

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

C O U R S U P É R I E U R E

N° 500-06-

MANON DE ARBURN, personne physique
domiciliée [REDACTED]

Requérante

c.

AIR CANADA, une personne morale ayant
son siège social au 7373, De La Côte-Vertu
Blvd., dans la ville et le district judiciaire
de Montréal, province de Québec, H4S 1Z3;

Défenderesse

DEMANDE D'AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE
(art. 571 et s. C.p.c.)

AU SOUTIEN DE SA DEMANDE, LA REQUÉRANTE EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI
SUIT :

1. Par la présente demande, la Requérante recherche l'autorisation d'intenter une action collective contre la Défenderesse au nom des résidents canadiens qui se sont vus imposés, pour des vols internationaux (excluant les Etats-Unis), des redevances services passagers (« RSP »)¹.
2. En effet, au cours de la période visée par la présente demande, le prix d'un billet (« le billet ») vendu par Air Canada comprenait deux éléments : les frais de transport aérien (incluant le tarif de base et le supplément du transporteur) et les « taxes, frais et surtaxes ».

¹ Les termes « Redevance services passagers »/« Passenger Service Charge » (suivi du nom du pays où l'aéroport en question se trouve), sont les plus souvent employés mais ce genre de frais sont aussi parfois désignés comme étant des “Passenger Service Charges”, “Passenger Facility Charges”, “Airport Security Charges”, “Passenger Service Facilities Charges” ou des “Passenger Service Security Charges”. Pour alléger le texte ici, seul le terme « « Redevance services passagers » sera employé.

3. Ces « taxes, frais et surtaxes » comprenaient une RSP dont le montant varie d'un vol international à un autre.
4. En moyenne, le RSP s'élève à environ 50\$ par aéroport étranger (en partance, en transfert et/ou en transit) pour un vol direct. Dans le cas de vols internationaux avec correspondances ou escales, ces frais dépassent souvent 100\$.
5. Tous les éléments du contrat entre la Défenderesse et ses clients sont imposés par la Défenderesse sans négociation de sorte qu'il s'agit d'un contrat d'adhésion.
6. Or, les RSP constituent des paiements indus reçus par la Défenderesse et sont donc sujets à restitution aux termes de l'article 1491 C.c.Q.
7. De plus, malgré l'obligation légale qu'elle a de pleinement informer ses consommateurs, la Défenderesse néglige sciemment de le faire et représente de manière fautive et trompeuse la nature des RSP.
8. Ce faisant, la Défenderesse prive les consommateurs visés d'informations essentielles à un consentement éclairé au moment de leur achat des billets.
9. De ce fait, la Défenderesse manque à ses obligations légales envers les consommateurs visés, engageant ainsi sa responsabilité envers ces derniers.

I. LES REPRÉSENTATIONS D'AIR CANADA

10. Tant lorsque Air Canada offre de vendre des billets pour des vols internationaux que lors de la vente des billets comme telle, Air Canada ventile le coût de ses billets et en identifie et décrit ses différentes composantes, le tout tel qu'il appert d'une copie du billet de la Représentante produit comme **Pièce R-1**.
11. Ces composantes sont classées et affichées par Air Canada elle-même dans deux grandes catégories distinctes et séparées, soit d'une part les « Frais de transports aériens » et d'autre part les « Taxes, droits et surtaxes ».
12. Dans la première catégorie, les « Frais de transport aérien » comprennent le Tarif de base » ainsi que les « Suppléments du transporteur ».
13. Le « Tarif de base » inclut les coûts d'exploitation d'Air Canada ainsi que sa marge bénéficiaire.
14. Toujours dans la catégorie des Frais de transport aérien, le « Supplément du transporteur » constitue également des frais d'exploitation chargés à ses clients mais qui, eux, sont, selon Air Canada, de nature « volatils, imprévisibles ou variables » et qu'elle définit ainsi :

Supplément du transporteur: Des suppléments sont perçus par les transporteurs afin de compenser certains frais et coûts d'exploitation volatils, imprévisibles ou variables, ainsi que certaines primes liées aux périodes de pointe. Ces suppléments exigés par les transporteurs sont inclus dans les frais de transport aérien et peuvent servir notamment à compenser les frais suivants : carburant, supplément

de navigation, frais d'assurances, ou voyages lors de périodes de pointe².

15. De cette manière, Air Canada se réserve le droit de modifier le montant du Supplément du transporteur qu'elle charge à ses clients lorsque fluctuent les coûts « volatils, imprévisibles ou variables » visées par ce supplément, comme, par exemple, le coût du carburant.
16. Pour leur part, les « Taxes, droits et surtaxes » (« Taxes, Fees and Charges », en anglais), qui forment la seconde grande catégorie du prix du billet, sont exhaustivement identifiés par Air Canada comme étant les suivants :
 - a) Les taxes de vente provinciales et fédérale (TVQ et TPS)
 - b) Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (« DSPTA »), perçu au nom du, et remis au, gouvernement canadien ;
 - c) Frais d'améliorations aéroportuaires (« FAA »), perçu au nom des, et remis aux, autorités aéroportuaires canadiennes; et
 - d) Frais et taxes d'États étrangers, perçu au nom de, et remis aux, gouvernements étrangers ou autorités gouvernementales étrangères.
17. Contrairement au « Tarif de base » et au « Supplément du transporteur », les « Taxes, droits et surtaxes » sont, dans tous les cas, censés représenter des montants qu'Air Canada prélèvent pour et au nom de gouvernements ou d'autorités gouvernementales et qu'Air Canada leur remet une fois une perçus. La catégorie des « Taxes, droits et surtaxes » ne devraient donc pas comprendre des frais d'exploitation d'Air Canada, qui, eux, sont visés par, et inclus dans le Tarif de base.
18. Toutefois, tant au stade précontractuel (au moment de l'offre de vente de billets en ligne) qu'au stade contractuel (sur les billets, format électronique ou papier, une fois émis), Air Canada place les RSP dans la catégorie intitulée « Taxes, frais et surtaxes »³ (« Taxes, fees and charges », en anglais).
19. Ainsi, Air Canada représentent les RSP comme étant des taxes ou autres droits gouvernementaux. Or, c'est faux. Comme plus amplement explicité plus bas, les RSP constituent, en réalité, de simples frais d'exploitation (soit des frais aéroportuaires de nature contractuelle désignées comme des « Aviation Charges » « Airport Charges » ou « Aeronautical Charges », en anglais) encourus par Air Canada en rapport avec l'utilisation d'aéroports étrangers. Ces frais d'exploitation sont ensuite refilés par Air Canada à ses clients en étant faussement et trompeusement représentés comme étant des taxes ou des frais gouvernementaux qu'Air Canada percevrait pour et au nom de gouvernements étrangers et remettrait à ceux-ci, alors que, dans les faits, les RSP sont imposés et empochés par Air Canada *elle-même* pour ses propres usage et bénéfice.

