

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000717-146

DATE : Le 30 janvier 2017

SOUS LA PRÉSIDENTENCE DE : L'HONORABLE FRANÇOIS P. DUPRAT, J.C.S.

ROBERT CHOQUETTE

Demandeur

c.

AIR CANADA

Défenderesse

JUGEMENT

I INTRODUCTION

[1] Du 14 septembre au 28 septembre 2014, Monsieur Choquette séjourne à Paris. Il s'y rend par Air Canada grâce à un billet acheté sur le site internet du transporteur.

[2] C'est ce voyage qui est à l'origine de la demande d'autorisation d'intenter une action collective contre Air Canada. Monsieur Choquette vise notamment à obtenir le remboursement du montant de supplément carburant exigé par Air Canada lors de l'achat du billet.

[3] Air Canada conteste que Monsieur Choquette respecte les critères d'autorisation d'une action collective. Au surplus, Air Canada soulève l'absence de compétence de la Cour supérieure pour entendre le recours.

II LA COUR SUPÉRIEURE A-T-ELLE COMPÉTENCE DANS LE PRÉSENT CAS?

[4] Le Tribunal doit en premier lieu trancher la question qui touche sa compétence¹.

[5] L'argument du transporteur sur cette absence de juridiction peut se résumer comme suit :

- a) Le transport aérien au Canada est soumis à la *Loi sur les transports au Canada*² ainsi qu'au *Règlement sur les transports aériens*³;
- b) Dans ce contexte, il appartient seul à l'Office des transports du Canada, à titre de tribunal administratif, de voir à la mise en œuvre de la *Loi* et du *Règlement*;
- c) Notamment, c'est l'Office qui accepte le tarif proposé par le transporteur aérien. Or, le tarif d'Air Canada prévoit que les frais de transport comprennent le supplément international de carburant pour lequel le demandeur présente son autorisation d'action collective;
- d) En vertu de la *Loi*, c'est l'Office qui a compétence pour examiner toute plainte formulée par un consommateur. À titre d'exemple, l'Office a exercé sa compétence pour des plaintes liées au caractère déraisonnable ou trompeur du supplément de carburant⁴;
- e) L'objet de l'action collective proposée par Monsieur Choquette relève en l'espèce du champ de compétence attribué à un tribunal administratif, soit l'Office des transports du Canada, et la Cour supérieure n'a donc pas compétence pour entendre l'action collective.

[6] L'article 33 *C.p.c.* se lit :

La Cour supérieure est le tribunal de droit commun. Elle a compétence en première instance pour entendre toute demande que la loi n'attribue pas formellement et exclusivement à une autre juridiction ou à un organisme juridictionnel.

Elle est seule compétente pour entendre les actions collectives et les demandes d'injonction.

¹ *Infineon Technologies AG c. Option consommateur*, EYB 2013-228582, [2013] 3 R.C.S. 600, 2013 CSC 59, J.E. 2013-1903, paragr. 42.

² L.C.1996, c.10.

³ DORS/88-58.

⁴ *Peter S. Wyant c. Air Canada*, 456-C-A-2009, Décision du 2009-10-30. *Tom Brown c. Air Canada*, 38-C-A-2014, Décision du 2014-02-07. *Tom Brown*- révision de la décision no 38-C-A-2014, 200-C-A-2016, Décision du 2016-06-22.

[7] Il est acquis que l'action collective n'est en réalité qu'un véhicule procédural et ne transforme pas la compétence des tribunaux⁵. Bref, si l'Office s'est vu attribuer une compétence exclusive, la Cour supérieure devra céder le pas.

[8] La Cour d'appel rappelle ce principe dans l'arrêt *Pednault c. Compagnie Wal-Mart du Canada*⁶ :

20 Premièrement, il est acquis que le recours collectif est un mécanisme procédural qui n'ajoute en rien à la compétence de la Cour supérieure. À l'inverse, cette procédure collective ne peut avoir pour effet de soustraire un litige qui relèverait de la compétence exclusive d'un autre tribunal. Comme l'affirme mon collègue le juge Gendreau dans l'arrêt *Carrier c. Rochon*, les dispositions relatives au recours collectif ne créent pas de droit substantif.

[9] Dans ce même arrêt *Pednault*, la Cour d'appel indique le chemin à prendre pour identifier la compétence du tribunal. Le Tribunal doit d'abord examiner les dispositions législatives pertinentes et, ensuite, déterminer l'essence même du litige. Voici un extrait des propos du juge Rochon :

23 Les principes sont connus. Pour déterminer le tribunal compétent, il convient d'identifier le litige en fonction de son essence plutôt qu'en raison d'une qualification formelle retenue par l'une des parties au litige. À l'occasion d'une affaire relative «aux clauses orphelines» qui affectaient surtout les jeunes enseignants et qui avaient été négociées par les syndicats des enseignants et le gouvernement du Québec, la Cour suprême du Canada était appelée à trancher une question de compétence entre l'arbitre en droit du travail et le Tribunal des droits de la personne.

24 La juge en chef McLachlin, pour la majorité, reformule le test applicable de la façon suivante :

...Or, comme nous l'avons vu, il n'existe pas *in abstracto* de présomption légale d'exclusivité. Il faut plutôt se demander dans chaque cas si la loi pertinente, appliquée au litige considéré dans son contexte factuel, établit que la compétence de l'arbitre en droit du travail est exclusive.

25 La juge en chef McLachlin indique que ce test exige, dans une première étape, l'examen des dispositions législatives en cause, plus particulièrement celles qui traitent de la compétence. Ce n'est qu'à la seconde étape de l'examen que devra être considéré le contexte factuel et non «la qualification juridique du litige – la constatation qu'il a trait à la responsabilité délictuelle, aux droits de la personne ou à un contrat de travail – n'est pas déterminante». Elle ajoute, qu'à cette étape :

⁵ *Pellan c. Agence du revenu du Québec* 2012 QCCA 1632, paragr. 21.

⁶ 2006 QCCA 666.

Il faut se demander si le législateur a voulu que le litige, considéré dans son essence et non de façon formaliste, soit du ressort exclusif de l'arbitre ; voir Weber précité. [Soulignements du Tribunal]

[10] Dans le cas présent, le Tribunal retient que ni la *Loi* ni le *Règlement* ne donnent à l'Office une compétence exclusive.

[11] Voici un extrait de la *Loi sur les Transports au Canada* :

25 L'Office a, à toute fin liée à l'exercice de sa compétence, la comparution et l'interrogatoire des témoins, la production et l'examen des pièces, l'exécution de ses arrêtés ou règlements et la visite d'un lieu, les attributions d'une cour supérieure.

(...)

26 L'Office peut ordonner à quiconque d'accomplir un acte ou de s'en abstenir lorsque l'accomplissement ou l'abstention sont prévus par une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie.

27 (1) L'Office peut acquiescer à tout ou partie d'une demande ou prendre un arrêté, ou, s'il l'estime indiqué, accorder une réparation supplémentaire ou substitutive.

(...)

30 L'Office a compétence pour statuer sur une question de fait, peu importe que celle-ci fasse l'objet d'une poursuite ou autre instance en cours devant un tribunal.

31 La décision de l'Office sur une question de fait relevant de sa compétence est définitive.

32 L'Office peut réviser, annuler ou modifier ses décisions ou arrêtés, ou entendre de nouveau une demande avant d'en décider, en raison de faits nouveaux ou en cas d'évolution, selon son appréciation, des circonstances de l'affaire visée par ces décisions, arrêtés ou audiences.

33 (1) Les décisions ou arrêtés de l'Office peuvent être homologués par la Cour fédérale ou une cour supérieure; le cas échéant, leur exécution s'effectue selon les mêmes modalités que les ordonnances de la cour saisie.

(2) L'homologation peut se faire soit selon les règles de pratique et de procédure de la cour saisie applicables en l'occurrence, soit au moyen du dépôt, auprès du greffier de la cour par le secrétaire de l'Office, d'une copie certifiée conforme de la décision ou de l'arrêté en cause, signée par le président et revêtue du sceau de l'Office.

(3) Les décisions ou arrêtés de l'Office qui annulent ou modifient des décisions ou arrêtés déjà homologués par une cour sont réputés annuler ces derniers et peuvent être homologués selon les mêmes modalités.

(4) L'Office peut toujours faire exécuter lui-même ses décisions ou arrêtés, même s'ils ont été homologués par une cour.

[12] En ce qui concerne le *Règlement sur les transports aériens*, voici ce qu'il prévoit :

110 (1) Sauf disposition contraire des ententes, conventions ou accords internationaux en matière d'aviation civile, avant d'entreprendre l'exploitation d'un service international, le transporteur aérien ou son agent doit déposer auprès de l'Office son tarif pour ce service, conforme aux exigences de forme et de contenu énoncées dans la présente section, dans lequel sont comprises les conditions du transport à titre gratuit ou à taux réduit.

(2) L'acceptation par l'Office, pour dépôt, d'un tarif ou d'une modification apportée à celui-ci ne constitue pas l'approbation de son contenu, à moins que le tarif n'ait été déposé conformément à un arrêté de l'Office.

(3) Il est interdit au transporteur aérien d'annoncer, d'offrir ou d'exiger une taxe qui, selon le cas :

- a) figure dans un tarif qui a été rejeté par l'Office;
- b) a été refusée ou suspendue par l'Office.

