

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-001117-213

DATE : Le 18 janvier 2023

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE CHRISTIAN IMMER, J.C.S.

FRANÇOIS DÉCARY-GILARDEAU

Demandeur

c.

GENERAL MOTORS OF CANADA

Et

GENERAL MOTORS COMPANY

et

GENERAL MOTORS LLC

Défenderesses

JUGEMENT

Sur la Demande re-modifiée pour autorisation d'exercer une action collective et pour être représentant (art. 575 C.c.p.)

APERÇU	2
ANALYSE.....	5
1. La classe nationale recherchée et la compétence.....	5
1.1 Les facteurs de rattachement de 3148 C.c.Q.....	5
1.2 Commentaires en lien avec l'affaire <i>Benamor</i>	7
2. Analyse du critère de l'article 575(2) C.p.c.	9
2.1 Les principes directeurs	9
2.2 Analyse des fondements possibles.....	10
2.2.1 Mauvais fonctionnement des batteries originale et le danger qu'elles posent	10

2.2.2	Fausse représentations, omissions et non-conformité aux déclarations et aux publicités quant au comportement de la batterie en temps froid et quant à l'absence de postes de recharge.....	14
2.2.2.1	L'autonomie par temps froid	15
2.2.2.2	Le temps de recharge en temps froid	19
2.2.2.3	L'absence de bornes de recharge rapide.....	19
2.2.2.4	Commentaires additionnels sur les fausses représentations	20
2.2.3	Les mesures réparatrices	23
3.	Les questions	26

APERÇU

[1] François Décary-Gilardeau a acheté, le 31 août 2020, une automobile Chevrolet Bolt EV 2017 usagé d'un concessionnaire Toyota. Ce véhicule est entièrement électrique. Il regrette son achat. Il cherche des mesures réparatrices dont l'annulation de la vente. Il considère que tous les acheteurs de véhicules Bolt se trouvent dans la même situation que lui et il requiert donc l'autorisation d'intenter une action collective (la « Demande »).

[2] General Motors Company (« GM ÉU ») fabrique les véhicules Bolt. Compagnie General Motors du Canada (« GM Canada ») les importe et les distribue au Canada. General Motors LLC détient la marque de commerce GM.

[3] Depuis l'automne 2020, les défenderesses enjoignent les utilisateurs de Bolt de limiter le chargement de leur batterie. Au risque de causer un incendie, elles les intimement de ne pas charger le véhicule à plus de 90% de la charge maximale, ni de laisser la batterie se décharger à une charge moindre que celle requise pour rouler 113 km. Le demandeur considère que cela constitue un vice et un défaut de sécurité.

[4] Le demandeur admet que, après le dépôt de la Demande, la batterie de son véhicule a été remplacée en janvier 2022 par les défenderesses et qu'elle fonctionne correctement depuis lors, sans besoin de limiter la charge ou l'épuisement de la batterie.

[5] Toutefois, il estime que la batterie a une autonomie réduite de près de 30% en temps froid. Par ailleurs, son temps de chargement est aussi plus long en temps froid. Or, il avance, avoir fait l'objet, à cet égard, de fausses représentations, que le bien n'est pas conforme aux messages publicitaires et que des faits importants ont été passés sous silence.

[6] La demande et le plan d'argumentation du demandeur soulève de nombreuses dispositions tirées du Code civil du Québec, de la *Loi sur la protection du consommateur* (« LPC »)¹ et de la *Loi sur la concurrence*². Outre leur énumération, ces fondements

¹ RLRQ, c. P-40.1

² L.R.C. 1985, c. C-34.

divers sont traités de façon sommaire dans le plan d'argumentation. Confronté à un tel foisonnement de fondements possibles, le Tribunal n'a donc d'autre choix que de les regrouper et de les traiter de façon hiérarchique et systématique. En tenant compte de la dernière version de la Demande, le Tribunal est d'avis qu'il faut regrouper tous ces fondements sous deux rubriques :

6.1. Mauvais fonctionnement des batteries originale et le danger qu'elles posent : ce premier groupe de fondements vise les défauts affectant la première batterie. Jusqu'au remplacement de la batterie, le demandeur ne pouvait pas faire plein usage de son véhicule. Selon lui, il en résulte un vice de sécurité et un vice fonctionnel, autant au sens où l'entendent les articles 1468 et 1469 C.c.Q. et les articles 1730 et suivants C.c.Q. que les articles 37, 38 et 53 de la *LPC*. Il indique aussi que ce vice fonctionnel et de sécurité engage la garantie contractuelle.