² Pièce R-2

³ Parfois, le mot « suppléments » est utilisé au lieu du mot « surtaxes »

20. Dans la FAQ qu’Air Canada publie sur son site web, dans la section « À propos de mon billet » (« *About my ticket* ») et sous la question « Quels suppléments peuvent s’ajouter au tarif de base ? » (« *What additional charges can be added to my base fare?*”), Pièce R-3, Air Canada affirme ce qui suit:

« Comme tous les autres transporteurs aériens, nous sommes tenus de percevoir des taxes, frais et autres suppléments à diverses fins, notamment pour la sécurité nationale, l’amélioration des infrastructures et l’entretien aéroportuaire. D’autres taxes, frais et suppléments sont perçus au nom d’autorités étrangères. »

“Like all other airlines, we’re required to collect taxes, fees and charges for a variety of purposes, including national security, infrastructure enhancement and airport maintenance. Other foreign taxes, fees and charges are collected on behalf of foreign governments”

(nous soulignons)

21. Lesdits « taxes, frais et autres suppléments à diverses fins, notamment pour la sécurité nationale, l’amélioration des infrastructures et l’entretien aéroportuaire » auxquels Air Canada réfère dans ses explications sont, respectivement, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (« *DSPTA* ») et les frais d’améliorations aéroportuaires (« *FAA* »), lesquels excluent donc les RSP.
22. Les RSP sont visés par l’autre affirmation d’Air Canada à l’effet que « D’autres taxes, frais et suppléments sont perçus au nom d’autorités étrangères » (ou, en anglais, « *Other foreign taxes, fees and charges are collected on behalf of foreign governments*”)
23. Que les RSP tombent ainsi dans cette catégorie de « taxes, frais et suppléments » perçus par Air Canada au nom de gouvernements ou d’autorités étrangères est, par ailleurs, confirmé de manière encore plus précise par une autre affirmation d’Air Canada.
24. En effet, toujours dans cette même FAQ, Pièce R-3, à la toute fin de la réponse à cette même question « Quels suppléments peuvent s’ajouter au tarif de base? », Air Canada écrit :

Apprenez-en davantage sur [les taxes, les frais et les suppléments](#) qui peuvent s’appliquer à votre billet au moment de l’achat.

Find out more about the [taxes, fees, charges and surcharges](#) that may be added to your ticket at time of purchase.

25. La portion surlignée est un hyperlien qui renvoie à un autre document publié en ligne par Air Canada qui s’intitule « Quels suppléments sont inclus dans le tarif de base? » (« *What are the additional charges in my Fare?* »).

26. Dans le document auquel cet hyperlien renvoie, **Pièce R-4**, dans la section intitulée portion « Destinations internationales (incluant les É.-U.) », Air Canada affirme ce qui suit :

Frais et taxes d'États étrangers : Les États étrangers exigent divers frais et taxes aux transporteurs aériens. Il s'agit en général de frais par passager. Ils sont perçus pour de nombreuses raisons, principalement afin de contrebalancer les coûts liés à la sûreté, aux douanes et à l'immigration, à l'infrastructure de transport et à l'infrastructure aéroportuaire, aux services de navigation, à l'environnement et à la facilitation gouvernementale.

Foreign taxes, fees and charges: Foreign governments impose various taxes, fees and charges to air carriers. Such fees are generally collected on a per passenger basis and are imposed for a wide variety of reasons, but mainly to offset costs related to security, customs and immigration, transportation and airport infrastructure, navigational services, environmental and government facilitation matters.