(4) Lorsqu'un tarif déposé porte une date de publication et une date d'entrée en vigueur et qu'il est conforme au présent règlement et aux arrêtés de l'Office, les taxes et les conditions de transport qu'il contient, sous réserve de leur rejet, de leur refus ou de leur suspension par l'Office, ou de leur remplacement par un nouveau tarif, prennent effet à la date indiquée dans le tarif, et le transporteur aérien doit les appliquer à compter de cette date.

(5) Il est interdit au transporteur aérien ou à ses agents d'offrir, d'accorder, de donner, de solliciter, d'accepter ou de recevoir un rabais, une concession ou un privilège permettant, par un moyen quelconque, le transport de personnes ou de marchandises à une taxe ou à des conditions qui diffèrent de celles que prévoit le tarif en vigueur.

111 (1) Les taxes et les conditions de transport établies par le transporteur aérien, y compris le transport à titre gratuit ou à taux réduit, doivent être justes et raisonnables et doivent, dans des circonstances et des conditions sensiblement analogues, être imposées uniformément pour tout le trafic du même genre.

(2) En ce qui concerne les taxes et les conditions de transport, il est interdit au transporteur aérien :

a) d'établir une distinction injuste à l'endroit de toute personne ou de tout autre transporteur aérien;

b) d'accorder une préférence ou un avantage indu ou déraisonnable, de quelque nature que ce soit, à l'égard ou en faveur d'une personne ou d'un autre transporteur aérien;

c) de soumettre une personne, un autre transporteur aérien ou un genre de trafic à un désavantage ou à un préjudice indu ou déraisonnable de quelque nature que ce soit.

(3) L'Office peut décider si le trafic doit être, est ou a été acheminé dans des circonstances et à des conditions sensiblement analogues et s'il y a ou s'il y a eu une distinction injuste, une préférence ou un avantage indu ou déraisonnable, ou encore un préjudice ou un désavantage au sens du présent article, ou si le transporteur aérien s'est conformé au présent article ou à l'article 110.

(...)

113 L'Office peut :

a) suspendre tout ou partie d'un tarif qui paraît ne pas être conforme aux paragraphes 110(3) à (5) ou aux articles 111 ou 112, ou refuser tout tarif qui n'est pas conforme à l'une de ces dispositions;

b) établir et substituer tout ou partie d'un autre tarif en remplacement de tout ou partie du tarif refusé en application de l'alinéa a).

113.1 Si un transporteur aérien n'applique pas les prix, taux, frais ou conditions de transport applicables au service international qu'il offre et figurant à son tarif, l'Office peut lui enjoindre :

a) de prendre les mesures correctives qu'il estime indiquées;

b) de verser des indemnités à quiconque pour toutes dépenses qu'il a supportées en raison de la non-application de ces prix, taux, frais ou conditions de transport.

(...)

122 Les tarifs doivent contenir :

a) les conditions générales régissant le tarif, énoncées en des termes qui expliquent clairement leur application aux taxes énumérées;

b) les taxes ainsi que les noms des points en provenance et à destination desquels ou entre lesquels elles s'appliquent, le tout étant disposé d'une manière

simple et méthodique et les marchandises étant indiquées clairement dans le cas des taxes spécifiques;

c) les conditions de transport, dans lesquelles est énoncée clairement la politique du transporteur aérien concernant au moins les éléments suivants :

(...)

(ix) la méthode de calcul des frais non précisés dans le tarif,

(...)

[13] Enfin, eu égard au dépôt de plaintes par des consommateurs et les pouvoirs de l'Office, les articles 85.1 et 86 (1) de la *Loi* édictent :

85.1 (1) L'Office ou son délégué examine toute plainte déposée en vertu de la présente partie et peut tenter de régler l'affaire; il peut, dans les cas indiqués, jouer le rôle de médiateur entre les parties ou pourvoir à la médiation entre celles-ci.

(...)

86 (1) L'Office peut, par règlement :

(...)

h) prendre toute mesure concernant le trafic et les tarifs, prix, taux, frais et conditions de transport liés au service international, notamment prévoir qu'il peut

(i) annuler ou suspendre des tarifs, prix, taux ou frais,

(ii) établir de nouveaux tarifs, prix, taux ou frais en remplacement de ceux annulés,

(iii) enjoindre à tout licencié ou transporteur de prendre les mesures correctives qu'il estime indiquées et de verser des indemnités aux personnes lésées par la non-application par le licencié ou transporteur des prix, taux, frais ou conditions de transport applicables au service et qui figuraient au tarif,

(iv) obliger tout licencié ou transporteur à publier les conditions de transport du service international sur tout site Internet qu'il utilise pour vendre ce service;

[14] Le demandeur Choquette propose les questions de faits et de droit suivantes dans la demande d'autorisation⁷ :

⁷ Demande remodifiée pour obtenir l'autorisation d'exercer une action collective du 1^{er} septembre 2016.

- a) Est-ce que les contrats d'achat de titres de transport aérien auprès de la défenderesse des membres du groupe sont régis par la *Loi sur la protection du consommateur*?
- b) Est-ce que la disproportion du coût facturé à titre de « supplément de carburant » pour les vols internationaux par rapport au coût total du carburant pour ces vols constitue une exploitation du consommateur et une lésion objective en contravention de l'article 8 de la *Loi sur la protection du consommateur*?
- c) Est-ce que la défenderesse a violé des dispositions impératives de la *Loi sur la protection du consommateur* en représentant faussement ou trompeusement le « supplément carburant » qu'elle a chargé aux membres du groupe?
- d) Si oui, est-ce que les membres du groupe ont droit au remboursement du « supplément carburant » payé à la défenderesse?
- e) Est-ce que les membres du groupe ont droit à des dommages-intérêts punitifs en vertu de la *Loi sur la protection du consommateur*? Si oui, à combien ont-ils droit?

[15] De l'avis du Tribunal, la question de savoir si la Cour supérieure conserve sa compétence face à ces questions, et malgré la compétence de l'Office en matière de tarifs et de plaintes, est résolue par la Cour d'appel dans l'arrêt *WestJet c. Chabot*⁸.

[16] L'arrêt *WestJet* questionne la compétence de la Cour supérieure en matière d'action collective face à la compétence de l'Office des transports du Canada. En l'espèce, l'Office avait ordonné à WestJet de modifier sa politique tarifaire relativement au déplacement des personnes ayant une déficience. C'est ainsi qu'une action collective a été entreprise contre WestJet pour récupérer des frais excédentaires payés en vertu du tarif mis en cause devant l'Office.

[17] Westjet soulevait qu'il y avait compétence exclusive de l'Office et que le législateur avait implicitement retiré sa compétence à la Cour supérieure et que de toute manière, la Cour supérieure devrait décliner compétence au bénéfice de l'Office et ne devrait ultimement prononcer une condamnation en dommages-intérêts que si l'Office s'était tout d'abord prononcé.

[18] Voici comment la Cour d'appel aborde le problème :

[23] La Cour supérieure ne possède pas de compétence pour régler les moyens de transport au Canada, y compris afin d'imposer directement ou indirectement une forme de réglementation visée par le paragraphe 170(1) de la LTC portant sur le transport des personnes ayant une déficience.

⁸ 2016 QCCA 584, demande d'autorisation à la Cour suprême rejetée le 27 octobre 2016, dossier 37027.

[24] Dans le cadre constitutionnel canadien, si les fonctions judiciaires et législatives ne sont pas nécessairement formellement distinctes l'une de l'autre, il demeure néanmoins qu'une cour de droit commun - telle la Cour supérieure - ne peut s'arroger un pouvoir législatif ou réglementaire qui ne fait pas partie de ses pouvoirs inhérents sans mandat législatif à cette fin. La fonction judiciaire s'appuie donc généralement sur un cadre législatif préexistant et elle consiste généralement à régler des litiges particuliers par application de règles de droit préexistantes. Ainsi, en l'absence de disposition législative habilitante, la fonction judiciaire de la Cour supérieure ne comprend pas la compétence pour imposer un cadre réglementaire régissant les activités économiques, tels les tarifs des transporteurs aériens.

[25] Ainsi, dans la mesure où l'objet ou l'effet de l'action collective introduite par les intimées viserait à régler les tarifs de WestJet, la Cour supérieure n'aurait pas compétence. Par contre, si l'objet ou l'effet de ce recours fait plutôt appel à la compétence adjudicative de la Cour supérieure, alors la question se posant est celle de savoir si cette compétence a été retirée de la Cour supérieure par l'effet de la compétence adjudicative octroyée à l'OTC en vertu de l'article 172 de la LTC. [Soulignements du Tribunal]

[19] Une analyse de l'action collective proposée par Monsieur Choquette montre que celui-ci demande au Tribunal d'exercer ses pouvoirs d'adjudication et de déterminer s'il y a lieu à des dommages. Pour paraphraser la décision de *WestJet*, il n'est pas question ici pour le Tribunal de régler Air Canada et ses tarifs :

[58] L'article 172 précité de la LTC ne prive donc pas la Cour supérieure de sa compétence adjudicative du fait que cette dernière puisse être appelée à interpréter la LTC dans le cadre de l'action collective. Cet article permet à l'OTC d'adjudger de certaines plaintes dans un cadre législatif précis sans enlever compétence à la Cour supérieure sur les recours similaires fondés sur la responsabilité contractuelle. Ce n'est pas parce que la Cour supérieure pourrait être appelée à se prononcer sur certaines dispositions de la LTC qu'on doit en conclure que le Parlement lui a retiré sa compétence adjudicative. Ce n'est certes pas l'effet ni la portée de l'article 172 de la LTC.

