



**MÉMOIRE DE TRANSAT A.T. INC.
SUR LE PROJET DE LOI NO. 99**

*Loi modifiant le Code de procédure civile pour prévenir l'utilisation abusive
des tribunaux et favoriser le respect de la liberté d'expression
et la participation des citoyens aux débats publics*

Présenté à l'Assemblée nationale

17 octobre 2008

1. INTRODUCTION

Transat A.T. inc. (« **Transat** ») est un voyageur international intégré coté en bourse (TSX : TRZ.A et TRZ.B), spécialisé dans les voyages vacances. Transat offre plus de 60 pays de destination et distribue ses produits dans quelque 50 pays. L'entreprise est née en avril 1987 lorsque le voyageur Trafic Voyages, fondé au début des années 80 par Jean-Marc Eustache, Philippe Sureau et Lina De Cesare, a mis sur pied, avec la collaboration de François Legault et certains pilotes et personnel navigant, sa propre ligne aérienne Air Transat et a formulé un projet d'intégration verticale. Transat possède sa propre compagnie aérienne, fournit des services à destination, est active dans l'hôtellerie et exploite un vaste réseau de distribution. Transat compte aujourd'hui parmi les plus grandes entreprises intégrées de tourisme au monde. Au cours des neuf premiers mois de l'année 2008, Transat a affiché des revenus de 2,7 milliards \$ et un bénéfice net de 28 millions \$, et ce, dans un contexte extrêmement difficile attribuable, entre autres, aux augmentations importantes du prix du carburant ainsi qu'aux pressions à la baisse sur les prix de vente en raison de la concurrence. Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation des services de voyages vacances sous forme de forfaits ou non, y compris les sièges d'avion. Transat agit à la fois comme voyageur expéditeur et comme voyageur réceptif, en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre au Canada, en France, au Royaume-Uni et ailleurs, principalement par l'intermédiaire d'agences de voyages, dont certaines lui appartiennent. Transat s'appuie sur sa filiale Air Transat A.T. inc., le plus important transporteur aérien nolisé international au Canada, pour combler une partie importante de ses besoins en sièges d'avion.

2. MISE EN CONTEXTE

Vous n'êtes peut-être pas sans savoir que l'industrie du voyage est une industrie qui baigne dans un contexte réglementaire extrêmement lourd. En effet, dans cette industrie, le client est protégé par le biais de plusieurs mécanismes, tantôt réglementaires, tantôt commerciaux. Comme nous le verrons ci-après, la *Loi sur les agents de voyages*, la *Loi sur la protection du consommateur*, l'étendue des obligations légales incombant aux voyageurs au Québec et la protection dont bénéficient les titulaires de cartes de crédit ont pour effet de protéger le consommateur à un point tel que cela facilite déjà de beaucoup ses demandes de réclamations et d'indemnisation. Notre industrie évolue dans un contexte extrêmement concurrentiel et lorsqu'on prend en compte les hausses du prix du carburant, le ralentissement de l'économie et qu'on y ajoute le contexte réglementaire et commercial décrit ci-après, nous estimons que les dispositions du Projet de loi no. 99 pourraient, dans la forme proposée, nuire de façon indue à plusieurs entreprises faisant affaire au Québec, dont les voyageurs.

3. LES OBLIGATIONS DE TRANSAT EN VERTU DE LA LOI SUR LES AGENTS DE VOYAGES, L.R.Q., **CHAPITRE A-10**

Transat Tours Canada inc. (« **Transat Tours Canada** ») est la filiale de Transat qui est au cœur de ses activités au Canada. Transat Tours Canada est un voyageur expéditeur qui vend des forfaits vacances sous trois marques, soit Vacances Transat, Nolitours et Rêvateurs. À titre d'agent de voyages grossiste, Transat Tours Canada est soumise à la *Loi sur les agents de voyages*, L.R.Q., chapitre A-10 et son règlement. En vertu de cette loi, Transat Tours Canada doit obligatoirement détenir un permis d'agent de voyages pour pouvoir exercer ses activités au Québec. La *Loi sur les agents de voyages*, qui vise à protéger les consommateurs faisant l'achat de services de voyages, est administrée par l'Office de la protection du consommateur (l'« **OPC** »), lequel s'assure que les agents de voyages assujettis à la réglementation s'y conforment. La *Loi sur les agents de voyages* impose plusieurs obligations à l'agent de voyages, qu'il soit grossiste ou détaillant. Elle exige, entre autres, que l'agent de voyages dépose les sommes d'argent reçues des clients dans des comptes en fidéicommis et qu'il fournisse un cautionnement individuel.

