'article 6 (1)d) de la *Loi sur la participation*, Air Canada avait l'obligation de maintenir les centres de révision et d'entretien dans les villes de Winnipeg, Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;
88. Le maintien de ces centres était d'ailleurs une condition essentielle à la privatisation d'Air Canada, tel qu'il appert des propos tenus le 12 avril 1988 à la Chambre des communes par le vice-premier ministre d'alors, l'Honorable Don Mazankowski :

*« Les grands centres d'exploitation et d'entretien qui ont été construits au fil des ans à Montréal, Toronto et Winnipeg **constituent une source de grande fierté pour Air Canada et un élément fondamental du succès de la compagnie. Aucun centre ne perdra de son importance.** Le centre d'entretien de Winnipeg demeurera une fonction intégrale et prééminente d'Air Canada et l'entretien des avions de la compagnie continuera de se faire à cet endroit. **Les centres seront maintenus en activité, la compagnie devant bâtir pour l'avenir dans un contexte où dominant les forces du marché.***

*Les dispositions de la loi et (ou) le document constitutif de la nouvelle compagnie feront en sorte que son siège social demeure à Montréal, qu'elle fournisse des services dans les deux langues officielles et qu'elle se conforme à la loi sur l'équité en matière d'emploi. **Les employés d'Air Canada peuvent avoir l'assurance que les lignes de conduite de la compagnie en ce qui concerne par exemple les salaires, les pensions, les avantages sociaux, les rapports avec les employés syndiqués et l'équité en matière d'emploi seront maintenues.** »*

[Emphase ajoutée]

le tout tel qu'il appert d'un extrait des débats de la Chambre des communes daté du 12 avril 1988 déposé au soutien des présentes comme **Pièce P-16** ;

89. Cette condition était d'une telle importance que le législateur a cru bon de prévoir une disposition expresse visant à empêcher la société ou ses administrateurs d'y déroger;

90. À ce titre, l'article 7 (1)b) de la *Loi sur la participation* prévoit que :

7 La Société et ses actionnaires et administrateurs ne peuvent:

[...]

b) établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition visée au paragraphe 6(1).

91. Or, tel qu'il appert des faits précédemment exposés, Air Canada a fait défaut de respecter les obligations qui lui incombait en vertu de cette loi, et ce, depuis qu'elle a volontairement omis de maintenir ouvert les centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg jusqu'au 22 juin 2016;

92. Nonobstant la survenance de quelque événement que ce soit, Air Canada avait l'obligation de maintenir les centres ouverts dans les villes concernées à tout le moins jusqu'au 22 juin 2016;

93. Nul n'est au-dessus des lois et Air Canada a agi avec mépris envers ses employés et ex-employés en violant impunément les dispositions impératives de la *Loi sur la participation*;

94. Qu'il suffise de brièvement résumer les événements ayant mené à la déconfiture d'Aveos pour se convaincre qu'Air Canada a sciemment enfreint, contourné et violé la *Loi sur la participation* en toute connaissance de cause:

a. En juillet 2011, la transition des employés d'Air Canada vers Aveos s'opère. Cette entente contient notamment une clause prévoyant les effets d'une faillite éventuelle d'Aveos;

b. Quelques mois plus tard, les travaux confiés par Air Canada à Aveos commencent à diminuer substantiellement;

c. Finalement, en mars 2012, Aveos se place sous la protection de la *Loi sur l'arrangement avec les créanciers des compagnies*.

d. Par la suite, la défenderesse donne en sous-traitance ses travaux d'entretien notamment en les délocalisant à l'étranger, comme l'a noté le juge Castonguay aux paragraphes 148 à 156 de son jugement P-8;

95. En conséquence, lors de la déconfiture d'Aveos en 2012, la défenderesse se devait de reprendre le flambeau afin de s'assurer que les centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg demeurent en activité;