[59] Il n'est donc pas opportun de se livrer à l'exercice d'interprétation auquel nous convie l'appelante. La LTC ne contient aucune disposition formelle et expresse attribuant à l'Office une juridiction exclusive sur les différends tel celui soulevé en l'instance et cela est suffisant pour conclure que la Cour supérieure a conservé sa compétence pour se saisir et ultimement décider de l'action collective. [Soulignements du Tribunal]

[20] Tel que mentionné ci-dessus, la Cour retient qu'il n'existe ici aucune disposition de la *Loi* ou du *Règlement* retirant à la Cour supérieure sa compétence pour décider du recours de Monsieur Choquette ou décrétant que seul l'Office a compétence.

[21] Monsieur Choquette allègue essentiellement avoir été trompé par Air Canada au sujet du supplément de carburant. Il base son recours sur les dispositions de la *Loi sur*

la protection du consommateur. Dans l'arrêt *WestJet*, la Cour d'appel a refusé de considérer que la Cour supérieure doit décliner compétence s'il devait y avoir une conclusion à l'effet qu'il y a compétence concurrente entre elle et l'Office.

[22] Voici comment la juge Hogue conclut :

[72] L'action collective instituée par les intimées est de la nature d'une action en responsabilité contractuelle. Pour réussir, les intimées devront donc démontrer que l'appelante a commis une faute contractuelle puisqu'ils ont opté pour un recours contractuel. La faute découlera possiblement du non-respect d'une disposition de la *LTC*, mais aussi des obligations imposées par le *Code civil du Québec* et la *Loi canadienne sur les droits et libertés*. La notion de faute, dans les circonstances n'est pas la même que la notion d'obstacle au transport que l'on retrouve à la *LTC* quoique les intimées s'appuient également sur cette dernière. Il est possible que la notion de faute l'englobe, je n'en décide pas, mais elle peut certainement inclure d'autres actes, gestes ou instruments posés ou adoptés par l'appelante.

[73] L'objectif poursuivi par la *LTC*, lorsqu'elle confère à l'OTC la compétence d'identifier s'il existe des obstacles au transport et ensuite d'y remédier, est différent de la compétence qu'a la Cour supérieure de déterminer si une faute a été commise et s'il y a lieu, d'accorder les dommages-intérêts nécessaires pour compenser le préjudice que cette faute peut avoir causé. La finalité de chacun des exercices n'est pas la même. [Soulignements du Tribunal]

[74] Il n'y a donc pas lieu pour la Cour supérieure de suspendre son analyse afin de laisser l'OTC se prononcer quant à l'existence ou non d'obstacles abusifs aux possibilités de déplacement dans le réseau de transport aérien international. Elle procédera elle-même à déterminer si l'appelante a commis une faute contractuelle en fonction des règles applicables à une action en responsabilité.

[75] Ce faisant, la Cour supérieure sera d'ailleurs en mesure de rendre une décision qui permettra, d'un seul coup, et s'il y a lieu, d'accorder une réparation complète du préjudice subi par plusieurs personnes.

[23] Le demandeur décrit comme suit le syllogisme juridique à la base de sa demande :

3.44 Air Canada a violé des obligations impératives que lui impose la loi d'ordre public qu'est la L.P.C. en commettant des pratiques illégales, soit en faisant des représentations fausses et/ou trompeuses relativement au supplément carburant qu'elle a chargé aux membres du groupe ;

3.44.1 Air Canada a violé la L.P.C en imposant aux consommateurs des frais disproportionnés pour le « supplément carburant » équivalent à de l'exploitation;

3.45 Le supplément carburant fait partie intégrante de tout contrat de vente de billet avec la défenderesse pour ses vols internationaux ;

3.46 Le supplément carburant constitue aussi une importante composante du prix total des billets vendus par la défenderesse ;

3.47 Dans le cas du demandeur, le montant du supplément carburant chargé par Air Canada au demandeur représente, tel qu'indiqué, plus de 51% du prix de vente total du billet qu'Air Canada lui a vendu ;

3.48 Les représentations fausses et trompeuses d'Air Canada relatives au supplément carburant portent donc sur un point important du contrat de vente intervenu entre Air Canada et le demandeur ainsi que sur un élément essentiel du prix de vente du billet aux termes de ce contrat ; il en est de même pour chacun des membres du groupe en ce qui concerne les représentations fausses et trompeuses que la défenderesse leur a faites ;

3.49 Il existe ainsi un lien étroit et incontournable, tant factuel que juridique, entre le contenu des représentations faites par la défenderesse relativement au supplément de carburant qu'elle charge et le billet visé par le contrat de vente intervenu entre Air Canada et le demandeur (...) et les membres du groupe ;

[24] Le demandeur réclame des dommages dont la source est le contrat d'achat du billet suite à des représentations fausses et trompeuses. C'est la finalité de son recours. On ne peut imaginer que c'est l'Office qui possède la compétence exclusive pour appliquer les dispositions de la *Loi sur la protection du consommateur*. En définitive, le Tribunal conclut que la Cour supérieure ne s'est pas vue retirer sa compétence face à l'action proposée par Monsieur Choquette.

III LE DEMANDEUR RESPECTE-T-IL LES CRITÈRES D'AUTORISATION D'UNE ACTION COLLECTIVE?

[25] Pour les raisons qui suivent, le Tribunal est d'avis que le fardeau de démonstration au stade de l'autorisation est rencontré par Monsieur Choquette.

[26] L'article 575 *C.p.c.* énonce les critères requis :

Art. 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.

[27] D'abord, quelques commentaires propres à l'autorisation de l'action collective et qui délimitent le rôle joué par le Tribunal. Il est bien reconnu que le Tribunal doit passer au tamis les demandes d'autorisation afin d'écarter les demandes sans fondement ou qui ne présentent pas de chance de succès. Les faits décrits à la demande sont tenus pour avérés et l'analyse de la valeur du recours repose sur un fardeau de démonstration. En d'autres mots, le demandeur présente-il une cause défendable. L'application des critères recherchés exige une approche libérale.

[28] Le juge Lévesque, dans l'arrêt *Charles c. Boiron*, résume le droit applicable au stade de l'autorisation⁹ :

40 Il est de bon droit de soutenir que la demande d'autorisation d'exercer une action collective est un processus de filtrage et de vérification du mérite possible de l'action. Une telle demande est nécessaire afin d'écarter les recours insoutenables ou frivoles.

41 Cela doit toutefois se faire en ayant à l'esprit que les conditions d'autorisation doivent recevoir une interprétation et une application larges, afin que se réalisent les objectifs de ce type de véhicule procédural.

42 L'alinéa 1003b) *C.p.c.* se limite à établir que la demande d'autorisation d'exercer une action collective doit être accordée si «les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées». C'est ainsi que la Cour suprême expose le principe applicable :

[62] Plus particulièrement, dans le contexte de l'application de l'al. 1003b), notre Cour et la Cour d'appel ont utilisé divers termes, tant en français qu'en anglais, pour décrire et qualifier la fonction de filtrage exercée par le tribunal saisi d'une requête en autorisation d'un recours collectif. En 1981, le juge Chouinard écrivait qu'à l'étape de l'autorisation, la question est de déterminer si «les allégués justifient les conclusions *prima facie* ou dévoilent une apparence de droit» (*Comité régional des usagers*, p. 426). À son avis, le tribunal «écarte d'emblée tout recours frivole ou manifestement mal fondé et n'autorise que ceux où les faits allégués dévoilent une apparence sérieuse de droit» (p. 429).

[...]

[65] Comme nous pouvons le constater, la terminologie peut varier d'une décision à l'autre. Mais certains principes bien établis d'interprétation et d'application de l'art. 1003 *C.p.c.* se dégagent de la jurisprudence de notre Cour et de la Cour d'appel. D'abord, comme nous l'avons déjà dit, la procédure d'autorisation ne constitue pas un procès sur le fond, mais plutôt un mécanisme de filtrage. Le requérant n'est pas tenu de démontrer que sa demande sera

⁹ 2016 QCCA 1716, EYB 2016-271842.

probablement accueillie. De plus, son obligation de démontrer une «apparence sérieuse de droit», «*a good colour of right*» ou «*a prima facie case*» signifie que même si la demande peut, en fait, être ultimement rejetée, le recours devrait être autorisé à suivre son cours si le requérant présente une cause défendable eu égard aux faits et au droit applicable.

[...]

[68] Tout examen du fond du litige devrait être laissé à bon droit au juge du procès où la procédure appropriée pourra être suivie pour présenter la preuve et l'apprécier selon la norme de la prépondérance des probabilités.

43 En somme, cette condition sera remplie lorsque le demandeur est en mesure de démontrer que les faits allégués dans sa demande justifient, *prima facie*, les conclusions recherchées et qu'ainsi, il a une cause défendable. Toutefois, des allégations vagues, générales ou imprécises ne suffisent pas pour satisfaire ce fardeau. En d'autres mots, de simples affirmations sans assise factuelle sont insuffisantes pour établir une cause défendable. Il en sera de même pour les allégations hypothétiques et purement spéculatives. Selon l'auteur Shaun Finn, en cas de doute, les tribunaux penchent en faveur du demandeur sauf si, par exemple, les allégations sont manifestement contredites par la preuve versée au dossier.[Soulignements du Tribunal]

[29] Le Tribunal procédera maintenant à la revue de chacun des critères.

A- L'action collective proposée soulève-t-elle des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes?