6.2. Fausse représentation, omissions et non-conformité aux déclarations et aux publicités quant au comportement de la batterie en temps froid et quant à l'absence de postes de recharge : il y aurait à la fois fausse représentation, omission d'un fait important et un bien non-conforme à une déclaration ou à une publicité quant à l'autonomie du véhicule en temps froid. Aussi, dès 2017, les défenderesses représentaient faussement que le chargement accéléré était possible en se branchant à une borne de recharge rapide, alors qu'aucune telle borne n'existait au Canada jusqu'en novembre 2020. Il conclut donc qu'il y a eu violation des articles 41, 219, 221g) et 228 de la *LPC* et de l'article 52 de la *Loi sur la concurrence*.

[7] Le demandeur réclame à titre de mesures réparatrices l'annulation de la vente et le remboursement du prix de vente. À titre « subsidiaire », il réclame une réduction de prix équivalente au prix de la batterie, soit 33 000\$. Rappelons que cette batterie a été remplacée dans son cas.

[8] Il dit aussi avoir subi un préjudice non-pécuniaire ce qui lui donne droit au versement de dommages-intérêts compensatoires de 5 000\$, ce montant étant « à parfaire ». Il estime aussi que le comportement des défenderesses lui donne droit à des dommages punitifs de 33 000\$.

[9] Étant d'avis que tous les propriétaires de Bolt pour les années 2017 à 2022 se trouvent dans une situation similaire à la sienne, il cherche donc à obtenir l'autorisation d'exercer une action collective et d'être désigné représentant. Il propose le groupe national suivant :

« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué et/ou acheté au Canada (*subsidiairement* au Québec) un véhicule GM, de marque Chevrolet, modèle Bolt EV, année 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 ou 2022, ou le modèle Bolt EUV 2022. »

[10] Les défenderesses s'opposent de façon ciblée à la Demande.

[11] D'abord, elles contestent la compétence du Tribunal quant aux membres résidant à l'extérieur du Québec et ayant acquis leur véhicule à l'extérieur du Québec.

[12] Elles ne contestent pas que la composition du groupe rende 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 (art. 575(3) C.p.c.) ni que M. Décary-Gilardeau est en mesure de représenter adéquatement les membres (575 (4) C.p.c.) en ce qui a trait au premier groupe de fondements d'action du moins.

[13] Le Tribunal est aussi d'avis que ces critères ne donnent pas lieu à un débat. La composition du groupe, vu le très grand nombre des membres putatifs, rend effectivement difficile, sinon impossible, l'application des règles sur le mandat d'ester. Par ailleurs, en autant qu'il ait l'intérêt pour agir, c'est-à-dire en autant qu'il remplit les exigences de l'article 575(2) C.p.c., M. Décary-Gilardeau rencontre les exigences recherchées d'un représentant.

[14] Par ailleurs, advenant que les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées quant au premier groupe de fondements possibles portant sur les risques d'incendie posées par la batterie et les limitations quant au chargement qui devaient être respectées avant le remplacement de la batterie, il est incontestable que les demandes des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes au sens du paragraphe 575(1^o) C.p.c.

[15] Les défenderesses estiment toutefois que le critère de l'article 575(1) C.p.c. ne peut pas être rempli le deuxième groupe de fondements possibles, c'est-à-dire, ceux liées aux fausses représentations ou omissions. Il n'y a selon eux aucune démonstration de représentations faite à l'ensemble des propriétaires.