96. Aussi, le demandeur est bien fondé de remettre en question la bonne foi d'Air Canada, considérant qu'il s'est écoulé moins d'un an entre le transfert effectif des employés d'Air Canada vers Aveos et la fermeture de cette dernière;
97. De ce fait, il est permis de croire qu'Air Canada a manigancé et manœuvré pendant toutes ces années afin de tenter de se décharger illégalement de ses obligations;
98. Le demandeur soutient qu'Air Canada a planifié sa stratégie afin de se débarrasser de ses obligations découlant de l'article 6 (1)d) de la *Loi sur la participation*, le tout tel qu'il sera plus amplement démontré à l'audition au fond de l'action;
99. À ce titre, Air Canada a manifestement fait défaut de respecter les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 6 (1)d) de la *Loi sur la participation*, entraînant ainsi une vague de pertes d'emploi dont elle doit être tenue responsable et qui ne serait jamais survenue si elle avait agi en citoyen corporatif responsable;
100. D'abondant, tel que précédemment exposé, depuis la déconfiture d'Aveos le 18 mars 2012, Air Canada a contrevenu à tous les jours jusqu'au 22 juin 2016 aux obligations qui lui incombaient en vertu de cette disposition, constituant ainsi la manifestation de comportements fautifs répétés;
101. Autrement dit, chaque journée pendant laquelle Air Canada contrevient à la *Loi sur la participation* produit un acte dommageable distinct duquel résulte un préjudice quotidiennement renouvelé;
102. Six (6) juges en sont arrivés à la conclusion que la défenderesse a enfreint la *Loi sur la participation* en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision et d'entretien;
103. La Cour d'appel, dans l'arrêt *Air Canada c. Québec (Procureure générale)*, 2015 QCCA 1789 (pièce P-9), a écrit, sous la plume de l'Honorable juge Bich :

[213] Cela signifie donc que, puisqu'Air Canada, que ce soit par elle-même ou par l'intermédiaire d'un sous-traitant, n'exploite plus à Montréal et à Winnipeg les centres de révision qu'elle y exploitait précédemment (c.-à-d. qu'elle n'y maintient plus les activités, décrites par le juge de première instance, qu'elle y menait, ou l'équivalent, activités qui ont été transférées largement hors Canada), elle enfreint non seulement ses statuts, mais également la Loi.

[214] Il n'importe pas que la décision d'Air Canada et de ses administrateurs ait été motivée par des raisons qu'on pourrait juger valables du point de vue des affaires. De telles raisons ne peuvent justifier

d'enfreindre la loi et ne peuvent faire disparaître la transgression, pas plus qu'elles ne permettent de l'ignorer.

[Emphase ajoutée]

104. Par conséquent, en raison de ce qui précède dont notamment les conclusions auxquelles en arrive la Cour d'appel, lesquelles ne peuvent être ignorées et passées sous silence, le demandeur soumet que par l'ensemble des gestes qu'elle a posés, Air Canada a agi de manière fautive engageant ainsi sa responsabilité civile et de *common law* (« *law of torts* ») à l'égard de chacun des membres du Groupe;

B. LE LIEN DE CAUSALITÉ

105. Puisque l'article 6 (1) (d) de la *Loi sur la participation* prévoyait notamment l'obligation pour Air Canada de maintenir les centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg, si Air Canada avait respecté cette obligation de maintien, lesdits centres n'auraient évidemment pas fermé leurs portes;
106. Ainsi, il est clair que les anciens travailleurs d'Air Canada et d'Aveos seraient demeurés à l'emploi des centres de révision et d'entretien de Montréal, Mississauga et Winnipeg ou auraient été rappelés en cas de mise à pied temporaire, étant donné notamment leur expertise rare et pointue;
107. En effet, dans le domaine de l'aéronautique, toute activité est réglementée à tous les niveaux, du démantèlement de l'avion à l'entretien de chaque pièce de l'avion;
108. Cette réglementation provient à la fois de Transport Canada, de l'Aviation civile et des manufacturiers et compagnies aériennes;
109. Les diverses lois et règlements gouvernementaux et internes aux compagnies en jeu requièrent des travailleurs qu'ils soient qualifiés et qu'ils possèdent des certifications spécifiques au type d'appareil, de moteurs et de composantes qu'ils doivent réviser et entretenir;
110. Or, ces diverses certifications s'acquièrent après des mois de formation exigeante et spécialisée, faisant en sorte que les anciens travailleurs sont des experts en la matière;
111. Chacun des membres du Groupe a suivi une formation spécifique et unique, tant théorique que pratique, et a obtenu les certifications nécessaires afin d'être autorisé à opérer au sein des centres de révision et d'entretien;