[30] Monsieur Choquette fait valoir qu'il existe plusieurs questions communes aux membres du groupe. Ces questions, telles que proposées à la procédure, s'articulent autour de la prémisse que la déclaration d'Air Canada sur son site web et qui décrit ce qu'est le supplément carburant est fallacieuse. Le supplément y est défini comme suit :

Supplément carburant : les transporteurs perçoivent un supplément carburant en vue d'atténuer la volatilité et les fluctuations des coûts d'exploitation associés au prix du carburant. Pour les vols à l'intérieur du Canada et entre le Canada et les États-Unis, le supplément carburant est inclus dans le prix du billet¹⁰.

[31] Monsieur Choquette allègue que le montant facturé est disproportionné eu égard au coût réel du carburant et que cela équivaut à une exploitation du consommateur au sens de la *Loi sur la protection du consommateur*.

[32] Cette question soulève l'application de la *LPC* à Air Canada, la question de savoir s'il y a contravention à l'article 8 de la *LPC*, s'il y a des représentations fausses ou trompeuses à propos du supplément carburant et, enfin, si les membres ont droit au remboursement du supplément et à des dommages punitifs.

¹⁰ Pièce R-4.

[33] Au contraire, Air Canada argumente qu'il y a absence de question commune. Si le transporteur reconnaît qu'il peut y avoir une question commune, soit celle de déterminer si la *LPC* s'applique au transporteur, le recours, selon Air Canada, engendrerait une multitude de mini procès.

[34] Air Canada est d'avis que le recours des membres exige une analyse sur une base individuelle. Par exemple, il faudrait analyser sous quelle circonstance chaque passager a fait l'achat d'un billet et déterminer si ce passager a pu, ou non, être victime d'une fausse représentation. En l'espèce, on ne peut savoir, ni assumer, si chacun des passagers a pris connaissance des conditions d'achat du supplément carburant.

[35] Le transporteur soulève également que l'analyse pourrait varier d'un passager à l'autre eu égard à la route aérienne, les combinaisons de vols, le type d'avion et la variation du prix du carburant d'une période à une autre.

[36] De l'avis du Tribunal, Air Canada fait fausse route dans son application du critère.

[37] La Cour suprême dans l'arrêt *Vivendi* précise qu'une seule question de droit ou de fait identique, connexe ou similaire, est suffisante. Au surplus, le sort de la question n'a pas à apporter une solution complète au litige. Voici ce que les juges LeBel et Wagner écrivent¹¹ :

59 Bref, il est permis de conclure que les questions communes n'appellent pas nécessairement des réponses communes. Au stade de l'autorisation, la procédure civile québécoise retient une conception souple du critère de la communauté de questions. En conséquence, le critère de l'al. 1003a) peut être respecté même si des réponses nuancées doivent être apportées, pour les divers membres du groupe, aux questions communes soulevées par le recours collectif.

60 À la lumière de ces principes, nous sommes d'avis que le juge d'autorisation s'est mépris lorsqu'il a insisté sur la possibilité que de nombreuses questions individuelles doivent éventuellement être analysées. Il aurait dû plutôt se demander si la condition prévue à l'al. 1003a) était remplie, c'est-à-dire si le requérant avait établi la présence d'une question commune qui ferait progresser le règlement du litige pour l'ensemble des membres du groupe et qui ne jouerait pas un rôle négligeable quant au sort du litige. [Soulignements du Tribunal]

[38] Dans l'arrêt *Sibiga*, le juge Kasirer invite les tribunaux à éviter une analyse qui se concentre sur la disparité des ententes contractuelles de chacun des membres. Il écrit¹² :

¹¹ *Vivendi Canada Inc. c. Dell'Aniello*, EYB 2014-231631, 2014 CSC 1, J.E. 2014-124.

¹² *Sibiga c. Fido Solutions Inc.* 2016 QCCA 1299.

123 The judge did not apply this test of a single, significant common question but focussed instead on what he presumed to be disparate contractual arrangement amongst members of the class that, he wrote, precluded him on finding commonality. Again in Vivendi the Supreme Court warned against this kind of analysis that risks overemphasizing variation between members of the class and losing sight of one or more common questions that will advance the class action. Moreover in Infineon, the Court held that it is not necessary that the member of the class be in the same situation but that it is enough that they be in a sufficiently similar situation such that a common question for which the class action seeks answers can be identified. “At the authorization stage” wrote the Supreme Court, “the threshold requirement for common questions is low. [Soulignements du Tribunal]

[39] Soulignons que dans l'arrêt *Union des consommateurs c. Air Canada*¹³, la Cour d'appel devait décider de l'autorisation d'une action collective contre Air Canada qui touchait l'affichage des prix des vols sur le site transactionnel d'Air Canada.

[40] La Cour d'appel retient qu'il y avait en l'espèce des questions identiques, similaires ou connexes à tous les membres du groupe. Il s'agissait de savoir si Air Canada est soumise à LPC et si elle a contrevenu à une disposition de la Loi et, dans l'affirmative, si une réclamation pour dommages existe dont des dommages punitifs. La Cour conclut :

80 Toutes ces questions sont communes aux personnes qui sont dans la même situation que Michael Silas parce qu'elles ont acquis leur billet d'avion par l'intermédiaire du site internet et qu'elles permettent de faire progresser le dossier de chacune d'elle. Par ailleurs, l'établissement des réclamations individuelles peut faire l'objet de la mise en place de différents sous-groupes ou catégories, selon qu'il s'agisse de vols nationaux ou internationaux, des frais concernés ou de quelque autre question, si nécessaire. Soulignons que l'appelante demande qu'un recouvrement collectif soit mis en place.

[41] Dans le présent dossier, la question de la quotité des dommages subis peut effectivement devenir une question individuelle mais n'empêche pas l'autorisation de l'action collective¹⁴. D'ailleurs, rien n'exige que les membres soient dans une situation identique. Le Tribunal retient donc qu'il existe des questions communes en l'espèce, et que ceci est suffisant pour respecter le critère de l'alinéa 1, article 575 C.p.c.

B- Les faits allégués justifient-ils les conclusions recherchées?

[42] Dans son interrogatoire, le demandeur reconnaît être satisfait du prix payé lorsqu'il achète son billet par le site d'Air Canada. Il admet également avoir pu constater le prix chargé pour le supplément carburant. Enfin, le voyage tel que prévu a eu lieu et le transporteur a donc rempli son obligation d'effectuer le transport. Ce n'est qu'à son

¹³ 2014 QCCA 523.

¹⁴ *Vermette c. General Motors du Canada Ltée*. EYB 2008-147722, (C.A.), paragr. 58 à 64.

retour que Monsieur Choquette s'est interrogé, suite à une discussion avec un ami, sur le coût réel du carburant¹⁵.

[43] Il a alors consulté son avocat et reconnaît d'emblée que les références, calculs et graphiques qui apparaissent à la demande d'autorisation, sont le fruit du travail de son avocat. Essentiellement, les allégations tendent à démontrer que le supplément carburant facturé aux passagers ne semble avoir aucun lien avec la consommation de carburant illustrée dans la procédure. Le demandeur allègue qu'Air Canada charge un supplément carburant qui n'a aucun rapport avec la distance parcourue par les appareils pour atteindre leur destination. Il y aurait disproportion entre le supplément carburant facturé et le coût du carburant, tel que calculé à la procédure, pour le transporteur.

[44] Bref, ce n'est qu'après avoir effectué son voyage et après avoir consulté que le demandeur réalise une disproportion dans le coût du supplément carburant. À sa procédure, le demandeur résume les représentations fausses ou trompeuses au soutien de sa réclamation :

3.44 Air Canada a violé des obligations impératives que lui impose la loi d'ordre public qu'est la L.P.C. en commettant des pratiques illégales, soit en faisant des représentations fausses et/ou trompeuses relativement au supplément carburant qu'elle a chargé aux membres du groupe ;

3.44.1 Air Canada a violé la L.P.C en imposant aux consommateurs des frais disproportionnés pour le « supplément carburant » équivalent à de l'exploitation;

3.45 Le supplément carburant fait partie intégrante de tout contrat de vente de billet avec la défenderesse pour ses vols internationaux ;

3.46 Le supplément carburant constitue aussi une importante composante du prix total des billets vendus par la défenderesse ;

3.47 Dans le cas du demandeur, le montant du supplément carburant chargé par Air Canada au demandeur représente, tel qu'indiqué, plus de 51% du prix de vente total du billet qu'Air Canada lui a vendu ;

3.48 Les représentations fausses et trompeuses d'Air Canada relatives au supplément carburant portent donc sur un point important du contrat de vente intervenu entre Air Canada et le demandeur ainsi que sur un élément essentiel du prix de vente du billet aux termes de ce contrat ; il en est de même pour chacun des membres du groupe en ce qui concerne les représentations fausses et trompeuses que la défenderesse leur a faites ;

3.49 Il existe ainsi un lien étroit et incontournable, tant factuel que juridique, entre le contenu des représentations faites par la défenderesse relativement au

¹⁵ Interrogatoire de Robert Choquette en vertu de l'article 1002 C.p.c. du 23 juin 2015.

supplément de carburant qu'elle charge et le billet visé par le contrat de vente intervenu entre Air Canada et le demandeur (...) et les membres du groupe ;

RÉCLAMATION

3.50 La défenderesse a agi avec grossière négligence puisqu'elle connaissait ou devait connaître l'état du droit ;

3.51 La défenderesse abuse et exploite les membres du groupe en exigeant un montant disproportionné pour le « supplément carburant » (...) dans son contrat de vente de billets pour les vols internationaux en représentant faussement et/ou trompeusement le supplément carburant en contravention notamment des articles 8, 40, 41, 219 et 228 de la L.P.C. ;