3.1. Le compte en fidéicommis

L'agent de voyages détenteur d'un permis du Québec doit déposer toutes les sommes qu'il reçoit de ses clients dans un compte en fidéicommis. L'agent de voyages est alors responsable de toutes les sommes qui y sont déposées. Il doit alors garder ces fonds dans ce compte jusqu'à ce qu'il ait droit de les retirer conformément à ce qui est prescrit par la réglementation, notamment pour les services à rendre aux clients, pour payer un fournisseur ou pour toute autre transaction prévue dans la loi.

3.2. Le cautionnement

Celui-ci est exigé pour garantir, à l'endroit des clients de l'agent de voyages, l'exécution des obligations de l'agent de voyages. En effet, le cautionnement individuel fourni par l'agent de voyages permet à l'OPC d'indemniser et rembourser les clients des agents de voyages lorsque les services n'ont pas été rendus par la faute de l'agent de voyages.

3.3. Le Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages

Lors de la refonte du *Règlement sur les agents de voyages*, c.A-10, r.1, en novembre 2004, il y eut création du Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages. Ce fonds sert à indemniser ou rembourser les clients en cas de défaut de l'agent de voyages ou du fournisseur lorsque les services ne

sont pas rendus par sa faute, et ce, jusqu'à concurrence de 3 000 \$ par voyage et de 3 000 000 \$ par événement. Le Fonds d'indemnisation est à la fois financé par les clients des agents de voyages détaillants du Québec qui paieront eux-mêmes pour leur protection et par les agents de voyages grossistes. Le client pourra par la suite s'adresser directement à l'OPC pour se faire indemniser ou rembourser. La mise en place du Fonds d'indemnisation au profit du consommateur vise à protéger celui-ci en cas de fraudes ou de faillites des agents de voyages et des fournisseurs finaux, tels que les sociétés aériennes, les hôteliers et les croisiéristes dans la mesure où les services ont été achetés par l'entremise d'un agent de voyages titulaire d'un permis au Québec. Les clients peuvent faire une réclamation directement au Fonds d'indemnisation en cas de manquement de fournisseurs qui n'est pas attribuable à l'agent de voyages. Dans le cas où l'inexécution des services de voyages résulte d'une faute de l'agent de voyages, le client est indemnisé ou remboursé d'abord à même le compte en fidéicommiss de l'agent de voyages quant à tout solde lié à sa réservation, puis à même le cautionnement individuel de l'agent de voyages et, enfin, si ce cautionnement est insuffisant par le Fonds d'indemnisation.

4. PROTECTION ACCORDÉE AUX CLIENTS PAR L'ENTREMISE DES ENTREPRISES EFFECTUANT LE TRAITEMENT DES CARTES DE CRÉDIT

Aujourd'hui, plus de 85 % des services de voyages achetés sont payés par carte de crédit. Les émetteurs de cartes de crédit (ex : Visa ou Mastercard) offrent aux clients une politique de satisfaction de garantie et, advenant que le service ne soit pas rendu au consommateur, celui-ci n'a alors qu'à s'adresser à sa compagnie de crédit pour se voir remboursé. C'est ce qu'on appelle une demande de rétrofacturation (« *charge back* »). Ce droit est dorénavant codifié dans la *Loi sur la protection du consommateur* aux articles 54.74 et suivants. Étant donné que rien n'est gratuit, il faut savoir que la compagnie qui dans les faits honore cette garantie se tourne vers le commerçant pour lui demander des garanties exigeantes visant à limiter son risque. Quand des compagnies aériennes ou des compagnies œuvrant dans le domaine du voyage font faillite ou encore si des problèmes persistent dans l'industrie, les compagnies effectuant le traitement des cartes de crédit craignant de voir leurs risques augmenter, demandent des garanties additionnelles qui deviennent extrêmement difficiles à honorer. En effet, cette protection est rendue tellement efficace et le remboursement en découlant si rapide que même les autorités réglementaires, advenant défaillance de la part d'un tour opérateur ou d'une compagnie aérienne, encouragent le consommateur à s'adresser directement à l'émetteur de cartes de crédit (qui dans les faits est la compagnie qui effectue le traitement des cartes de crédit) pour se faire rembourser. Il faut aussi savoir que cette même autorité, alors qu'elle a vu à mettre en place des mécanismes de protection pour le consommateur, ne permet pas aux processeurs de cartes de crédit de se subroger (par voie statutaire) dans les droits du consommateur et ainsi se faire rembourser par l'entremise des sommes retenues à même les comptes