V. L'ACTION COLLECTIVE SOULÈVE DES QUESTIONS IDENTIQUES, SIMILAIRES OU CONNEXES

112. La situation vécue par le demandeur a également été vécue par tous les autres membres du Groupe;

113. En effet, chacun des membres du Groupe a eu à subir les conséquences inévitables découlant des fautes commises par la défenderesse;
114. Ainsi, les questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes reliant chaque membre du Groupe à la défenderesse que le demandeur entend faire trancher par l'action collective sont les suivantes :
- a) Air Canada a-t-elle commis une faute en contrevenant avant le 22 juin 2016 au paragraphe 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*?
 - b) Air Canada est-elle responsable des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe?
 - c) Quels sont les dommages subis par le demandeur et les membres du groupe?
 - d) Le demandeur et chaque membre du Groupe ont-ils droit à des dommages punitifs ?

VI. LES FAITS ALLÉGUÉS PARAISSENT JUSTIFIER LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES

115. Les faits allégués dans la présente demande justifient les conclusions recherchées par le demandeur; À ce titre, le demandeur soutient ce qui suit:
- a) Air Canada a commis une faute en contrevenant impunément au paragraphe 6 (1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*;
 - b) Air Canada est responsable des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe, en ce que chacun d'entre eux a perdu son emploi suivant la contravention jusqu'au 22 juin 2016 par la défenderesse à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*;
116. La nature de l'action collective que le demandeur entend exercer pour le compte des membres du Groupe est de deux ordres : d'une part, quant aux membres du Groupe qui travaillaient au Québec lors de la fermeture d'Aveos, une action en responsabilité civile pour dommages et intérêts compensatoires ainsi qu'une action en dommages punitifs contre la défenderesse; d'autre part, quant aux membres du Groupe qui travaillaient au Manitoba et en Ontario lors de la fermeture d'Aveos, une action en responsabilité de *common law* (« *law of torts* ») pour dommages et intérêts compensatoires ainsi qu'une action en dommages punitifs de *common law*;
117. Les conclusions recherchées par le demandeur sont les suivantes :

ACCUEILLIR l'action collective du demandeur pour le compte de tous les membres du Groupe;

CONDAMNER la défenderesse à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe une indemnité pour perte de revenus d'emploi;

ORDONNER le recouvrement collectif des réclamations des membres du Groupe pour perte de revenus d'emploi;

CONDAMNER la défenderesse à payer une somme correspondant à la perte de la valeur des avantages sociaux perdus depuis la perte de leur emploi;

ORDONNER le recouvrement collectif des réclamations des membres du Groupe pour la perte de la valeur des avantages sociaux perdus depuis la perte de leur emploi;

CONDAMNER la défenderesse à payer au demandeur et à chaque membre du Groupe une somme de 20 000 \$ pour les troubles et inconvénients et dommages moraux causés par la demanderesse;

ORDONNER le recouvrement collectif de la réclamation pour dommages moraux et troubles et inconvénients;

CONDAMNER la défenderesse Air Canada à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe une somme de 10 000 \$ à chaque membre du Groupe à titre de dommages punitifs;

CONDAMNER la défenderesse à payer sur l'ensemble des sommes mentionnées ci-dessus (sauf la condamnation pour dommages punitifs) l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec* à compter de la date de la signification de la présente demande pour autorisation d'intenter une action collective;

RENDRE toute autre ordonnance que le Tribunal estime indiquée pour sauvegarder les droits des parties;

LE TOUT, avec les frais de justice, y compris tous les frais d'expertise, d'avis aux membres et autres frais connexes;

VII. 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

118. La composition du Groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles portant sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance du *Nouveau Code de procédure civile* en ce que :