[16] Quant à leur contestation du critère de l'article 575(2) C.p.c., elle s'articule ainsi pour chacun des deux groupes de fondements:

16.1. Mauvais fonctionnement des batteries originale et le danger qu'elles posent : les défenderesses ne contestent pas, au stade de l'autorisation, que les problèmes qui affectaient la première génération de batteries constituent des vices et que cela pourrait donner lieu à la réduction de prix et à l'octroi de dommages-compensatoires. Elles contestent toutefois que cela puisse donner lieu à une condamnation pour versement de dommages punitifs.

16.2. Fausse représentations, omissions et non-conformité aux déclarations et aux publicités quant à l'autonomie réduite de la batterie en temps froid et l'absence de postes de recharge : Elles contestent que l'autonomie réduite des batteries donnent lieu à une cause d'action valide. Elles sont d'avis que le demandeur ne remplit pas son fardeau de

démonstration quant aux fausses représentations qui lui auraient été faites. Étant incapable de démontrer avec précision ce qui lui a été représenté par les défenderesses, il ne peut pas établir que ces représentations ont été fausses. Par ailleurs, les divulgations faites dans les brochures montrent qu'il est futile et vexatoire d'avancer que la baisse d'autonomie en temps froid a été passée sous silence.

ANALYSE

1. La classe nationale recherchée et la compétence

[17] Le Tribunal doit d'abord disposer de la question de la compétence de la Cour supérieure à l'égard du groupe national proposé. Advenant que le Tribunal ait compétence pour les membres résidant à l'extérieur du Québec, cela complexifierait grandement l'étude du critère de 575 (2^o) C.c.Q., le Tribunal étant confronté au dédoublement sinon au décuplement des divers fondements proposés.

[18] Les défenderesses contestent la juridiction de la Cour supérieure relativement aux membres résidant à l'extérieur du Québec pour deux raisons.

18.1. Aucun des facteurs de rattachement énumérés à l'article 3148 C.c.Q. ne trouvent application.

18.2. Vu la grande diversité des régimes légaux, il serait contraire au principe de proportionnalité énoncé par la Cour d'appel dans *Benamor* de reconnaître une telle classe nationale³.

[19] Le demandeur semble reconnaître de prime abord la précarité de son argument quant à l'à-propos d'un groupe national, puisque dans le groupe qu'il propose, il indique lui-même comme position de repli, entre parenthèses, « *subsidiament* au Québec ».

[20] Qu'en est-il?

1.1 Les facteurs de rattachement de 3148 C.c.Q.

[21] Les facteurs de rattachement sont énoncés à l'article 3148 C.c.Q., qui se lit ainsi :

Dans les actions personnelles à caractère patrimonial, les autorités québécoises sont compétentes dans les cas suivants:

1° Le défendeur a son domicile ou sa résidence au Québec;

2° Le défendeur est une personne morale qui n'est pas domiciliée au Québec mais y a un établissement et la contestation est relative à son activité au Québec;

³ *Benamor c. Air Canada*, 2020 QCCA 1597, par. 121 et suivants.

3° Une faute a été commise au Québec, un préjudice y a été subi, un fait dommageable s'y est produit ou l'une des obligations découlant d'un contrat devait y être exécutée;

4° Les parties, par convention, leur ont soumis les litiges nés ou à naître entre elles à l'occasion d'un rapport de droit déterminé;

5° Le défendeur a reconnu leur compétence.

Cependant, les autorités québécoises ne sont pas compétentes lorsque les parties ont choisi, par convention, de soumettre les litiges nés ou à naître entre elles, à propos d'un rapport juridique déterminé, à une autorité étrangère ou à un arbitre, à moins que le défendeur n'ait reconnu la compétence des autorités québécoises

[22] Les parties n'ont pas soumis leurs litiges à venir aux autorités québécoises et les parties défenderesses n'ont pas reconnu leur compétence. Les facteurs de rattachement des 4^o et 5^o paragraphes ne trouvent donc pas application. Reste donc à examiner les autres facteurs.