(nous soulignons)

27. Les RSP sont clairement visés par cette affirmation : en plus d'être inclus dans la catégorie « taxes, frais et surtaxes », les RSP sont justement prélevés à l'origine à titre de coûts en rapport à « l'infrastructure de transport et à l'infrastructure aéroportuaire », à « la facilitation gouvernementale » et, parfois, à « la sûreté ».
28. Par ailleurs, lorsque des billets électroniques sont obtenus par les membres Aéroplan qui échangent des points Aéroplan pour des vols internationaux avec Air Canada, dans la ventilation des « Taxes combinées, frais, charges et surcharges » - qui sont des frais exigés en plus des points Aéroplan échangés - Air Canada regroupe les RSP au sein de la catégorie « XT », tel qu'il appert de la **Pièce R-5**.
29. Le code « XT » est un code universellement appliqué et reconnu dans le domaine du transport aérien qui signifie « Taxes combinées ». Il est donc affirmé sur les billets obtenus par les membres Aéroplan pour des vols internationaux que les RSP sont effectivement des « taxes ».
30. Aussi, l'utilisation du mot « redevance » dans l'expression « Redevance services passagers » est révélatrice d'intention : bien que le mot « redevance » soit souvent associé au domaine de la propriété intellectuelle ou du franchisage, ce terme a aussi comme acception celle de « taxe ».
31. À titre illustratif, le dictionnaire Larousse définit « redevance » comme étant une « Somme due en contrepartie de l'utilisation d'un service public ». Le Petit Robert, lui, le décrit comme étant une « Dette, charge, taxe, rente qui doit être acquitté à termes fixes ». Pour sa part, le dictionnaire Reverso le définit carrément comme une « taxe due à l'État », le tout tel qu'il appert de la **Pièce R-6**.
32. En somme, Air Canada présente les RSP dans sa FAQ comme étant des taxes et les catégorise comme tel dans ses offres de vente et sur ses factures et billets en les plaçant dans la catégorie « taxes, droits et surtaxes ».

33. De même, Air Canada utilise à escient le terme « redevance » pour laisser sous-entendre que le montant est imposé par un gouvernement ou une autorité gouvernementale, perçu par eux ou par d'autres en leur nom, et utilisé à des fins publiques.
34. Finalement, il est important de noter que les frais aéroportuaires de nature contractuelle (« Aviation Charges », « Airport Charges » ou « Aeronautical Charges », en anglais) qu'Air Canada acquitte pour l'utilisation des aéroports canadiens, par opposition à ceux acquittés à l'égard d'aéroports étrangers, sont incorporés par Air Canada, comme frais d'exploitation, dans le Tarif de base des billets vendus par Air Canada et, comme tel, font partie des « Frais de transport aérien ».
35. Ces frais aéroportuaires canadiens ne sont donc pas chargés séparément, à titre de « Taxes, droits et surtaxes », comme Air Canada le fait - illégalement - pour les RSP.

II. LES FAUSSES REPRÉSENTATIONS D'AIR CANADA

36. Contrairement à ce qu'Air Canada représente et fait croire, les RSP payés par les clients d'Air Canada qui avaient un vol international en partance de, en transfert et/ou en transit dans, l'un ou l'autre des 38 aéroports visés par l'action proposée:
 - a) ne sont ni imposés ni exigés par des États étrangers (« Foreign governments »);
 - b) ne sont pas des taxes ni des frais ou des droits gouvernementaux;
 - c) ne sont pas perçus par des États étrangers directement des passagers;
 - d) ne sont pas prélevés par Air Canada pour et au nom des États étrangers;
 - e) ne sont pas remis aux États étrangers suite à leur paiement par les clients à Air Canada.
37. Ainsi, les RSP sont plutôt, à l'origine, imposés et exigés par des autorités aéroportuaires étrangères qui sont des entreprises privées qui exploitent les aéroports qu'Air Canada utilise pour ses vols internationaux.
38. Les RSP constituent plutôt une portion des frais, généralement appelés « Aviation Charges », « Aeronautical Charges » ou « Airport Charges » (qui sont stipulés dans les contrats conclus entre ces autorités aéroportuaires privées et Air Canada), que les autorités aéroportuaires exigent d'Air Canada en contrepartie de l'utilisation par Air Canada des infrastructures, des installations, des équipements et de divers services aéroportuaires à l'un ou l'autre des aéroports visés par la présente demande d'autorisation.
39. Cela étant, ces frais aéroportuaires sont d'origine et de nature purement contractuelles. Ce sont des frais qu'Air Canada elle-même doit à des entreprises privées à titre d'unique débitrice et dont Air Canada est ainsi seule redevable.

40. Ces frais ne constituent donc pas un prélèvement à caractère fiscal, destiné à alimenter la trésorerie de l'État, d'une collectivité locale ou d'un établissement public administratif en contrepartie d'un service rendu aux administrés.
41. La portion de ces « Aviation Charges », « Aeronautical Charges » ou « Airport Charges » qui est calculée ou établie par les autorités aéroportuaires privées, entre autres, sur une base du nombre de passagers à bord lors des vols en partance, en transfert ou en transit dans leurs aéroports, et que doit et verse Air Canada à ces autorités aéroportuaires privées sont ensuite, dans un second temps, imposés, refacturés et refilés (« passed-on ») par Air Canada elle-même à ses propres clients en étant représentés comme des taxes.
42. En somme, les frais aéroportuaires que doit payer Air Canada aux autorités aéroportuaires privées constituent purement et simplement des frais d'exploitation qu'elle refile ensuite à ses clients sous le faux couvert d'une taxe dont le passager serait seul redevable.
43. Ainsi, les RSP ne sont pas perçus par, pour ou au nom des États étrangers ni aucune autre entité gouvernementale. Les RSP sont perçus par et pour Air Canada elle-même et seulement par et pour Air Canada.
44. Air Canada n'agit donc pas comme intermédiaire ou mandataire d'un État étranger (ni d'aucune autre autorité gouvernementale) pour les fins de la perception et de la remise des RSP.
45. À titre illustratif, Air Canada agit, à l'opposé et par obligation légale, comme un tel intermédiaire ou mandataire en ce qui concerne l'imposition, la perception et la remise de *tous* les autres montants apparaissant dans la section du billet-type d'Air Canada intitulé « Taxes, frais et surtaxes », soit :
 - a) la TPS et la TVQ;
 - b) les taxes étrangères;
 - c) les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA); et
 - d) les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA).
46. Les RSP, apparaissant dans cette catégorie de « taxes, frais et surtaxes » dans l'offre de vente et sur la facture et le billet, font figure de seule exception dans cette catégorie, car les RSP ne sont pas imposées par un gouvernement ou une autorité gouvernementale et ne sont pas perçus par Air Canada en leur nom.
47. En fait, les RSP sont imposés et empochés par Air Canada elle-même qui les conserve pour son propre usage et bénéficie exclusifs.
48. Air Canada a donc directement tiré profit des représentations fausses et trompeuses qu'elle a commises.
49. De toute évidence, Air Canada, en prélevant et percevant les RSP de ses clients, a créé un poste de revenu additionnel afin de se rembourser une partie des « Aviation Charges », « Aeronautical Charges » ou « Airport Charges » qu'elle a précédemment payés, à titre de débitrice, aux autorités aéroportuaires privées