- a) Le Groupe se compose de plusieurs milliers de justiciables canadiens qui sont donc dispersés à travers le pays;
- b) Le demandeur n'est pas en mesure de retracer tous les membres du Groupe puisque leurs coordonnées sont susceptibles d'avoir changées au cours des dernières années;
- c) Il est difficile, peu pratique et voire même impossible d'obtenir un mandat de chacun des membres du Groupe et de tous les joindre dans la même procédure;
- d) Il serait également peu souhaitable et contraire aux principes de saine administration de la justice ainsi qu'à la philosophie du nouveau *Code de procédure civile* que chacun des membres du Groupe intente une action individuelle contre la défenderesse;
- e) Considérant la connexité entre les questions soulevées par la situation de chaque membre du Groupe, le principe de la proportionnalité milite en faveur d'une action collective plutôt que pour un recours individuel intenté par chacun des membres;
- f) Au surplus, la multiplicité potentielle des recours individuels des membres du Groupe pourrait engendrer des jugements contradictoires sur des questions de faits et de droit identiques, cela allant à l'encontre des intérêts de la justice;
- g) Dans ces circonstances, l'action collective est la seule procédure appropriée afin que les membres du Groupe puissent effectivement faire valoir leurs droits respectifs et avoir accès à la justice;

VIII. LE DEMANDEUR EST EN MESURE D'ASSURER UNE REPRÉSENTATION ADÉQUATE DE TOUS LES MEMBRES

- 119. Le demandeur requiert que le statut de représentant lui soit attribué;
- 120. Le demandeur est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres pour les raisons ci-après exposées;
- 121. Le demandeur s'est sérieusement impliqué auprès de ses collègues dans le mouvement de protestation et de contestation découlant de la fermeture des centres de révision et d'entretien, et ce, depuis le tout début;
- 122. À ce titre, il a notamment signé une pétition au soutien d'une plainte selon l'article 37 du *Code canadien du travail*;
- 123. De plus, le demandeur a toujours été présent et actif lors des diverses manifestations contre la transition d'Air Canada vers Aveos, il a consulté des conseillers juridiques pour tenter de s'opposer à cette transition et il a participé à

une collecte de fonds visant à acquitter les frais d'avocats découlant de ces démarches;

124. En effet, dès 2009, à la suite des négociations intervenues entre la défenderesse et l'AIMTA afin de conclure l'entente du 8 janvier 2009 (pièce P-5), le demandeur a participé aux démarches visant à mandater M^e Julius Grey afin qu'il rappelle à la défenderesse ses obligations en vertu de 6 (1)d) de la *Loi sur la participation*, le tout tel qu'il appert de la lettre envoyée par M^e Julius Grey à Air Canada le 11 mai 2009 déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-17**;
125. Le même jour, M^e David Perez, conseiller juridique au sein de la défenderesse a répondu à la correspondance de M^e Grey en assurant que la défenderesse déploierait les mesures nécessaires afin de se conformer à la *Loi sur la participation*, le tout tel qu'il appert de la lettre envoyée par M^e David Perez à M^e Julius Grey le 11 mai 2009 déposée au soutien des présentes comme **Pièce P-18**;
126. Depuis 2009, le demandeur a également transmis diverses correspondances à M. Thomas Mulcair, M. Daniel Paillé, M. Bob Ray et M. Stephen Harper afin de requérir leur appui, le tout tel qu'il appert de copies de ces correspondances déposées en liasse au soutien des présentes comme **Pièce P-19**;
127. De plus, le demandeur a participé à de nombreuses entrevues médiatiques, ainsi qu'à des rencontres avec les deux paliers de gouvernement pour défendre la présente cause;
128. D'abondant, il a été présent à toutes les audiences de la Cour supérieure sur la requête en jugement déclaratoire déposée par la PGQ, ainsi qu'à l'audition à la Cour d'appel;
129. Enfin, le 26 novembre 2015, le demandeur a créé l'Association des anciens travailleurs des centres de révision d'Air Canada (ci-après «l'**Association**»), le tout tel qu'il appert d'une copie de l'état des renseignements de l'Association au Registre des entreprises du Québec en date des présentes, **pièce P-20**;
130. Le conseil d'administration de l'Association est actuellement constitué de six (6) autres membres et le demandeur en occupe le poste de président;
131. L'attribution de ce titre par les membres de l'Association démontre que ses pairs ont confiance en lui afin de les représenter adéquatement;
132. Le demandeur est disposé à consacrer tout le temps et l'énergie nécessaires au litige et a déjà montré sa volonté et sa grande disponibilité pour collaborer et assister adéquatement les avocats soussignés et tous les intervenants travaillant dans le présent dossier;