en fidéicommiss du commerçant défaillant ou encore à même le Fonds d'indemnisation qui est, rappelons-le, financé par le consommateur. Devant le refus des autorités en place de résoudre ce dilemme et de permettre aux processeurs de cartes de crédit de se voir céder automatiquement la créance du consommateur une fois celui-ci remboursé, les commerçants doivent, en pratique, donner des garanties (lettre de crédit, hypothèques, ratios à rencontrer) complètement disproportionnées par rapport à la réalité d'affaires, augmentant ainsi les coûts que le commerçant doit assumer. Nous le répétons, les marges de l'industrie sont insuffisantes pour supporter le coût de l'ensemble de ces protections, lesquelles, somme toute, doivent être davantage harmonisées pour favoriser un juste équilibre du contexte d'affaires sans que le consommateur voit les protections qui lui sont offertes diminuées.

Nous sommes d'avis qu'à la lumière de ce qui précède, les clients de Transat qui désirent faire une réclamation ou encore se faire indemniser sont déjà très bien protégés et que les mécanismes favorisant l'accès à la justice sont, quant à nous, déjà en place.

5. **ASSURANCES**

Finalement, s'ajoute aux protections ci-haut mentionnées, la possibilité pour un consommateur de souscrire à une assurance voyage lui permettant soit d'annuler ou d'interrompre son voyage et d'être ainsi indemnisé, sous réserve du forfait d'assurances qu'il a choisi et des conditions de sa police d'assurance.

6. **ÉTENDUE DES OBLIGATIONS DU VOYAGISTE AU QUÉBEC**

Outre la protection dont il bénéficie en vertu de la *Loi sur les agents de voyages*, le client de Transat reçoit une protection additionnelle découlant principalement des obligations très sévères qui incombent à Transat (agent de voyages grossiste) et qui sont contenues à la fois dans la *Loi sur la protection du consommateur*, L.R.Q., chapitre P-40.1 et dans le *Code civil du Québec*. La jurisprudence des dernières années a confirmé qu'au moins cinq obligations se retrouvent implicitement au contrat entre Transat et le client, lesquelles doivent être assumées entièrement par Transat. Ces différentes obligations confèrent à Transat, selon le cas, une obligation de moyens, de résultat ou de garantie. Ces obligations sont les suivantes :

- 6.1 obligation de conformité;
- 6.2 obligation d'information;
- 6.3 obligation relative au choix des prestataires;
- 6.4 obligation de sécurité; et
- 6.5 obligation d'assistance.

6.1. Obligation de conformité

Transat doit s'assurer que l'exécution de sa prestation s'avère conforme à la promesse qu'elle a faite aux consommateurs. C'est le cas, par exemple, de la conformité du produit et des services par rapport aux représentations faites dans la brochure ou sur le site internet de Transat. L'obligation de conformité est une obligation de résultat. Cette obligation impose à Transat un lourd fardeau et celle-ci doit s'assurer que les prestations offertes correspondent exactement à ce qui a été présenté avant l'achat des services de voyages. À titre d'exemple, prenons une réclamation formulée par un client de Transat il y a quelque temps : Dans sa brochure, Transat annonce un hôtel tout inclus où il est précisé, entre autres choses, que l'hôtel dispose d'un bar ouvert de 9 h a.m. à 4 h a.m. En arrivant à destination, le client constate que le bar ne sert plus d'alcool à compter de 3h45 a.m., et il y a alors un risque que ce client intente un recours contre Transat parce que celle-ci n'a pas rempli son obligation de conformité.