3.52 Tel qu'il appert de l'illustration présentée dans les Pièces R-7, la défenderesse facture dans certains cas un supplément carburant encore plus élevé que le coût total du carburant requis pour se rendre à destination, alors qu'elle affirme expressément sur son site web que le montant qu'elle charge comme supplément carburant vise simplement qu'à « atténuer la volatilité et les fluctuations des coûts d'exploitation associés au prix du carburant » (en anglais : « to offset partially the volatility of and fluctuations in operating costs associated with the price of fuel. »)

3.53 Chacun des membres du groupe a également subi un préjudice en ce qu'il y a eu une violation d'une condition de fond du Titre I (articles 8, 40 et 41) dans la formation du contrat en vertu de la Loi sur la protection du consommateur ;

3.54 Le demandeur est en droit de réclamer pour lui et pour tous les membres du groupe (...) le remboursement du « supplément carburant » que la défenderesse leur a facturé (...);

3.55 Tenant compte des fautes de la défenderesse, résultant de son ignorance, insouciance et/ou négligence sérieuse et/ou de ses actes intentionnels en rapport à la commission des pratiques illégales, tant en vertu du Titre I que du Titre II, en violation flagrante de la loi d'ordre public qu'est la L.P.C., le demandeur et les membres du groupe sont en droit de réclamer des dommages punitifs de 100 \$ par membre de cette dernière ;

[45] Robert Choquette conclut que les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées. Il allègue des faits suffisamment précis et des circonstances spécifiques pour permettre au Tribunal de déceler si l'autorisation est justifiée. Il confirme également la provenance de l'information au soutien des faits allégués.

[46] Air Canada est d'avis que les allégations de Robert Choquette ne montrent pas une faute du transporteur. On attaque la justesse des calculs contenus à la demande et la faiblesse de la démonstration. Par exemple, Monsieur Choquette admet, lors de son interrogatoire, ne pas avoir tenu compte du type de moteur, de la configuration de

l'avion, du nombre de passagers ni de l'état et l'âge de l'avion. Au surplus, les calculs mis sur pied dans la demande n'émanent pas d'Air Canada mais plutôt de sites internet et ne constituent que des hypothèses.

[47] Référant à nouveau à l'interrogatoire de Monsieur Choquette, Air Canada argumente que celui-ci reconnaît qu'il n'a pas reçu de la part du transporteur une représentation au sujet du calcul du supplément carburant.

[48] Sur la détermination du caractère abusif du supplément carburant, le transporteur souligne qu'à au moins trois reprises l'Office des transports a retenu que le supplément carburant n'était ni injuste ni déraisonnable¹⁶. À ce titre, Air Canada plaide qu'elle se conforme au cadre réglementaire applicable et que son tarif a été approuvé. Selon Air Canada, le demandeur n'allègue aucun préjudice particulier des suites des prétendus manquements à la *LPC* et il n'y a aucun motif pour considérer l'octroi de dommages punitifs.

[49] Le demandeur illustre par des graphiques et tableaux qu'en apparence le coût du carburant exigé des passagers excède le coût réel. Il donne des exemples que la fluctuation du coût du carburant ne correspond pas à l'augmentation du supplément. Il offre des calculs, pour certains vols, de la disproportion entre le coût du carburant et le supplément. Voici un extrait de la demande d'autorisation :

3.14 Sur (...) son site web (...), (...) l'Intimée représente(...) fausement et trompeusement aux membres du groupe que le supplément carburant qu'elle(...) leur charge(...) est un montant qui ne vise qu'à « atténuer la volatilité et les fluctuations des coûts d'exploitation associés au prix du carburant » (en anglais : « to offset partially the volatility of and fluctuations in operating costs associated with the price of fuel. »);

3.15 Or, comme le démontrent clairement les tableaux apparaissent à la Pèce R-6 ci-jointe, le supplément carburant que chargent Air Canada aux membres du groupe est de beaucoup supérieur au montant qui serait requis pour simplement atténuer ou compenser partiellement (« offset partially ») la volatilité et les fluctuations du prix du carburant;

3.16 De fait, dans la plupart des cas, le supplément carburant que charge (...) l'Intimée, à l'ensemble des passagers pour un vol international donné, vise - à défrayer le coût total du carburant consommé par ses appareils pour ses vols internationaux, et non pas, comme (...) l'Intimée l'affirme(...) expressément, à simplement « atténuer la volatilité et les fluctuations le coût du carburant », comme le démontrent clairement plusieurs exemples apparaissant dans les tableaux de la Pièce R-6;

3.17 Pire encore, parfois même le supplément carburant chargé par (...) l'Intimée à l'ensemble des passagers pour un vol international donné, excède

¹⁶ Précité note 4.

d'un montant substantiel le coût total du carburant consommé par ses appareils pour ses vols internationaux, Pièce R-6;

3.18 Par surcroit, bien que (...) l'Intimée affirme(...) expressément que le supplément carburant ne sert qu'à simplement atténuer ou compenser partiellement (« offset partially ») la volatilité et les fluctuations du prix du carburant, le supplément carburant chargé par (...) l'Intimée au cours des 10 dernières années a accru d'une façon exponentielle alors que le coût du carburant n'a augmenté, lui, que de 101% au cours de cette période (septembre 2004 vs septembre 2014).

3.19 À titre d'exemple, comme le démontre la Pièce R-7 ci-jointe, le supplément carburant chargé par (...) l'Intimée pour un vol aller simple Montréal-Paris en septembre 2004 était de seulement 19\$ alors que le supplément chargé pour le même vol en septembre 2014 – soit le vol du Requéant, voir Pièce R-1 - s'élevait à 238\$, ce qui représente une augmentation de 1152% sur dix ans, alors que le coût du carburant, lui, n'a augmenté que de 101 % au cours de cette même période, (voir Pièce R-7);

3.20 De plus, au cours de la période du présent recours collectif, il n'y a eu en réalité que très peu de volatilité dans le prix du carburant de février 2012 à ce jour, tel qu'il appert des documents provenant de l'Index Mundi et Rita produit en liasse comme Pièce R-8;

3.21 Il apparaît de façon évidente dans les graphiques inclus dans la Pièce R-8, selon deux sources de prix du carburant pour avions, qu'il n'y a presque pas eu de fluctuations à la hausse ni de volatilité du prix du carburant pendant la période du présent recours collectif;

3.22 Il apparaît d'ailleurs des graphiques inclus à la Pièce R-8 que les prix ont plutôt été à la baisse au cours de la période du présent recours collectif;

3.23 Le Requéant, avec l'assistance de ses procureurs, a trouvé sur l'internet des tableaux de mise à jour du supplément carburant allant du 9 janvier 2012 au 16 mai 2014, tel qu'il appert des tableaux partiels du supplément carburant appliqué par Air Canada à différentes époques de 2012 à 2014, produits comme Pièce R-7;

3.24 Le Requéant ne prétend pas que ces tableaux sont complets, ni exhaustifs, ces informations complètes étant en la possession (...) de l'Intimée. Ils proviennent entre autres des sites web suivants :

3.25 Le Requéant, avec l'assistance de ses procureurs, a également préparé des tableaux du coût total du carburant pour se rendre à diverses destinations versus les montants facturés comme supplément carburant aux voyageurs;

3.26 Ces tableaux ont pris en considération différents types d'appareils faisant partie de la flotte d'avions d'Air Canada pour les périodes couvertes par le présent recours, tel qu'il appert des Tableaux du calcul du supplément carburant

par rapport au coût du carburant en fonction de la distance parcourue par type d'appareils et les documents au soutien de la compilation de ces tableaux, le tout produit en liasse comme Pièce R-6;

3.27 À titre de premier exemple, le coût total du carburant requis pour un Boeing B777 – (qui est l'appareil qui a servi pour le vol Montréal-Paris-Montréal pris par le Requéant) pour des vols en partance de Montréal vers diverses destinations internationales démontre que le montant du supplément carburant exigible de l'ensemble des passagers sur ces vols représente entre 7% et 137% du coût total du carburant par billet pour se rendre à ces destinations, Pièce R-6;

3.28 À titre de deuxième exemple, le tableau qui suit, pour un Airbus A-330-300 pour des vols en partance de Montréal vers diverses destinations internationales ci-dessous, démontre que le montant du supplément carburant exigible de l'ensemble des passagers sur ces vols représente entre 20% et 211% du coût total du carburant par billet pour se rendre à ces destinations, Pièce R-6;

3.29 À titre de troisième exemple, le coût total du carburant pour un Boeing B767-300 pour des vols en partance de Montréal vers diverses destinations internationales démontre que le montant du supplément carburant exigible de l'ensemble des passagers sur ces vols représente entre 14% et 159% du coût total du carburant par billet pour se rendre à ces destinations, Pièce R-6;

3.30 À titre de quatrième exemple, le coût total du carburant pour un Boeing B787-8 pour des vols en partance de Montréal vers diverses destinations internationales démontre que le montant du supplément carburant exigible de l'ensemble des passagers sur ces vols représente entre 14% et 176% du coût total du carburant par billet pour se rendre à ces destinations, Pièce R-6; [Graphiques et tableaux omis par le Tribunal]

[50] À ce stade, le Tribunal doit prendre pour avérés les allégations du demandeur. Or, il présente, du moins de façon *prima facie*, un argument que le supplément carburant exigé des passagers ayant acheté un billet ne représente pas le coût réel. Il allègue également avoir été trompé et réclame des dommages, soit le remboursement du prix du carburant, et des dommages punitifs selon la *LPC*.

[51] Les arguments soulevés par Air Canada, de l'avis du Tribunal, tiennent plus de l'analyse du fond du litige que de l'autorisation de l'action.