133. Le demandeur est disposé à gérer la présente action collective dans l'intérêt des membres du Groupe qu'il entend représenter et est déterminé à mener à terme le présent dossier;
134. Le demandeur connaît d'ailleurs plusieurs membres du Groupe dans la même situation que lui;
135. Le demandeur a une connaissance personnelle de la cause d'action alléguée dans la présente demande pour autorisation d'exercer une action collective et il comprend bien les faits donnant ouverture à sa réclamation ainsi qu'à celle des membres;

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR la présente demande pour autorisation d'exercer une action collective et pour attribution du statut de représentant;

AUTORISER l'exercice de l'action collective sous la forme d'une action en responsabilité civile pour dommages et intérêts compensatoires ainsi qu'une action en dommages punitifs quant aux membres du Groupe qui travaillaient au Québec lors de la fermeture d'Aveos et en responsabilité de *common law* (« *law of torts* ») pour dommages et intérêts compensatoires ainsi qu'en dommages punitifs de *common law* contre la défenderesse, quant aux membres du Groupe qui travaillaient au Manitoba et en Ontario lors de la fermeture d'Aveos;

ACCORDER à Gilbert Mc Mullen, le statut de représentant aux fins de l'exercice de l'action collective pour le compte du Groupe décrit comme suit :

Tous les anciens travailleurs syndiqués ou non syndiqués qui occupaient un emploi dans les centres de révision et d'entretien d'Air Canada de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg comprenant notamment la révision des composants, des moteurs et des cellules (entretien lourd ou « *heavy maintenance* »), et qui ont subi un préjudice découlant de la fermeture d'Aveos le 18 mars 2012, en raison du défaut d'Air Canada de maintenir ouverts les centres de révision et d'entretien conformément à l'article 6 (1) d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, ainsi que, le cas échéant, les conjoints, héritiers et ayants droit de ces anciens travailleurs.

Pour les fins de la présente action collective, nous entendons par « **conjoint** » les personnes liées par un mariage ou une union civile, ainsi que les personnes qui font vie commune et se présentent publiquement comme un couple, sans égard à la durée de leur vie commune, le tout conformément à l'article 61.1 de la *Loi d'interprétation*, RLRQ, c. I-6;

IDENTIFIER comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :

- a) Air Canada a-t-elle commis une faute en contrevenant avant le 22 juin 2016 au paragraphe 6 (1) d) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada?
- b) Air Canada est-elle responsable des dommages subis par le demandeur et les membres du Groupe?
- c) Quels sont les dommages subis par le demandeur et les membres du groupe?
- d) Le demandeur et chaque membre du Groupe ont-ils droit à des dommages punitifs ?

IDENTIFIER comme suit les conclusions recherchées par l'action collective à être instituée :

ACCUEILLIR l'action collective du demandeur pour le compte de tous les membres du Groupe;

CONDAMNER la défenderesse à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe une indemnité pour perte de revenus d'emploi;

ORDONNER le recouvrement collectif des réclamations des membres du Groupe pour perte de revenus d'emploi;

CONDAMNER la défenderesse à payer une somme correspondant à la perte de la valeur des avantages sociaux perdus depuis la perte de leur emploi;

ORDONNER le recouvrement collectif des réclamations des membres du Groupe pour la perte de la valeur des avantages sociaux perdus depuis la perte de leur emploi;

CONDAMNER la défenderesse à payer au demandeur et à chaque membre du Groupe une somme de 20 000 \$ pour les troubles et inconvénients et dommages moraux causés par la demanderesse;

ORDONNER le recouvrement collectif de la réclamation pour dommages moraux et troubles et inconvénients;

CONDAMNER la défenderesse Air Canada à payer au demandeur et à chacun des membres du Groupe une somme de 10 000 \$ à chaque membre du Groupe à titre de dommages punitifs;

CONDAMNER la défenderesse à payer sur l'ensemble des sommes mentionnées ci-dessus (sauf la condamnation pour dommages punitifs) l'intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec* à compter de la date de la signification de la présente demande pour autorisation d'intenter une action collective;

RENDRE toute autre ordonnance que le Tribunal estime indiquée pour sauvegarder les droits des parties;