6.2. Obligation d'information

La *Loi sur la protection du consommateur* impose à Transat une obligation de dévoiler tout fait important susceptible d'influencer la décision du consommateur de conclure la vente. L'obligation d'information est une obligation de résultat qui s'étend tant à la phase précontractuelle du choix du voyage que pendant la période postérieure au choix du voyage et se poursuit même lorsque le client est à destination. En vertu de cette obligation, Transat doit dénoncer obligatoirement tout fait important dont elle a connaissance. Lorsque ce fait n'est pas encore connu, Transat est tenue de prendre tous les moyens raisonnables pour s'informer des situations et des faits importants. À titre d'exemple, cette obligation comprend entre autres l'obligation de garantir la validité du transport, de confirmer les réservations lorsque nécessaire, de renseigner le client sur les formalités administratives obligatoires suivant le départ (visa, vaccins, assurances), de renseigner le client sur les conditions de vie, la situation politique du territoire que ce dernier entend visiter et de renseigner le client sur les conditions météorologiques extrêmes (ouragans, tempêtes tropicales, tornades).

6.3. Obligation relative au choix des prestataires

Cette obligation de moyens est reliée au fait que lorsque Transat vend ou offre des services d'autres entreprises et/ou de fournisseurs, elle a le devoir de s'assurer qu'elle fait affaire avec des intervenants compétents et éprouvés qui fourniront à ses clients les prestations promises. Transat doit donc s'assurer que les intervenants avec qui elle fait affaire demeurent compétents et aptes à exécuter les obligations promises pendant toute la durée de l'engagement. À titre d'exemple, Transat doit s'assurer que les lieux

où sont envoyés ses clients sont sécuritaires, conformes à la loi et à la réglementation locales et que les hôtels possèdent des assurances valides, etc.

6.4. Obligation de sécurité

Transat a le devoir de s'assurer que les prestations qu'elle offre à ses clients peuvent être fournies sans que ces derniers ne soient exposés à des dangers pouvant potentiellement menacer leur sécurité, leur santé ou leur vie. Cette obligation de sécurité rejoint étroitement l'obligation d'information dont nous avons traitée précédemment. Non seulement Transat doit informer adéquatement le client des risques auxquels il peut être confronté à destination, mais elle doit, au surplus, prendre tous les moyens nécessaires pour que le voyage se déroule dans des conditions normales de sécurité, afin d'éviter que ses clients ne soient confrontés à des situations dangereuses. À titre d'exemple, lorsque survient une force majeure à destination comme un ouragan, Transat a le devoir de s'assurer que ses clients se trouvent dans un endroit sécuritaire.

6.5. Obligation d'assistance

Cette obligation fait référence à la présence à destination d'un représentant de Transat, dont le rôle est de fournir une aide et une assistance aux clients et de s'assurer que leur séjour se déroule sans embûche. Le représentant à destination assume une obligation de moyens, c'est-à-dire qu'il doit fournir un devoir d'assistance raisonnable, eu égard aux circonstances.

On retient de ce qui précède que la responsabilité du voyageur face au consommateur est très onéreuse et que si ce dernier souhaite intenter une poursuite contre le voyageur, son travail sera facilité notamment par les obligations qui reposent sur les épaules du voyageur mais également par les dispositions des diverses lois venant protéger le consommateur.

7. APERÇU DU NOMBRE DE POURSUITES INTENTÉES CONTRE TRANSAT ET SES FILIALES

Dans le cours normal des affaires, Transat est défenderesse à un grand nombre de poursuites, d'actions et de réclamations qui sont courantes pour les entreprises exerçant leurs activités dans le secteur du voyage et œuvrant dans le commerce de gros et de détail. À ce jour, la filiale Transat Tours Canada à elle seule est défenderesse dans plus de 22 poursuites intentées par différents clients à travers le Canada, dont quatre recours collectifs. Le montant de toutes ces poursuites s'élève à environ 11 300 000,00 \$CAD, **excluant les recours collectifs**. Transat est également poursuivie par des clients insatisfaits devant la Cour des petites

créances dans une centaine de dossiers à travers le Canada dont le montant total s'élève à environ 250 000 \$. Victime de la tendance aux poursuites ayant cours aux États-Unis, Transat est exposée à de nombreuses réclamations et demandes d'indemnisation de la part de clients et parfois un recours collectif est intenté avant même que le client ne soit de retour au Québec. De plus, la particularité du domaine du voyage facilite le regroupement des membres et la mise sur pied d'un recours collectif en ce sens que tous les membres se trouvent physiquement au même endroit et sont généralement victimes des mêmes insatisfactions. Très souvent malheureusement, les réclamations, les demandes d'indemnisation et les poursuites sont frivoles et abusives. À titre d'exemple, vous trouverez en annexe un aperçu de certaines poursuites et des montants réclamés par les clients de Transat Tours Canada.