[23] Le paragraphe 3148 (1^o) ne trouve pas application puisqu'aucune allégation n'établit que les défenderesses ont leur domicile au Québec⁴.

[24] Le facteur de rattachement de 3148 (2^o) C.c.Q. ne trouve pas application non plus.

24.1. Ni GM ÉU, ni General Motors LLP n'ont d'établissement au Québec. Par contre, GM Canada en a un.

24.2. La présence d'un établissement n'est toutefois pas, en soi, suffisante pour rattacher le litige au forum québécois. Le paragraphe 3148 (2^o) C.c.Q. exige en outre que la contestation soit liée « aux activités » de cet établissement au Québec. GM Canada en tant que distributeur est réputée, en vertu de la *LPC*, être fabricant puisque le véritable fabricant, GM ÉU, n'a pas d'établissement au Québec⁵. Toutefois, rien ne montre que les causes d'action qui pourraient être invoquées par les membres ne résidant pas au Québec soient liées aux activités de distribution ou de fabrication de GM Canada ou de GM EU au Québec. Les voitures achetées ou louées par ces membres hors Québec n'ont pas été fabriquées ni distribuées au Québec. La situation est donc similaire à celle qui prévalait dans *Audi Canada*⁶, où le juge Thomas Davis a refusé d'autoriser une action collective pour des membres qui ne résidaient pas ou n'avait pas leur domicile au Québec puisque leur recours ne relevait pas d'activités que l'établissement avait menées au Québec⁷.

⁴ Pièce R-1.

⁵ Sous par. 1 (g) ii).

⁶ *Sciscente c. Audi Canada inc.*, 2022 QCCS 2911.

⁷ Voir aussi *Holcman c. Restaurants Brands International Inc.*, 2022 QCCS 2168, par. 22 et 23.

[25] Finalement, le facteur de rattachement de 3148 (3^o) C.c.Q. ne s'applique pas non plus. Le préjudice subi par les membres résidant à l'extérieur du Québec et le fait dommageable, c'est-à-dire, la vente ou location d'un véhicule affecté d'un vice caché ou une pratique déloyale, se sont nécessairement produits hors Québec. Aucune obligation ne devait être exécutée au Québec pour les membres résidant à l'extérieur du Québec.

[26] Le Tribunal n'a donc pas à discuter le deuxième moyen soulevé par les défenderesses s'appuyant sur le jugement *Benamor*. Le Tribunal se limitera donc à certains commentaires.

1.2 Commentaires en lien avec l'affaire *Benamor*

[27] Dans *Benamor*, la défenderesse, Air Canada, avait son siège social à Montréal. Ainsi, le facteur de rattachement du paragraphe 3148 (1^o) C.c.Q. était présent. Or, le groupe proposé était un groupe mondial. Air Canada contestait le groupe mondial, mais pas le groupe national.

[28] Les juges majoritaires de la Cour d'appel expliquent que la multiplicité des régimes juridiques applicables peut « affecter la communauté des questions faisant l'objet d'une action collective ». Ils citent la Cour suprême dans *Vivendi*, où la Cour suprême du Canada avait émis l'avertissement que les divergences substantielles entre les régimes de *common law* et le droit civil feraient perdre à l'action collective sa dimension collective⁸.

[29] En l'instance, si le groupe était national, les syllogismes proposés par le demandeur devraient être examinés à l'aune des régimes légaux de chacune des provinces pour les fins d'établir s'il est démontré que les faits paraissent justifier les conclusions recherchées et ensuite, comme le commande l'article 576 C.p.c., identifier « les principales questions qui seront traitées collectivement ».

[30] Or, la *common law* comporte des distinctions importantes avec le droit civil et le demandeur le reconnaît implicitement dans son plan d'argumentation en discutant les prémisses juridiques en *common law*.

[31] Le premier fondement de responsabilité en *common law* que le demandeur soulève est la négligence liée à la responsabilité extracontractuelle du manufacturier, c'est-à-dire le *tort law*. Cette responsabilité pour négligence doit être évaluée selon la démarche en trois étapes énoncée par la Cour suprême du Canada dans *Mustapha*⁹.