LE TOUT, avec les frais de justice, y compris tous les frais d'expertise, d'avis aux membres et autres frais connexes;

DÉCLARER qu'à moins d'exclusion, les membres du Groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective en la manière prévue par le droit québécois;

FIXER le délai d'exclusion des membres à trente (30) jours suivant la date de publication de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du Groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par le jugement à intervenir;

ORDONNER la publication d'un avis aux membres selon des modalités à être déterminées par le juge saisi du mérite;

LE TOUT, avec frais de justice, incluant tous les frais d'experts, ainsi que les frais inhérents à la préparation des différents rapports d'experts, ainsi que les frais d'assistance technique lors de l'instruction à être soumis aux fins de la présentation de la demande.

Montréal, le 14 juillet 2017

Trudel Johnston & Lespérance

TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE

Procureurs du demandeur

Jean-François Bertrand Avocats inc.

JEAN-FRANÇOIS BERTRAND AVOCATS INC.

Avocats conseil pour le demandeur

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

**COUR SUPÉRIEURE
(ACTION COLLECTIVE)**

CSM 500-06-000814-166

GILBERT MC MULLEN

Demandeur

- c. -

AIR CANADA

Défenderesse

LISTE DE PIÈCES

Au soutien de sa demande, le demandeur invoque les pièces suivantes :

- PIÈCE P-1 :** État des renseignements d'Air Canada
- PIÈCE P-2 :** État des renseignements d'ACTS
- PIÈCE P-3 :** État des renseignements d'Aveos
- PIÈCE P-4 :** Ordonnance du Conseil canadien des relations industrielles
- PIÈCE P-5 :** Entente du 8 janvier 2009
- PIÈCE P-6 :** Rapport de gestion publié en 2009 par Air Canada
- PIÈCE P-7 :** Requête introductive d'instance dans le dossier 500-17-071545-126
- PIÈCE P-8 :** Jugement de la Cour supérieure du 4 février 2013
- PIÈCE P-9 :** Jugement de la Cour d'appel du 3 novembre 2015
- PIÈCE P-10 :** Extrait du Registre de la Cour suprême du Canada
- PIÈCE P-11 :** Relevé de prestations et choix d'option
- PIÈCE P-12 :** Attestation de réparation et de révision de composantes
- PIÈCE P-13 :** Lettre concernant l'indemnité versée aux ex-employés
- PIÈCE P-14 :** Lettre de confirmation d'emploi d'AJ Walter Technique
- PIÈCE P-15 :** Talon de paie du demandeur
- PIÈCE P-16 :** Extrait des débats de la Chambre des communes
- PIÈCE P-17 :** Lettre de Me Julius Grey à Air Canada du 11 mai 2009

- PIÈCE P-18 :** Lettre de Me David Perez à Me Julius Grey du 11 mai 2009
- PIÈCE P-19 :** Lettres envoyées par le demandeur à M. Mulcair, M. Paillé, M. Ray et M. Harper, en liasse
- PIÈCE P-20 :** État des renseignements de l'Association des anciens travailleurs des centres de révision d'Air Canada

Ces pièces sont disponibles sur demande.

Montréal, le 14 juillet 2017

Trudel Johnston & Lépérance
TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE
Procureurs du demandeur

Jean-François Bertrand Avocats inc.
JEAN-FRANÇOIS BERTRAND AVOCATS INC.
Avocats conseil pour le demandeur

**COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)
DISTRICT DE MONTRÉAL**

GILBERT MC MULLEN
Demandeur

c.

AIR CANADA et als.
Défenderesse

Notre dossier: 1390-1 BT-1415

**DEMANDE POUR AUTORISATION
D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE
ET POUR ATTRIBUTION D'UN STATUT
DE REPRÉSENTANT MODIFIÉE (14 juillet
2017)
&
LISTE DE PIÈCES**

ORIGINAL

Nom des avocats:

M^e Philippe H. Trudel
M^e Anne-Julie Asselin

TRUDEL JOHNSTON & LESPÉRANCE,
S.E.N.C.
750, Côte de la Place d'Armes, Bureau 90
Montréal (Québec) H2Y 2X8
Tél : (514) 871-8385
Fax : (514) 871-8800