8. LE PROJET DE LOI 99 (LE « PROJET DE LOI »)

Transat reconnaît que le Projet de loi a pour but de favoriser l'accès à la justice de tous les citoyens et de veiller à favoriser un meilleur équilibre dans les forces économiques des parties à une action en justice. Le Projet de loi dans son ensemble accorde de nouveaux pouvoirs aux tribunaux et vient codifier certains pouvoirs que ces derniers possédaient déjà. Toutefois, bien que l'objectif poursuivi était initialement de prévenir les SLAPP (« Strategic Lawsuits Against Public Participation »), il ressort du Projet que le gouvernement a élargi la portée de celui-ci. À cet égard, Transat désire exprimer ses réserves par rapport à deux dispositions du Projet de loi, soit l'alinéa 54.4(5) qui prévoit la possibilité pour un tribunal d'ordonner le versement d'une provision pour frais à une partie se trouvant dans une situation économique défavorable, et l'article 54.6 qui prévoit qu'en cas d'abus commis par une personne morale, les administrateurs et dirigeants de celle-ci peuvent être condamnés personnellement au paiement de dommages-intérêts. Transat est d'avis que ces dispositions devraient être abrogées ou, subsidiairement, si le législateur conclut à leur pertinence, Transat suggère (uniquement à l'égard de l'alinéa 54.4(5)) d'amender le texte afin d'en restreindre la portée.

8.1. Dispositions problématiques

(a) L'alinéa 54.4(5)

« Le tribunal peut, s'il estime approprié :

5° ordonner, pour des motifs sérieux, si les circonstances le justifient et s'il constate qu'une partie se trouve dans une situation économique telle qu'elle est dans l'impossibilité de valablement faire valoir son point de vue, de lui verser une provision pour frais dont il fixe le montant. »

Nous vous soumettons que l'alinéa ci-haut mentionné a une portée beaucoup trop large. En effet, les dispositions n'incluent pas uniquement les parties faisant l'objet d'abus procéduraux mais bien toute personne qui se trouve dans une situation économique, telle qu'elle est dans l'impossibilité de faire valoir

son point de vue. Par ces dispositions, les seuls critères qu'un tribunal devra observer afin de permettre le versement d'une provision pour frais sont :

1. l'existence de motifs sérieux;
2. le fait que les circonstances justifient l'octroi d'une provision pour frais;
3. si une partie se trouve dans une situation économique l'empêchant de faire valoir son point de vue *valablement*.

Les critères de motifs sérieux et d'évaluation des circonstances justifiant un tel octroi apparaissent plutôt vagues et certainement moins contraignants que la preuve d'un abus de procédure. Nous soumettons que l'adoption du libellé de l'alinéa 54.4(5) pourrait avoir comme effet de créer une incitation additionnelle aux poursuites, ce qui aurait comme conséquence, bien entendu, d'engendrer des conséquences néfastes pour les parties devant verser la provision pour frais, mais également pour l'administration de la justice. En effet, dès qu'un débat juridique paraîtrait méritoire aux yeux d'un juge, celui-ci pourrait exiger que la partie la plus fortunée subventionne le débat. Nous pouvons raisonnablement prévoir que, alors même que l'intention du gouvernement est d'éviter autant que possible l'utilisation abusive des tribunaux, les tribunaux risqueraient d'être encombrés par de nouvelles procédures, si l'article 54.4(5) devait être adopté et que des provisions pour frais pouvaient être octroyées en l'absence d'abus de procédure.