avec qui elle fait affaires et qu'elle a ensuite faussement représenté comme des taxes ou des droits gouvernementaux pour mieux les faire accepter par ses clients.

50. En résumé, lors de l'offre de vente et de la vente de ses billets pour des vols internationaux, AC a trompé et trahi la confiance des acheteurs en déguisant des frais d'exploitation comme étant des taxes ou des droits gouvernementaux et en leur faisant croire que ces montants étaient :
- a) imposés par États ou d'autorités gouvernementales étrangers;
 - b) prélevés par Air Canada à titre de mandataire pour et au nom de ces États ou d'autorités gouvernementales étrangers; et
 - c) remises par Air Canada à ces États ou d'autorités gouvernementales étrangers une fois perçues par AC.
51. En réalité, comme indiqué, ces RSP ne constituaient aucunement de tels taxes ou droits gouvernementaux : les RSP sont plutôt des montants, initialement défrayés à titre de frais d'exploitation, qu'Air Canada a imposés d'elle-même à ses clients à titre de RSP représentés comme des taxes et qu'elle a ensuite sciemment détournés et retenus pour son propre usage et bénéfice après les avoir prélevés et encaissés lors de la vente de ces billets.
52. Ainsi, en plaçant spécifiquement les RSP au sein de la catégorie « Taxes, droits et surtaxes » et en les décrivant comme tels dans sa FAQ, Air Canada représente faussement, littéralement et selon l'impression générale qui se dégage du contexte, que les RSP sont effectivement des taxes ou droits gouvernementaux appartenant et remis à des États ou des autorités gouvernementales étrangers et qui, de ce fait, sont hors du contrôle d'Air Canada qui n'y peut rien. Or, c'est totalement faux.

III. FONDEMENT DE LA CAUSE D'ACTION

1) POUR TOUS LES MEMBRES DU GROUPE RÉSIDANT AU QUÉBEC

53. Les RSP constituent des paiements indus reçus par Air Canada et sont donc sujets à restitution aux termes de l'article 1491 CcQ pour les résidents québécois.
54. En effet, rien dans l'offre de vente des billets d'Air Canada ni dans le contrat de transport aérien conclu entre Air Canada et les membres du groupe résidant au Québec n'imposait l'obligation à ses ces clients de payer :
- a) des montants qui ne sont pas des taxes ou des droits imposés par un gouvernement ou une autorité gouvernementale et perçus par Air Canada en leur nom;
 - b) des montants faussement représentés par Air Canada comme étant de tels taxes ou des droits gouvernementaux;
 - c) des frais d'exploitation qui ne sont pas déjà incorporés dans le « Tarif de base » chargé par Air Canada;

- d) des montants qui ne constituent pas par ailleurs un « Supplément du transporteur », tel que défini par Air Canada; ou
 - e) une partie des « *Aviation Charges* », « *Airport Charges* » ou « *Aeronautical Charges* » dont Air Canada est redevable en vertu des contrats conclus entre elle et les autorités aéroportuaires des aéroports visés par l'action collective proposée.
55. En somme, les réponses aux questions-clés suivantes que pose la Cour Suprême dans l'arrêt *Amex* sont un « oui » et un « non » catégoriques :
- La question qu'il faut trancher est la suivante : le paiement est-il effectué, en tout ou en partie, sans fondement? – l'obligation de payer a-t-elle déjà existé?⁴
56. De même, dans l'arrêt *Amex*, la Cour Suprême a affirmé que dans le contexte d'une restitution de paiement indu selon les articles 1491-1492 C.c.Q., il n'est pas nécessaire de prouver l'existence d'un préjudice pour le débiteur ou d'une faute par le créancier.
57. Ainsi, les membres du groupe résidant au Québec ont droit à la restitution des montants payés à titre de RSP faussement représentés par Air Canada à ses clients comme étant des taxes ou des droits gouvernementaux.

2) Pour tous les membres du groupe

58. Les paiements reçus par Air Canada l'ont également enrichi de façon injustifiée et sont donc aussi sujets à restitution aux termes de l'article 1493 C.c.Q pour les résidents du Québec et en vertu de la Common Law pour les résidents des autres provinces.
59. En effet, l'enrichissement d'Air Canada est injustifié parce qu'il n'a pas résulté de l'exécution d'une obligation: les clients d'Air Canada n'avaient aucune obligation de payer les RSP faussement représentés par Air Canada à ses clients comme étant des taxes ou des droits gouvernementaux.
60. Il appert par ailleurs que les Défenderesses ont contrevenu à l'article 52(1) de la *Loi sur la concurrence* (« *L.c.* ») en donnant au public des indications fausses ou trompeuses sur un point important, en l'occurrence la nature réelle des RSP chargés:
52. (1) Nul ne peut, de quelque manière que ce soit, aux fins de promouvoir directement ou indirectement soit la fourniture ou l'utilisation d'un produit, soit des intérêts commerciaux quelconques, donner au public, sciemment ou sans se soucier des conséquences, des indications fausses ou trompeuses sur un point important. [...]