[52] Dans l'arrêt *Charles c. Boiron Canada Inc.*¹⁷ la Cour d'appel rappelle justement que le fardeau du demandeur est une démonstration *prima facie* que les faits allégués justifient les conclusions recherchées. Dans un tel cas, le Tribunal doit accepter qu'il y a une cause défendable. Par exemple, le respect de la *Loi sur les transports au Canada*

¹⁷ Précité note 9.

et du *Règlement* ne rend pas l'action irrecevable l'action collective. Dans *Boiron*, la Cour souligne qu'il faut éviter de décider de l'autorisation en étudiant le fond du litige :

44 Je suis d'avis, et cela dit avec le plus grand respect, que le juge de première instance, tout en exposant adéquatement les principes qu'il lui fallait appliquer au stade de la demande d'autorisation, s'en est clairement éloigné. Il s'adonne à une étude au fond de la question en opposant les éléments de preuve déposés par l'appelante aux arguments de l'intimée, ainsi qu'en retenant que le processus d'approbation d'un produit homéopathique par Santé Canada est fiable.

45 La Cour suprême rappelle, dans l'arrêt *Infineon*, que le respect d'une réglementation, par ailleurs applicable, ne peut être vu comme une fin de non-recevoir à une action civile.

[53] Le fait que le demandeur se fie sur les hypothèses de calcul ou des sources de renseignements qui ne proviennent pas d'Air Canada n'empêche pas la démonstration d'une cause défendable. La preuve n'a pas à être parfaite et peut être indirecte. Dans l'arrêt *Sibiga*, le juge Kasirer écrit sur la qualité de la preuve¹⁸:

71 I agree with the appellant. In my respectful view, the judge committed a reviewable error by evaluating aspects of the case on the balance of probabilities, rather than on the basis of the *prima facie* standard.

72 It was wrong to characterize the allegations and evidence of the difference between the prices paid by consumers and the cost to the respondents as speculative, imprecise and hypothetical. Even in the absence of proof of the exact cost of paid by the respondents to provide their customers with roaming services internationally, there were allegations and evidence before the judge to sustain an arguable case that Fido appears to have charged the consumer a fee for roaming services that was objectively lesionary and that the agreement in respect of roaming fees was abusive, thereby justifying the remedies sought in the motion for authorization. In light of the burden of presentation facing the appellant, there was evidence to sustain a *prima facie* case that, after January 8, 2010, consumers were charged roaming fees by the respondents "at a rate higher than \$5 per MB" that was exploitative and abusive.

73 The key problem facing the appellant in her effort to establish an arguable case for objective lesion is that, as is the case in many consumer actions, the appellant was not in a position to know, at this early stage, the amount or amounts of the wholesale cost of the wireless roaming service incurred by Fido or by any of the respondents.

74 It is true that the appellant failed to bring direct proof of this base cost.

(...)

¹⁸ Précité note 12.

76 As the appellant rightly observes, consumers very often face an informational imbalance when they allege objective lesion in that the merchant, and not the consumer, knows the wholesale cost of the good or service in issue. With respect, the judge did not sufficiently consider this fact. In consumer litigation generally, there are different ways in which courts have allowed consumer-plaintiffs to show, by indirect evidence, that the prices charged to them are exploitative based on a disparity between the consumer price and the wholesale price. These include market comparisons as well as other indicators. Such alternate means of proof should be considered by an authorization judge otherwise consumer class actions might never advance to trial.

77 The judge was harsh with the appellant, noting that in the absence of precise financial evidence of the respondents' costs: "les avocats de la requérante ont puisé des informations à gauche et à droite sans expliquer en quoi ceux-ci sont préférables à d'autres. Pas un mot sur la méthodologie" (para. [115]).

78 The indirect evidence that the price of roaming fees for the class was objectively lesionary and abusive was no doubt imperfect and, if measured on the balance of probabilities, was likely fragile. But it was enough to show that the appellant's claim was not a frivolous one and that, at trial, she would have an arguable case to make on behalf of the class. Indeed in *Infineon*, where the Supreme Court explained the foundation of the *prima facie* case requirement, LeBel and Wagner JJ. were careful to say that a petitioner under article 1003 C.C.P. does not need to advance a "sophisticated methodology", as a general rule, to satisfy the arguable case standard. [Soulignements du Tribunal]

[54] En l'espèce, les tableaux du calcul de la surcharge du carburant démontre l'aspect abusif du coût exigé pour le supplément de carburant¹⁹. Il faut également souligner qu'il n'y a pas d'autre preuve devant la Cour.

[55] De ce qui précède, le Tribunal retient qu'en apparence, Monsieur Choquette établit une cause d'action défendable. Enfin, à ce stade, Monsieur Choquette démontre une apparence d'une violation de nature contractuelle qui est contraire à la LPC. L'arrêt de la Cour suprême dans *Richard c. Time Inc.* reconnaît le principe que le manquement à une obligation en vertu de la LPC entraîne l'application d'une présomption absolue de préjudice pour le consommateur. La Cour écrit²⁰ :

112 Dans la mesure où il possède l'intérêt juridique requis, un consommateur peut, sous réserve des autres recours prévus par la loi, tenter une poursuite en vertu de l'art. 272 L.p.c. afin de faire sanctionner la violation par un commerçant ou un fabricant d'une obligation que lui impose la L.p.c., un règlement adopté en vertu de celle-ci ou un engagement volontaire. La jurisprudence de la Cour d'appel confirme à juste titre que le recours prévu à l'art. 272 L.p.c. est fondé sur la prémisse que tout manquement à une obligation imposée par la loi entraîne

¹⁹ Pièce R-6.

²⁰ EYB 2012-202688, [2012] 1 R.C.S. 265, 2012 CSC 8, J.E. 2012-469.

l'application d'une présomption absolue de préjudice pour le consommateur. Dans l'arrêt *Nichols c. Toyota Drummondville*, le juge Gendreau a souligné que «le commerçant poursuivi selon l'article 272 ne peut offrir la défense d'absence de préjudice subi par le consommateur pour faire rejeter l'action» (p. 749). Le recours prévu à l'art. 272 *L.p.c.* diffère en cela de celui qu'établit l'art. 271 *L.p.c.* En effet, cette dernière disposition sanctionne la transgression de certaines règles de formation du contrat de consommation. Par contraste, l'art. 272 *L.p.c.* ne vise pas simplement à sanctionner les manquements à des exigences formelles de la loi, mais toutes les violations préjudiciables au consommateur (*Boissonneault c. Banque de Montréal*, [1988] R.J.Q. 2622 (C.A.)).

113 La nature des obligations dont la violation peut être sanctionnée par le biais de l'art. 272 *L.p.c.* est essentiellement de deux ordres. La *L.p.c.* impose d'abord aux commerçants et aux fabricants un éventail d'obligations contractuelles de source légale. Ces obligations se retrouvent principalement au titre I de la loi. La preuve de la violation de l'une de ces règles de fond permet donc, sans exigence additionnelle, au consommateur d'obtenir l'une des mesures de réparation contractuelles prévues à l'art. 272 *L.p.c.* Comme la juge Rousseau-Houle l'a affirmé dans l'arrêt *Beauchamp c. Relais Toyota inc.*, «[l]e législateur présume de façon absolue que le consommateur subit un préjudice par suite d'un manquement par le commerçant ou le fabricant à l'une ou l'autre de ces obligations et donne au consommateur la gamme des recours prévue à l'article 272» (p. 744). Le choix de la mesure de réparation appartient au consommateur, mais le tribunal conserve la discrétion de lui en accorder une autre plus appropriée aux circonstances (L'Heureux et Lacoursière, p. 621). Contrairement à l'art. 271 *L.p.c.*, l'art. 272 ne permet pas au commerçant de soulever l'absence de préjudice en défense pour ce qui est des contraventions aux dispositions du titre I (L'Heureux et Lacoursière, p. 620; *Service aux marchands détaillants Ltée (Household Finance) c. Option Consommateurs*, 2006 QCCA 1319, EYB 2006-110338 (CanLII)).

114 La *L.p.c.* impose ensuite aux commerçants, aux fabricants et aux publicitaires des obligations énoncées au titre II de la loi. Celles-ci leur incombent indépendamment de l'existence d'un contrat de consommation visé par l'art. 2 de la loi. Contrairement aux obligations imposées en vertu du titre I de la loi, qui régissent la phase contractuelle, les interdictions relatives à certaines pratiques de commerce réglementent la phase précontractuelle. Comme M^e Françoise Lebeau l'a souligné, les dispositions du titre II de la *L.p.c.* imposent aux commerçants, aux fabricants et aux publicitaires un devoir de loyauté et une obligation d'information au cours de la période précédant la formation du contrat (p. 1020). Le législateur poursuit un objectif évident en matière de pratiques de commerce : celui d'assurer la véracité des représentations précontractuelles afin d'éviter que le consentement du consommateur soit vicié par une information déficiente, frauduleuse ou abusive. [Soulignements du Tribunal]

[56] En somme, au stade de l'autorisation, le Tribunal retient que Monsieur Choquette établit que les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées.

C- La composition du groupe rend-elle 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?