De plus et tel qu'il a été mentionné précédemment, étant donné que plusieurs personnes morales, incluant Transat, qui par la nature même de leurs obligations, s'exposent à des insatisfactions et à des revendications parfois abusives, on pourrait croire que la discrétion accordée au juge à l'alinéa 54.4(5) favoriserait le recours aux tribunaux plutôt qu'à d'autres tribunes plus appropriées pour le débat public. Nous sommes d'avis que cette même disposition pourrait inciter les clients de Transat à avoir recours aux tribunaux plutôt que se tourner vers les mécanismes d'indemnisation déjà en place pour obtenir la résolution de leurs insatisfactions et de leurs revendications, et ce, même dans des cas de poursuites frivoles et abusives.

Néanmoins, si le législateur juge que l'article 54.4(5) doit demeurer, nous soumettons respectueusement que celui-ci devrait être amendé afin d'en limiter sa portée trop large. Nous devrions d'abord inclure la notion d'abus afin que le versement d'une telle provision ne s'applique que dans ce cas. De plus, nous suggérons d'inclure une notion de disparité économique entre les parties et nous jugeons qu'il serait préférable de remplacer l'expression « une partie » par le mot « défendeur » afin que le versement d'une provision ne s'applique qu'à l'égard d'un défendeur, ou encore lorsqu'en situation de défense, la partie poursuivie, agissant de manière abusive, se mette dans une position de demandeur reconventionnel. À

l'inverse et compte tenu de la mention du mot « partie », est-il permis de déduire que Transat, à titre de défenderesse, pourrait elle-même faire appel à cette disposition pour se protéger contre les poursuites frivoles et abusives.

Bien que nous jugions qu'il est tout à fait louable de permettre à une partie demanderesse de pouvoir s'exprimer alors même qu'elle se trouve dans une situation économique défavorable par rapport à la partie adverse, d'autres options s'offrent déjà à une telle partie. Tel que mentionné, dans le cas des clients de Transat, outre l'accès à l'aide juridique et aux organismes gouvernementaux qui peuvent intervenir en cas d'abus, le dépôt de toutes les sommes reçues dans un compte en fidéicomis, le cautionnement individuel que doit fournir l'agent de voyages, le Fonds d'indemnisation des agents de voyages, de même que l'accessibilité aux recours collectifs par le biais du Fonds d'aide aux recours collectifs, sont déjà en place. Compte tenu de sa grande exposition aux réclamations et aux poursuites et des mécanismes prévus dans les diverses lois lui étant applicables et visant à faciliter l'indemnisation des consommateurs, nous soumettons qu'il serait déraisonnable que Transat puisse, au surplus, être condamnée à verser une provision pour frais aux demandeurs parties à des poursuites contre elle. De plus, le texte de cette disposition ne ferait qu'exposer davantage Transat à des poursuites et augmenterait de manière disproportionnée son fardeau de responsabilités. Rappelons qu'après tout, le client ne paie en moyenne que 1 250 \$ pour un forfait tout-inclus d'une semaine dans le Sud, lequel inclut une prestation aérienne, et qu'il paierait beaucoup plus pour un forfait similaire si la prestation avait lieu au Québec, comme pour un forfait d'une semaine tout-inclus au Mont-Tremblant par exemple, ceci excluant le transport.

(b) L'article 54.6

« 54.6. Lorsque l'abus est le fait d'une personne morale ou d'une personne qui agit en qualité d'administrateur du bien d'autrui, les administrateurs et les dirigeants de la personne morale qui ont participé à la décision ou l'administrateur du bien d'autrui peuvent être condamnés personnellement au paiement des dommages-intérêts. »

Si une telle disposition devait être adoptée, il n'y a aucun doute pour nous que cela constituerait un fardeau supplémentaire sur les épaules des administrateurs et dirigeants des personnes morales québécoises. Nous nous devons de souligner que contrairement aux autres dispositions du Projet de loi, celle-ci ne faisait pas partie des recommandations contenues dans le Rapport du comité au ministre de la Justice du 15 mars 2007 sur les poursuites-baïllons.