⁴ *Banque Amex du Canada c. Adams*, 2014 CSC 56, au para 32.

61. Les fausses représentations de la Défenderesse à l'égard de la nature réelle des RSP constitue une indication fautive au public dans le but de promouvoir des intérêts commerciaux.
62. Sommes toute, la Défenderesse est responsable pour les dommages subis par ses clients visés en raison de ses comportements, représentations et omissions trompeuses, fausses, fautives, abusives et illégales.

3) POUR LES MEMBRES DU GROUPE QUI SONT DES CONSOMMATEURS

63. En ce qui concerne les membres du groupe qui sont des consommateurs résidant au Québec, la Défenderesse est assujettie à la *Loi sur la protection du consommateur* (« *L.p.c.* ») en tant que commerçante.
64. La *L.p.c.* édicte plusieurs pratiques interdites pour un commerçant envers un consommateur, en l'occurrence entre les Défenderesses et leurs assurés :

215. Constitue une pratique interdite aux fins du présent titre une pratique visée par les articles 219 à 251 ou, lorsqu'il s'agit de la vente, de la location ou de la construction d'un immeuble, une pratique visée aux articles 219 à 222, 224 à 230, 232, 235, 236 et 238 à 243.

216. Aux fins du présent titre, une représentation comprend une affirmation, un comportement ou une omission.

217. La commission d'une pratique interdite n'est pas subordonnée à la conclusion d'un contrat.

218. Pour déterminer si une représentation constitue une pratique interdite, il faut tenir compte de l'impression générale qu'elle donne et, s'il y a lieu, du sens littéral des termes qui y sont employés.

219. Aucun commerçant, fabricant ou publicitaire ne peut, par quelque moyen que ce soit, faire une représentation fautive ou trompeuse à un consommateur.

[...]

228. Aucun commerçant, fabricant ou publicitaire ne peut, dans une représentation qu'il fait à un consommateur, passer sous silence un fait important.

65. La Défenderesse a représenté directement et par omission à ses clients que les RSP sont des taxes ou des droits gouvernementaux collectés par ou pour le compte d'États ou d'autorités gouvernementales étrangères .
66. Ces représentations sont fausses et trompeuses, la Défenderesse profitant en toute connaissance de cause l'ignorance de ses clients de la nature réelle des frais ainsi chargés.
67. Ce faisant, la Défenderesse viole la *L.p.c.*, ce qui donne ouverture pour les consommateurs aux recours remèdes prévus à l'article 272, dont la réduction de

son obligation (i.e. la restitution des montants de RSP payés), l'attribution de dommages compensatoires et l'attribution de dommages punitifs.

68. Les consommateurs membres du groupe ont donc également une cause d'action valide en vertu de la L.p.c.
69. En ce qui concerne les membres du groupe qui sont des consommateurs résidant ailleurs au Canada, la Défenderesse, en tant que commerçante, est également assujettie aux diverses lois en vigueur dans les autres provinces canadiennes visant la protection des consommateurs et qu'elle a violé en représentant faussement et trompeusement les RSP comme étant des taxes ou des droits gouvernementaux.

IV. LES CRITÈRES POUR L'AUTORISATION D'EXERCICE D'ACTION COLLECTIVE SONT SATISFAITS

70. La Requérante soumet respectueusement que les critères prévus à l'article 575 C.p.c. sont satisfaits.
71. Premièrement, les questions de droit soulevées pour les membres du groupe visé sont identiques.
72. De plus, il n'y a pas de question individuelle d'importance devant être traitée en l'espèce.
73. Deuxièmement, la Requérante soumet respectueusement que les faits allégués ci-haut justifient les conclusions recherchées.
74. Troisièmement, la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'emploi d'un véhicule procédural autre que l'action collective.
75. Effectivement, la Requérante évalue la composition du groupe à plusieurs millions de « passagers payants transportés » pendant la période pertinente. Cela étant :
 - a) Il est impossible de connaître le nombre exact et l'identité des passagers qui ont acheté des billets de la Défenderesse qui incluent des RSP;
 - b) Sans l'action collective, les passagers ne feront pas valoir leurs droits étant donné les sommes relativement modestes en litige et les coûts qui y sont associés pour un individu agissant seul; et
 - c) Sans l'action collective, il est aussi à craindre que le comportement fautif de la Défenderesse perdurera.
76. Considérant ceci, la composition du groupe rend impossible l'application des règles du mandat ou de la jonction d'instance.
77. Enfin, la Requérante est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres puisqu'elle a, avec l'assistance de ses procureurs, effectué une enquête

sur les pratiques de la Défenderesse, a engagé des procureurs compétents et elle entreprend la présente action collective avec diligence.

78. Qui plus est, elle (a) est membre du groupe, (b) comprend bien la nature de l'action et (c) est motivée à investir les ressources et le temps requis pour accomplir les tâches nécessaires à l'exercice de la présente action.

V. NATURE DE L'ACTION COLLECTIVE

79. La nature de l'action collective que la Requérente entend exercer pour le compte des membres du groupe québécois est une action en restitution des prestations basée sur le *Code civil du Québec*, en réduction d'obligation, en dommages punitifs et compensatoires basée sur la *Loi sur la protection du consommateur*, sur la *Loi sur la concurrence* et sur le *Code civil du Québec*.