[57] Voici ce que le demandeur Choquette allègue au sujet de la composition du groupe :

4.1 Le demandeur soumet qu'il n'est pas le seul à avoir subi des dommages causés par la faute de la défenderesse ;

4.2 Il soumet que plusieurs centaines de milliers de consommateurs ont acheté des billets pour des vols internationaux de la défenderesse à partir de son site web transactionnel;

4.3 Air Canada est parmi les principaux transporteurs aériens au monde. Selon le rapport annuel d'Air Canada (page intitulé « Points saillants »), Air Canada a transporté 35,8 millions de passagers en 2013, soit 2,3 millions de plus de passagers qu'en 2012, Pièce R-9 (rapport annuel 2013);

4.4 La défenderesse offre ses services, notamment, à la largeur du Québec, il est raisonnable de croire que les membres du groupe sont largement dispersés géographiquement ;

4.5 Le demandeur soumet qu'il est non seulement difficile ou peu pratique, mais impossible de procéder selon (...) le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance ;

4.6 Il soumet qu'il n'a pas accès à la liste des noms et adresses des membres du groupe puisque cette information est en possession de la défenderesse ;

4.7 Également, les membres du groupe se trouvent dans toutes les régions du Québec;

4.8 Le demandeur soumet que le nombre élevé des personnes visées par la présente action collective et qui sont membres du groupe rend la tâche d'identification des membres du groupe et la possibilité d'obtenir un (...) mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui impossible ;

4.9 Ce nombre élevé à lui seul ne permet pas au demandeur de se joindre à tous les autres membres du groupe dans une même demande en justice et rend (...) la jonction d'instance également impossible ;

4.10 Pour atteindre tous les membres du groupe, le demandeur n'a d'autre choix que de procéder par une action collective ;

4.11 Le tribunal possède les informations nécessaires pour pouvoir évaluer et présumer que d'autres personnes que le demandeur ont une réclamation à faire valoir et que leur nombre est élevé ;

4.12 L'intérêt de la justice justifie cette façon de procéder pour rejoindre le plus grand nombre de membres du groupe et de la manière la plus efficace;

[58] Air Canada conteste que le demandeur respecte ce critère. Essentiellement, le transporteur est d'avis que Tribunal ne devrait pas autoriser une action collective alors qu'on ignore la taille et la composition du groupe proposé. Au contraire, Monsieur Choquette plaide qu'il n'a pas l'obligation de prouver le nombre exact des membres ni de les identifier : un nombre important de consommateurs sont dans la même situation. Au surplus, à prime abord, c'est le transporteur qui possède l'information qui permettrait d'identifier précisément le groupe.

[59] Le Tribunal réfère ici à la décision de la Cour d'appel dans l'affaire *Martel c. Kia Canada Inc.*²¹, où la Cour retient que l'identification des membres devient moins importante si on peut accepter que l'action collective concerne manifestement un grand nombre de personnes :

29 Par ailleurs, dans l'arrêt *Lévesque c. Vidéotron* que le juge n'a pas eu le bénéfice de consulter puisqu'il a été rendu après le jugement frappé d'appel, une affaire où il était reproché au requérant de ne pas avoir recherché d'autres membres ni tenté d'indiquer leur nombre potentiel¹², comme dans le présent cas, notre Cour a elle aussi tempéré le devoir d'enquête imposé au requérant dans l'arrêt *Del Guidice*. Elle rappelle que le niveau de recherche que doit effectuer un requérant dépend essentiellement de la nature du recours qu'il entend entreprendre et de ses caractéristiques. Si, de toute évidence, il y a un nombre important de consommateurs qui se retrouvent dans une situation identique, il devient moins utile de tenter de les identifier. Voici ce que la juge Bélanger écrit¹³ :

[25] Quoique non requis par le *Code de procédure civile*, il est vrai qu'il est habituel au Québec qu'un représentant ou un bureau d'avocats agissant pour lui crée une page Internet qui permet aux éventuels membres de manifester leur intérêt pour le recours envisagé par l'inscription de leurs noms sur une liste prévue à cet égard. Cette façon de procéder a l'avantage de permettre la démonstration qu'un certain nombre de personnes estiment pouvoir faire partie du groupe proposé et même d'identifier certaines de leurs caractéristiques.

[26] Il est exact de dire que, généralement, une personne qui veut se voir reconnaître le statut de représentant d'un groupe ne peut se contenter de présenter son seul dossier pour obtenir l'autorisation d'exercer un recours collectif. Elle doit effectuer certaines démarches qui lui permettront de démontrer qu'elle n'est pas seule dans sa situation et que plusieurs autres personnes démontrent un intérêt à poursuivre. En bref, elle doit démontrer l'existence d'un véritable groupe. En effet, le juge saisi de la demande d'autorisation a besoin d'un minimum d'informations sur la taille et les caractéristiques essentielles du groupe visé pour évaluer le respect du paragraphe 1003 c) *C.p.c.*. De plus, il a

²¹ 2015 QCCA 1033.

souvent besoin de précisions pour évaluer l'insatisfaction des membres du groupe et la pertinence de recourir à l'action collective.

[27] Toutefois, le niveau de recherche que doit effectuer un requérant dépend essentiellement de la nature du recours qu'il entend entreprendre et de ses caractéristiques. Si, de toute évidence, il y a un nombre important de consommateurs qui se retrouvent dans une situation identique, il devient moins utile de tenter de les identifier. Il est alors permis de tirer certaines inférences de la situation.

[28] Le recours proposé ici a ceci de particulier que l'on peut présumer que les intimées possèdent toutes les données nécessaires à l'estimation du nombre d'abonnés concernés par le recours, ainsi que le nombre de locations de «Films pour adultes – Torride» effectuées par ces derniers. En effet, les relevés mensuels produits par l'appelant indiquent, de façon précise, la journée et l'heure de la location de chacun de ces films. Le tarif de 10,99 \$ correspondant, à ce que j'en comprends, au montant facturé pour cette catégorie de films.

[29] De plus, nous pouvons raisonnablement présumer qu'un certain pourcentage des quelque 1,8 million d'abonnés des intimées, quoique, inconnu à ce moment, loue des «Films pour adultes - Torride». C'est le constat qu'a fait la juge et elle a eu raison de le faire. Dans ce contexte très précis, l'identification d'autres membres potentiels ou encore d'une approximation quant à leur nombre devient secondaire. Par ailleurs, les intimées possèdent ces informations et elles étaient en mesure d'apporter des précisions quant à leur nombre au moment de la demande d'autorisation, si elles estimaient que ces données pouvaient être pertinentes au rejet de la demande.

[60] Dans le cas présent il est à toute fin pratique impossible pour Monsieur Choquette de rejoindre les passagers qui, comme lui, auraient acheté un billet par le site d'Air Canada pour un vol international. L'action collective est appropriée dans un tel cas.

D- Le demandeur Choquette est-il en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres?

[61] Air Canada soulève que Monsieur Choquette n'est pas un représentant adéquat puisqu'il n'a pas démontré l'existence d'un recours personnel valide. Le Tribunal a déjà considéré que le demandeur faisait état, de façon *prima facie*, d'une cause défendable.

[62] Les autres reproches touchent essentiellement la composition du groupe et les efforts inexistantes, selon Air Canada, par Monsieur Choquette de se renseigner en l'espèce. Voici ce qu'Air Canada allègue :

- A) Le demandeur ne sait pas si Air Canada perçoit toujours le supplément carburant;

- B) Ce sont ses procureurs qui ont préparé l'essentiel des calculs à la base du recours proposé et il n'est pas en mesure d'en expliquer la méthodologie;
- C) Il n'a pas pris connaissance du tarif d'Air Canada et n'a aucune connaissance du cadre réglementaire applicable à l'approbation de ce tarif, incluant le supplément carburant;
- D) Il n'est pas familier avec l'Office, n'a pas visité leur site web, n'a pas autrement contacté l'Office,
- E) Il n'a pas contacté Air Canada ni formulé quelque plainte que ce soit relativement au supplément carburant, outre la présente instance,
- F) Il n'a pas tenté de contacter les autres membres du groupe proposé et considère que ce n'est pas son rôle de le faire.²²

[63] De l'avis du Tribunal, la décision de la Cour d'appel dans l'arrêt *Sibiga* répond aux arguments d'Air Canada. Le juge Kasirer écrit au sujet de la représentation adéquate²³ :

97 Article 1003(d) C.C.P. directs that the member seeking the status of representative be "in a position to represent the class adequately / en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres". As the judge correctly observed, this is generally said to require the consideration of three factors: a petitioner's interest in the suit, his or her qualifications as a representative, and an absence of conflict with the other class members. These factors should, says the Supreme Court, be interpreted liberally: "No proposed representative should be excluded unless his or her interest or qualifications is such that the case could not possibly proceed fairly".

98 The judge found that the appellant was not in a position to represent members of the class adequately for two reasons. First, she had an insufficient interest in the suit because of the lead taken by counsel in planning and instituting the class action. The judge read the reference to adequate representation in article 1003(d) as an indication by the legislature that the role of the representative must be "au-delà de la simple figuration" (para. [140]) and more than a "simple présence passive" (para. [148]). The lawyers recruited the appellant and, according to the judge's view of things, she would not have any meaningful authority to withdraw their mandate if she lost confidence in their conduct of the case. Secondly, he found that the appellant lacked competence to act as representative for the class as a whole. Her testimony during the examination on discovery indicated that she has an insufficient understanding of the class action that had been instituted in her name. The judge made special mention of one of her answers suggesting she did not understand the calculation of \$5 per MB charged that is the basic measure for membership in the class.

²² Plan d'argumentation de la défenderesse Air Canada du 11 octobre 2016, para. 183.

²³ Précité note 12.

99 The appellant argues that the judge misapplied the law in respect of article 1003(d), in particular by adopting too narrow an interpretation of the interest and competence requirements identified by the Supreme Court. He was mistaken to conclude that she did not have the interest to represent members of the class by placing too much emphasis on the role the lawyers had in initiating this consumer class action. Second, he is said to have erred in respect of the competence criterion by requiring of her a degree of understanding of the basis for her case that was both unrealistic and unnecessary in connection with a complicated consumer class action.