Manquant malheureusement de temps pour faire un travail fouillé sur le sujet, nous nous permettons néanmoins les commentaires suivants justifiant, nous vous le soumettons, le retrait pur et simple de l'article 54.6 :

Au point de vue du principe, nous sommes d'avis qu'il est exagéré de faire supporter à un individu le poids des dommages-intérêts qui pourraient être imposés advenant qu'un tribunal juge qu'une défense est trop agressive. En effet, l'adoption de cette disposition pourrait possiblement nuire à une défense pleine et entière des personnes morales. Si la responsabilité personnelle des administrateurs devait être retenue selon ce qui est proposé, il est permis de croire que les administrateurs seraient incités à exiger que la personne morale offre moins de résistance à certaines poursuites, ce qui, évidemment, sera fait au détriment de la personne morale et ultimement au détriment des actionnaires. Dans la pratique, lorsqu'il s'agit d'une personne morale qui a les moyens d'avoir un contentieux à l'interne, ce sont les conseillers juridiques internes qui s'occupent des litiges auxquels est partie une compagnie. Rappelons qu'en vertu de la *Loi sur les compagnies* et de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*, les administrateurs qui consultent des experts et agissent suivant leurs opinions ou rapports sont présumés remplir leurs devoirs de prudence et de diligence et ne peuvent se faire reprocher de fautes entraînant leurs responsabilités. Dans cet esprit, il nous semble tout à fait inapproprié que les administrateurs puissent devoir payer personnellement des dommages-intérêts résultant des actes qu'ils posent afin de défendre, dans l'exercice de leurs fonctions, la personne morale qu'ils représentent, alors même que d'autres lois prévoient que leur responsabilité ne peut être retenue lorsque ces derniers ont consulté des experts, des conseillers juridiques de l'entreprise et/ou des avocats externes.

Rappelons-nous que la responsabilité des administrateurs est double en vertu de la *Loi sur les compagnies*, la *Loi canadienne sur les sociétés par action* et le *Code civil du Québec*. Tout d'abord, elle est stipulée à maints endroits dans la *Loi sur les compagnies* relativement à certains actes, c'est ce qu'on appelle la responsabilité statutaire des administrateurs. En second lieu, les administrateurs sont responsables en droit civil pour les dommages résultant des manquements à leurs devoirs ainsi que ceux résultant de leurs fautes. Cette responsabilité s'appelle une responsabilité de droit. La responsabilité statutaire des administrateurs les rend sujets à des poursuites civiles. À titre d'exemple, les administrateurs peuvent être alors tenus personnellement responsables pour les salaires et les rémunérations dus aux employés (jusqu'à 6 mois), l'aide financière aux actionnaires, les déclarations et paiements de dividendes, les transferts d'actions à payer, la dissolution, les intérêts dans une transaction avec la compagnie, l'émission d'actions non entièrement payées, la réduction du capital émis, l'acquisition d'actions, la responsabilité civile sur la *Loi sur les valeurs mobilières*, les livres et registres

de la compagnie, l'utilisation de renseignements confidentiels lors d'une transaction de valeurs mobilières, les commissions, les retenues à la source, le paiement de la TPS, les dépôts de sommes dans un compte en fiducie, la divulgation sur le marché secondaire, les bilans, les déclarations, les rapports, les avis, les rapports d'initiés, la fraude, les faux documents, etc.

Outre leur responsabilité statutaire, les administrateurs sont, comme toute autre personne, soumis à un régime général de responsabilité civile, tant contractuelle qu'extra contractuelle. Comme vous le savez, en vertu du *Code civil du Québec*, les administrateurs ont envers la compagnie et à titre de mandataire un devoir de prudence et de diligence, d'honnêteté et de loyauté ainsi qu'un devoir d'agir dans les limites de leurs pouvoirs. S'ils excèdent ces pouvoirs, ils commettent une faute qui les oblige solidairement à indemniser la compagnie pour tout préjudice subi par elle en raison de cette faute.

Nous sommes d'avis qu'il n'y a pas lieu d'adopter le texte de l'article 54.6 du Projet de loi puisque le cas où un administrateur par abus porterait préjudice à la compagnie est déjà sanctionné par les dispositions du *Code civil du Québec*.

Nous soumettons que les dispositions contenues dans la *Loi sur les compagnies*, dans la *Loi canadienne sur les sociétés par action* et dans le *Code civil du Québec* imposent déjà aux administrateurs une responsabilité en cas d'abus et leur imposent un devoir de diligence, de prudence, d'honnêteté et de loyauté dans l'intérêt de la personne morale.