80. Pour ce qui est des membres provenant des autres provinces canadiennes, l'action collective se fonde sur les lois concernant la protection des consommateurs dans ces provinces et sur la common law.

VI. PRINCIPALES QUESTIONS DE FAITS ET DE DROIT QUI SERONT TRAITÉES COLLECTIVEMENT

81. En vertu des allégations ci-dessus, la Requérente soumet respectueusement que cette honorable Cour devrait autoriser l'action collective proposée et identifier les questions à traiter collectivement comme suit :

- a) Si le contrat entre les consommateurs visés et la Défenderesse constitue un contrat d'adhésion;
- b) Si la Défenderesse devait divulguer la nature réelle des Redevances services passagers qu'elle impose aux passagers à l'achat des billets qu'elle commercialise, et si oui, l'a-t-elle fait;
- c) Si les Redevances services passagers constituent des paiements indus reçus par Air Canada au sens des articles 1491 et 1492 C.c.Q.;
- d) Si les membres du groupe ont droit à la restitution des paiements indus reçus par Air Canada, et, si oui, le quantum de la restitution à laquelle ils ont droit;
- e) Si l'absence de renseignement quant à la nature réelle des Redevances services passagers et les renseignements sur les Redevances services passagers en la manière faite par la Défenderesse à l'achat de ses billets et sur son site-web constituent des représentations trompeuses ou fausses ou des omissions en vertu de la *Loi sur la protection du consommateur*, les lois concernant la protection des consommateurs dans les autres provinces canadiennes, la common law et de la *Loi sur la concurrence*;
- f) Si les membres du groupe qui sont des consommateurs ont droit à une réduction de leur obligation en vertu de l'article 272 de la *Loi sur la*

protection du consommateur équivalente au montant payés pour les RSP;

- g) Si les membres du groupe ont droit à des dommages-intérêts compensatoires et punitifs et, si oui, combien;
- h) Si le recouvrement collectif de la réduction des obligations et des dommages punitifs est approprié en l'instance; et
- i) Si la Défenderesse doit payer le coût des procédures engagées en vertu de l'article 36 de la *Loi sur la concurrence*?
- j) Si, en raison de la faute ou de la mauvaise foi d'Air Canada, les membres du groupe ont droit à des intérêts sur les montants surfacturés à compter de la date paiement des montants illégalement imposés par Air Canada, en vertu de l'article 1704 C.c.Q.;
- k) Si, en raison de la faute ou de la mauvaise foi d'Air Canada, les membres du groupe ont droit au remboursement des frais occasionnés par la restitution, y compris les honoraires et déboursés extra-judiciaires des procureurs de la Requérante.

VII. RECOUVREMENT COLLECTIF

- 82. La Requérante soumet respectueusement que le montant total de la réclamation peut être évalué avec suffisamment de précision pour justifier un recouvrement collectif.
- 83. De même, Air Canada a en main, sur support électronique et donc aisément transférable, toutes les données nécessaires relatives à l'identité des personnes qui ont payé les RSP et les montants exacts qu'elles ont versés à Air Canada à ce titre

VIII. LA RÉCLAMATION INDIVIDUELLE DE LA REQUÉRANTE

- 84. Tel qu'il appert du billet produit comme pièce P-1, la Requérante a acheté un billet d'Air Canada pour un voyage en Australie en décembre 2017 et janvier 2018.
- 85. Il s'agissait d'un voyage personnel et la Requérante était donc une consommatrice au sens de la *Loi sur la protection du consommateur* pour l'achat de son billet.
- 86. Tel qu'il appert du billet, la Requérante s'est vue imposée par la Défenderesse un RSP de la somme de 57,54\$.
- 87. La Requérante a payé ce RSP étant sous la fausse impression qu'il s'agissait d'un frais imposé par le gouvernement australien et que celui-ci était perçu par la Défenderesse au nom du gouvernement australien et remis à ce dernier.
- 88. Or, tel qu'il appert des allégations faites ci-dessus, il n'en est rien.

89. La Requérante est donc pleinement justifiée de réclamer le remboursement de la somme 57,54\$ qu'elle a payé à titre de RSP.

90. Qui plus est, en raison du comportement fautif et intentionnel de la Défenderesse, la Requérante est justifiée de réclamer la somme de 100\$ à titre de dommages punitifs.

IX. FAITS DONNANT NAISSANCE À UNE ACTION INDIVIDUELLE À L'ÉGARD DE CHAQUE MEMBRE DU GROUPE

91. Chaque membre du groupe a acheté un ou plusieurs billets d'avion commercialisés par la Défenderesse pour lequel la Défenderesse a fait des représentations trompeuses ou des omissions de faits importantes en ce qui concerne les RSP qu'elle a illégalement imposé sous de fausses représentations.

DÉFINITION DU GROUPE

92. Le groupe comprend toutes les personnes physiques et morales résidant au Canada qui se sont procuré un billet pour un vol international (excluant aux États-Unis) effectué par Air Canada ou pour un vol international opéré par Air Canada mais effectué par un autre transporteur aérien (« *Code-shared* ») depuis le 1^{er} septembre 2015; et

a) qui ont acheté leur billet :

i. directement d'Air Canada (en personne, au téléphone ou sur son site web transactionnel); ou

ii. indirectement d'Air Canada auprès d'une agence de voyage traditionnelle ou en ligne (en personne, au téléphone ou sur son site web transactionnel); et

b) dont le vol était en partance, en transfert ou en transit dans l'un ou l'autres des 38 aéroports internationaux suivants :

1. Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport (Spain)
2. Amsterdam Airport Schiphol (Holland)
3. Barcelona-El Prat Airport (Spain)
4. Beijing Capital International Airport (China)
5. Ben Gurion Airport (Tel Aviv, Israel)
6. Brisbane, Australie
7. Brussels Airport (Belgium)
8. Cancún International Airport (Mexico)
9. Comodoro Arturo Merino Benítez International Airport (Santiago, Chile)
10. Copenhagen Airport (Denmark);
11. Dubai International Airport (UAE)
12. El Dorado International Airport (Bogota, Columbia)
13. Fiumicino - Leonardo da Vinci International Airport (Rome, Italy)
14. Frankfurt Airport (Germany)

15. Geneva Airport (Switzerland)
16. Gregorio Luperón International Airport (Puerto Plata, Dominican Republic)
17. Heathrow Airport (London, UK)
18. Incheon International Airport (Seoul, South Korea)
19. Indira Gandhi International Airport (Delhi, India)
20. Istanbul Atatürk Airport (Turkey)
21. Jorge Chávez International Airport (Lima, Peru)
22. La Romana International Airport (Dominican Republic)
23. Las Américas International Airport (Santo Domingo, Dominican Republic)
24. Lyon-Saint-Exupéry Airport (France)
25. Ministro Pistarini International Airport (Buenos Aires, Argentina)
26. Moscow Domodedovo Airport (Russia)
27. Munich-Franz Josef Strauss Airport (Germany)
28. Paris-Charles-de-Gaulle Airport (France)
29. Punta Cana International Airport (Dominican Republic)
30. Rio de Janeiro/Galeão-Antonio Carlos Jobim International Airport (Brazil)
31. Samaná El Catey International Airport (Dominican Republic)
32. São Paulo/Guarulhos-Governador André Franco Montoro International Airport (Brazil)
33. Shanghai Pudong International Airport (China)
34. Singapore Changi Airport (Republic of Singapore)
35. Suvarnabhumi Airport (Bangkok, Thailand)
36. Sydney-Kingsford Smith Airport (Australia)
37. Tocumen International Airport (Panama City, Panama)
38. Zürich Airport (Switzerland)

X. VALEUR ESTIMÉE DE LA RÉCLAMATION

93. La réclamation vise les dommages subis par les membres du groupe en relation avec les diverses fautes énumérées ci-dessus.
94. Les membres du groupe visé réclament, à titre de restitution des paiements indus reçus par Air Canada, la portion du prix de vente du billet qui représente le RSP.
95. La valeur totale de la réclamation est, à ce stade-ci, difficile à évaluer, mais elle est estimée à quelques centaines de millions de dollars.
96. Par contre, certaines données donnent une idée de son ampleur et peut être conservativement estimée à 201 millions de dollars, et ce pour les membres du groupe résidant au Québec seulement :
 - a) Selon les « Points saillants » publiés par Air Canada, **Pièce R-7**, un total d'au moins 134 millions de passagers payants ont été transportés au cours de la période couverte par la présente action collective, sur la base des statistiques récentes, soit 41,1M en 2015, 44,8 en 2016 et 48,1M en 2017;

- b) en présumant que seulement 25% des passagers payants transportés par Air Canada au cours des 3 dernières années ont acheté un billet pour un vol international (excluant les États-Unis) et dont le vol était en partance de l'un ou l'autre des aéroports mentionnés ou y a transité;
 - c) en présumant que 50% de ces passagers étaient des Canadiens ;
 - d) en présumant que 24% de ces passagers canadiens résident au Québec ;
 - e) en présumant d'un coût moyen du RSP de 50 \$ par billet;
97. La preuve faite au mérite - dans la mesure où la présente action collective est autorisée - permettra d'établir avec précision le montant de la restitution des paiements indus auquel le groupe visé a droit.

98. Qui plus est, en raison du caractère intentionnel de la faute commise par la Défenderesse, les membres du groupe qui sont des consommateurs au sens de la L.p.c. sont bien fondés de réclamer chacun la somme de 100 \$ à titre de dommages punitifs.

XI. DISTRICT APPROPRIÉ POUR PROCÉDER

99. La Requérante soumet respectueusement que le district de Montréal est le district le plus approprié pour entendre le présent dossier puisque la Défenderesse a son siège social à Montréal et la Requérante ainsi qu'un nombre important des membres du groupe y résident.

100. Le présent recours est bien fondé en faits et en droit.

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL

AUTORISER la Requérante à poursuivre la présente action collective dans le district de Montréal;

DÉCRIRE le groupe tel que proposé ci-dessous;

Toutes les personnes physiques et morales qui se sont procurées un billet pour un vol international (excluant aux États-Unis) effectué par Air Canada ou pour un vol international opéré par Air Canada mais effectué par un autre transporteur aérien (« *Code-shared* ») depuis le 1^{er} septembre 2015; et

- a) qui ont acheté leur billet :
 - i. directement d'Air Canada (en personne, au téléphone ou sur son site web transactionnel); ou
 - ii. indirectement d'Air Canada auprès d'une agence de voyage traditionnelle ou en ligne (en personne, au téléphone ou sur son site web transactionnel);

b) dont le vol était en partance ou en transit dans l'un ou l'autres des 37 aéroports internationaux suivants :

1. Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport (Spain)
2. Amsterdam Airport Schiphol (Holland)
3. Barcelona-El Prat Airport (Spain)
4. Beijing Capital International Airport (China)
5. Ben Gurion Airport (Tel Aviv, Israel)
6. Brisbane, Australie
7. Brussels Airport (Belgium)
8. Cancún International Airport (Mexico)
9. Comodoro Arturo Merino Benítez International Airport (Santiago, Chile)
10. Copenhagen Airport (Denmark);
11. Dubai International Airport (UAE)
12. El Dorado International Airport (Bogota, Columbia)
13. Fiumicino - Leonardo da Vinci International Airport (Rome, Italy)
14. Frankfurt Airport (Germany)
15. Geneva Airport (Switzerland)
16. Gregorio Luperón International Airport (Puerto Plata, Dominican Republic)
17. Heathrow Airport (London, UK)
18. Incheon International Airport (Seoul, South Korea)
19. Indira Gandhi International Airport (Delhi, India)
20. Istanbul Atatürk Airport (Turkey)
21. Jorge Chávez International Airport (Lima, Peru)
22. La Romana International Airport (Dominican Republic)
23. Las Américas International Airport (Santo Domingo, Dominican Republic)
24. Lyon-Saint-Exupéry Airport (France)
25. Ministro Pistarini International Airport (Buenos Aires, Argentina)
26. Moscow Domodedovo Airport (Russia)
27. Munich-Franz Josef Strauss Airport (Germany)
28. Paris-Charles-de-Gaulle Airport (France)
29. Punta Cana International Airport (Dominican Republic)
30. Rio de Janeiro/Galeão-Antonio Carlos Jobim International Airport (Brazil)
31. Samaná El Catey International Airport (Dominican Republic)
32. São Paulo/Guarulhos-Governador André Franco Montoro International Airport (Brazil)
33. Shanghai Pudong International Airport (China)
34. Singapore Changi Airport (Republic of Singapore)
35. Suvarnabhumi Airport (Bangkok, Thailand)
36. Sydney-Kingsford Smith Airport (Australia)
37. Tocumen International Airport (Panama City, Panama)
38. Zürich Airport (Switzerland)

IDENTIFIER les questions à traiter collectivement comme suit :

- a) Si le contrat entre les consommateurs visés et la Défenderesse constitue un contrat d'adhésion;
- b) Si la Défenderesse devait divulguer la nature réelle des Redevances services passagers qu'elle impose aux passagers à l'achat des billets qu'elle commercialise, et si oui, l'a-t-elle fait;
- c) Si les Redevances services passagers constituent des paiements indus reçus par Air Canada au sens des articles 1491 et 1492 C.c.Q.;
- d) Si les membres du groupe ont droit à la restitution des paiements indus reçus par Air Canada, et, si oui, le quantum de la restitution à laquelle ils ont droit;
- e) Si l'absence de renseignement quant à la nature réelle des Redevances services passagers et les renseignements sur les Redevances services passagers en la manière faite par la Défenderesse à l'achat de ses billets et sur son site-web constituent des représentations trompeuses ou fausses ou des omissions en vertu de la *Loi sur la protection du consommateur*, les lois concernant la protection des consommateurs dans les autres provinces canadiennes, la common law et de la *Loi sur la concurrence*;
- f) Si les membres du groupe qui sont des consommateurs ont droit à une réduction de leur obligation en vertu de l'article 272 de la *Loi sur la protection du consommateur* équivalente au montant payés pour les RSP;
- g) Si les membres du groupe ont droit à des dommages-intérêts compensatoires et punitifs et, si oui, combien;
- h) Si le recouvrement collectif de la réduction des obligations et des dommages punitifs est approprié en l'instance; et
- i) Si la Défenderesse doit payer le coût des procédures engagées en vertu de l'article 36 de la *Loi sur la concurrence*?
- j) Si, en raison de la faute ou de la mauvaise foi d'Air Canada, les membres du groupe ont droit à des intérêts sur les montants surfacturés à compter de la date paiement des montants illégalement imposés par Air Canada, en vertu de l'article 1704 C.c.Q.;
- k) Si, en raison de la faute ou de la mauvaise foi d'Air Canada, les membres du groupe ont droit au remboursement des frais occasionnés par la restitution, y compris les honoraires et déboursés extra-judiciaires des procureurs de la Requérante.

IDENTIFIER les conclusions recherchées comme suit :

CONDAMNER la Défenderesse à payer des dommages au montant de 201 000 000\$ - sauf à parfaire - avec intérêts et l'indemnité additionnelles de l'article 1619 C.c.Q.;

CONDAMNER la Défenderesse à payer un montant de 100\$ à titre de dommages punitifs à chacun des membres du groupe qui est un consommateur au sens de la Loi sur la protection du consommateur avec intérêts et l'indemnité additionnelles de l'article 1619 C.c.Q.;

ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER la Défenderesse au remboursement des honoraires extrajudiciaires et déboursés des procureurs de la Requérante;

Le tout avec frais de justice.

DÉCLARER que, sauf exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir dans l'action collective de la manière prévue par la loi;

FIXER à 30 jours, la période pendant laquelle un membre peut demander à être exclue, suite à laquelle tous les membres du groupe qui n'auront pas demandé l'exclusion seront lié par le jugement à intervenir dans la présente action collective;

ORDONNER la publication d'un avis aux membres du groupe accessible et rédigé de façon approprié à la présente action collective;

RÉFÉRER le dossier à la Juge en chef adjointe afin de déterminer dans lequel district la présente action collective sera entendue et afin de désigner le juge qui l'entendra;

LE TOUT avec frais de justice, incluant les frais d'avis et, le cas échéant, les frais d'expertise.

MONTRÉAL, ce 1^{er} jour de septembre 2018

(S) Renno Vathilakis inc.

RENNO VATHILAKIS INC.
Avocats de la Requérante
Manon de Arburn

145, rue St-Pierre, Suite 201
Montréal (Québec) H2Y 2L6

Téléphone : 514 937-1221
Télécopieur : 514 221-4714
krenno@renvath.com