100 I agree with the appellant. [Soulignements du Tribunal]

[64] Le Tribunal a déjà statué qu'il était quasi impossible pour Monsieur Choquette d'identifier d'autres passagers qui ont acheté un billet comme lui. Ceci, règle la question des reproches touchant son absence de tentative de trouver d'autres membres potentiels²⁴.

[65] Le fait que les avocats aient joué un rôle important dans la préparation de la procédure ne disqualifie pas pour autant Monsieur Choquette et ne lui retire pas son intérêt et sa compétence pour être représentant²⁵. Dans *Sibiga*, on a reconnu le statut de représentant en autant qu'il soit démontré, de façon minimaliste, que le demandeur comprend qu'il a été sujet de fausses représentations et a payé un frais déraisonnable :

110 In keeping with the "liberal approach" to the interpretation of article 1003(d), especially suited with the consumer class action, it suffices here that the appellant understand, as she has alleged, that she was billed a disproportionate amount for roaming because of the unfair difference between the amount charged and the real cost of the service to the respondent Fido. She must know that, like herself, others in the class, whether roaming in the U.S. or elsewhere, were also disproportionately billed, either with her own service provider or others who offer like services to Quebecers. She of course must see that her claim raises common questions with others in the class and that she is prepared to represent their interest and her own going forward.

[66] De ceci, le Tribunal est d'avis que Monsieur Choquette est un représentant adéquat.

[67] En conclusion, la demande d'autorisation de Monsieur Choquette obéit aux quatre critères de l'article 575 *C.p.c.* et le Tribunal doit autoriser l'action collective pour le compte du groupe des personnes physiques décrites à la demande d'autorisation.

IV LES FRAIS POUR LES AVIS

[68] Le demandeur requiert du Tribunal que les frais des avis à publier soient assumés par la défenderesse. Air Canada n'a pas de représentations à ce sujet mais

²⁴ *Lévesque c. Videotron* 2015 QCCA 205, paras. 21 à 28.

²⁵ Voir *Sibiga*, précité note 12, para. 104.

suggère que si l'action collective est autorisée, qu'une conférence de gestion soit tenue pour décider de tout ce qui touche l'avis aux membres.

[69] Il est exact que dans *Mouvement d'éducation de défense des actionnaires (MEDAC) c. Société financière Manuvie*²⁶, le tribunal concluait au stade d'une requête pour autoriser et publier l'avis aux membres que la publication et les frais qui en découlent, devaient suivre le sort du jugement final. Dans *Boyer c. Agence métropolitaine de Transport (AMT)*²⁷, le juge Prévost retenait cependant que la partie qui succombe doit supporter les frais :

38 La règle générale relative aux dépens se retrouve à l'article 477 C.p.c. : la partie qui succombe supporte les dépens à moins que le tribunal ne les mitige. Le Tribunal a appliqué cette règle en accueillant la requête pour autorisation d'exercer le recours collectif «avec dépens».

39 La publication de l'avis aux membres, et les frais qui en découlent, ne peuvent être dissociés du jugement d'autorisation selon l'article 1005 c) C.p.c. En conséquence, la partie condamnée aux dépens sur la requête pour autorisation d'exercer le recours collectif doit les payer.

[70] La juge Matteau dans *St-Pierre c. Banque Royale du Canada*²⁸ décide qu'au stade de l'autorisation de l'action collective les frais de l'avis doivent suivre le sort de la demande d'autorisation et adopte les propos du juge Prévost dans *Boyer*.

[71] Le Tribunal est en accord avec cette approche et fera droit à la demande dans les conclusions.

[72] En terminant, le Tribunal n'a pas reçu de représentations sur le district judiciaire approprié en l'espèce. Ceci étant, il est logique que l'action collective procède dans le district de Montréal, la défenderesse y ayant son siège social et les procureurs des parties y ayant leur cabinet.

[73] **POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[74] **DÉCLARE** que la Cour supérieure a compétence en l'instance;

[75] **ACCUEILLE** la demande d'autorisation d'une demande d'action collective de Monsieur Robert Choquette;

[76] **AUTORISE** l'exercice de l'action collective sous la forme d'une action en réduction d'obligation et en dommages-intérêts punitifs;

²⁶ 2011 QCCS 6846, paragr. 30.

²⁷ 2010 QCCS 4984, paragr. 39.

²⁸ EYB 2011-197740, paragr. 91 à 95.

[77] **ATTRIBUE** au demandeur Robert Choquette le statut de représentant aux fins d'exercer l'action collective pour le compte du groupe des personnes physiques ci-après décrits comme suit :

Toutes les personnes physiques qui, au Québec, ont depuis le 8 février 2012 jusqu'au jugement final, acheté un titre de transport aérien à partir du site web transactionnel d'Air Canada pour un vol international (à l'exception des États-Unis) et pour lequel un supplément carburant a été chargé et payé à la défenderesse, et ce, peu importe si le transport aérien a été, dans les faits, opéré par elle ou par l'un ou l'autre des transporteurs membres du regroupement STAR ALLIANCE

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

- a) Est-ce que les contrats d'achat de titres de transport aérien auprès de la défenderesse des membres du groupe sont régis par la *Loi sur la protection du consommateur*?
- b) Est-ce que la disproportion du coût facturé à titre de « supplément de carburant » pour les vols internationaux par rapport au coût total du carburant pour ces vols constitue une exploitation du consommateur et une lésion objective en contravention de l'article 8 de la *Loi sur la protection du consommateur*?
- c) Est-ce que la défenderesse a violé des dispositions impératives de la *Loi sur la protection du consommateur* en représentant faussement et/ou trompeusement le « supplément carburant » qu'elle a chargé aux membres du groupe?
- d) Si oui, est-ce que les membres du groupe ont droit au remboursement du « supplément carburant » payé à la défenderesse?
- e) Est-ce que les membres du groupe ont droit à des dommages-intérêts punitifs en vertu de la *Loi sur la protection du consommateur*? Si oui, à combien ont-ils droit?

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

ACCUEILLIR la demande d'autoriser l'action collective du demandeur et des membres du groupe contre la défenderesse;

CONDAMNER la défenderesse à rembourser au demandeur et à chacun des membres du groupe le montant du supplément carburant payé à la défenderesse et **ORDONNER** le recouvrement collectif de cette somme;

CONDAMNER la défenderesse à payer au demandeur et à chacun des membres du groupe une somme de 100 \$, quitte à parfaire, à titre de dommages-intérêts punitifs et **ORDONNER** le recouvrement collectif de cette somme;

CONDAMNER la défenderesse à payer au demandeur et à chacun des membres du groupe les intérêts sur lesdites sommes plus l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.p.c. à compter de la signification de la présente;

LE TOUT avec frais de justice, y compris les frais d'avis et les frais d'experts;

[80] **ORDONNE** à la défenderesse de conserver la totalité des renseignements concernant les membres du groupe et des achats de titres de transport aérien qu'ils ont effectués auprès de la défenderesse pour les vols internationaux, y compris les noms et coordonnées, le détail de l'achat, du prix et des sommes qu'ils ont payées à la défenderesse, particulièrement les suppléments carburant, le tout sur support accessible par le Tribunal, les procureurs du groupe et la personne éventuellement désignée par le Tribunal pour agir comme gestionnaire des réclamations avec copie fonctionnelle de tout logiciel requis pour accéder et traiter lesdites informations et ce jusqu'à l'exécution complète et définitive du jugement final;

[81] **ORDONNE** à la défenderesse de fournir aux procureurs du groupe, dans un délai de 30 jours du jugement à intervenir sur la présente action, la liste complète des membres du groupe, incluant leurs noms, leurs dernières adresses, leurs numéros de téléphone connus et leurs dernières adresses de courrier électronique;

[82] **DÉCLARE** qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective de la manière prévue par la Loi;

[83] **FIXE** le délai d'exclusion à 30 jours 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 tout jugement à intervenir;

[84] **ORDONNE** la publication d'un avis aux membres, aux frais de la défenderesse, selon le texte à être approuvé par le Tribunal, suite à l'autorisation de la présente action collective, par les moyens indiqués ci-dessous :

- a) La défenderesse devra faire parvenir par courriel à tous les membres du groupe avec qui elle a contracté, à leur dernière adresse courriel connue, l'avis approuvé par le Tribunal;
- b) Le même avis sera publié une fois en français un samedi dans la Presse, le Journal de Montréal et le Journal de Québec;

c) Le même avis sera publié une fois en anglais un samedi dans le journal The Gazette;

[85] **ORDONNE** à la défenderesse de produire au dossier de la Cour, avec copie aux procureurs du groupe, les preuves d'envoi ou de transmission de l'Avis aux membres à chacun des membres connus, le tout dans les 30 jours de la date d'envoi dudit Avis;

[86] **ORDONNE** que l'action collective soit introduite dans le district judiciaire de Montréal;

[87] **LE TOUT** avec frais de justice, y compris les frais d'avis nécessaires pour la publication des avis aux membres, suite au jugement d'autorisation.


FRANÇOIS P. DUPRAT, J.C.S.

Me Gilles Gareau
Me Fredy Adams
ADAMS GAREAU
Avocats du demandeur

Me Robert J. Torralbo
Me Ariane Bisailon
BLAKE CASSELS & GRAYDON
Avocats de la défenderesse

Date d'audience : 18 et 19 octobre 2016.