Outre ces considérations, il est à prévoir que la responsabilité des administrateurs engagée par le truchement de l'article 54.6 fera sans aucun doute augmenter les primes d'assurance responsabilité que doivent payer les personnes morales opérant au Québec alors qu'il est déjà très difficile de trouver des assurances.

Nous ajoutons également qu'à l'échelle internationale, il est raisonnable de penser que l'adoption de cette disposition pourrait nuire à l'établissement de sociétés au Québec, en donnant l'image d'une juridiction où les administrateurs et dirigeants sont soumis à un fardeau de responsabilités plus élevé que dans d'autres pays.

De plus, le fardeau reposant sur les épaules des administrateurs est maintenant rendu tel qu'il devient de plus en plus difficile de trouver des personnes compétentes pour assumer ces fonctions.

En terminant, nous sommes d'avis que le législateur peut très bien accomplir les objectifs poursuivis par le Projet de loi sans y inclure l'article 54.6.

9. CONCLUSION

Bien que nous jugions très louable l'objectif d'établir une justice civile plus rapide, plus efficace, plus juste et moins coûteuse qui est susceptible d'accroître la confiance du citoyen dans le système de justice, nous sommes d'avis que les alinéas 54.4(5) et 54.6 du Projet de loi devraient être retirés. Si le législateur désirait tout de même aller de l'avant avec ces dispositions, nous suggérons respectueusement de permettre l'octroi de provisions pour frais dans les cas où il est fait preuve d'un abus de droit *prima facie* et d'inclure cette notion, de même que celle limitant aux seuls défendeurs le bénéfice d'une telle provision dans le libellé de l'article.

Nous demeurons à votre entière disposition si vous avez des questions ou des commentaires.

ANNEXE

EXEMPLES DE POURSUITES CONTRE TRANSAT TOURS CANADA PAR DES CLIENTS

Montant de la poursuite	Nature de la poursuite
3 700 000 \$	Le demandeur allègue que lors du transfert entre l'aéroport et l'hôtel, il y aurait eu incident d'autobus mais il n'aurait pas eu de blessure. Plus tard, au cours de son séjour alors que le demandeur faisait du jogging sur la plage, il s'est mis à ressentir de la douleur dans son genou et a dû être traité dans un hôpital en République Dominicaine. À son retour au Canada, il a dû être amputé de la jambe.
2 250 000 \$	Poursuite parce que la demanderesse allègue avoir été agressée sexuellement par un autre passager à bord de l'avion. Celui-ci aurait mis sa main sur la cuisse de la demanderesse et lui aurait murmuré à l'oreille des commentaires suggestifs.
2 000 000 \$	Le demandeur allègue avoir contracté une maladie très rare, la toxoplasmose, durant son séjour dans un hôtel du Honduras.
1 620 000 \$	Les demandeurs allèguent avoir été intoxiqués par l'épandage de pesticide effectué par l'hôtelier lors de leur séjour en Jamaïque.
200 000 \$	La demanderesse allègue avoir trébuché et s'être blessée lors d'une excursion organisée par un fournisseur indépendant de Transat alors qu'elle visitait un petit village indien à Cuba.
203 000 \$	La demanderesse, qui se baignait dans l'océan en République Dominicaine, poursuit Transat Tours Canada, l'organisatrice du forfait, parce que l'hélice d'un bateau à moteur appartenant à une compagnie de bateaux locale lui aurait lacéré le corps à plusieurs endroits alors qu'elle faisait de l'apnée dans une zone interdite.
92 000 \$	La demanderesse allègue avoir été empoisonnée par de la nourriture en République Dominicaine.
84 000 \$	Le demandeur poursuit Transat Tours Canada pour une chute dans une piscine de son hôtel au Mexique.
75 000 \$	La demanderesse poursuit Transat Tours Canada parce qu'elle s'est blessée au poignet lorsqu'elle s'est appuyée sur une table à café de l'hôtel où elle résidait et que la vitre a cassé.
50 000 \$	Le demandeur allègue que Transat Tours Canada ne l'a pas informé du changement d'avion, ce qui l'a privé d'un séjour complet à San José, au Costa Rica.
17 000 \$	Transat Tours Canada est poursuivie en garantie par une agence de voyages parce que l'hôtel où séjournait le demandeur ne rencontrait pas les standards de qualité indiqués dans la brochure.