31.1. Y a-t-il une obligation ou norme de diligence (*duty of care*) et a-t-elle été violée? À cet égard, il est « établi depuis longtemps que le fabricant d'un bien de consommation est tenu à une obligation de diligence [*duty of care*] envers le consommateur ultime de ce bien »¹⁰. Si le comportement du

⁸ *Vivendi Canada Inc. c. Dell'Aniello*, 2014 CSC 1, [2014] 1 R.C.S. 3, par. 62 [« *Vivendi* »].

⁹ *Mustapha v. Culligan of Canada Ltd.*, 2008 SCC 27 (CanLII), [2008] 2 SCR 114 [« *Mustapha* »].

¹⁰ *Id.*, par. 6.

manufacturier crée des risques excessifs de préjudice, il y a violation de l'obligation ou de la norme de diligence.

31.2. Y a-t-il un dommage indemnisable? La Cour suprême semble définir en *common law* plus restrictivement que ne le fait le droit civil, ce qui constitue un dommage non-pécuniaire indemnisable. Ainsi, en *common law*, le droit « ne reconnaît pas les contrariétés, la répulsion, l'anxiété, l'agitation ou les autres états psychologiques qui restent en deçà d'un préjudice »¹¹.

31.3. Les dommages sont-ils raisonnablement prévisibles? Selon les principes établis dans l'arrêt de principe *Wagon Mound No. 2* du Conseil privé¹², ils le seront s'il y a un « real risk » que le dommage se produise, c'est-à-dire, un risque «which would occur to the mind of a reasonable man in the position of the defendan[t] . . . and which he would not brush aside as far-fetched »¹³.

[32] Le deuxième fondement en *common law* est le régime de vices cachés. Le demandeur cite le jugement de la Cour suprême dans *ABB inc.* qui résume l'état du droit en *common law* quant aux vices cachés¹⁴. Dans ce jugement mettant en jeu le régime de vice caché en droit civil québécois, la Cour suprême se demande « dans quelle mesure ces règles [de droit civil québécois] sont similaires à celles du droit français ou à celles qui s'appliquent dans le reste du Canada »¹⁵. Or, au terme d'une telle analyse qu'il n'y a pas lieu de discuter, la Cour suprême en vient à la conclusion qu'« encore plus que le droit français, la *common law* présente des caractéristiques qui font qu'elle est difficilement transposable en droit civil québécois »¹⁶.

[33] En matière de fausses représentations et plus généralement de pratiques déloyales, le demandeur énumère les dispositions des lois de protection du consommateur de 7 provinces qui ont chacune leurs particularités et sont différentes des dispositions de la *LPC*.

[34] Ainsi, les divergences sont importantes. Elles le sont moins que dans *Benamor* où il y avait «au moins 60 juridictions étrangères, avec chacune leur propre régime juridique »¹⁷. Est-ce suffisant pour que l'action collective perde sa « dimension collective » pour emprunter l'expression mentionnée plus haut de la Cour suprême du Canada dans *Vivendi*? Le Tribunal n'a pas à le décider et s'abstiendra de conclure dans un sens ou l'autre.

¹¹ *Id.*, par. 9.

¹² *Overseas Tankship (U.K.) Ltd. c. Miller Steamship Co. Pty.*, [1967] A.C. 617.

¹³ *Mustapha*, par. 13.

¹⁴ *ABB Inc. c. Domtar Inc.*, 2007 CSC 50 [« *ABB* »].

¹⁵ *Id.*, par. 74.

¹⁶ *Id.*, par. 85.

¹⁷ *Benamor*, par. 124.

2. Analyse du critère de l'article 575(2) C.p.c.

[35] Le Tribunal délimitera d'abord les principes directeurs pour l'analyse du critère de l'article 575(2⁰).

2.1 Les principes directeurs

[36] C'est la situation individuelle de M. Décary-Gilardeau qu'il faut examiner pour voir s'il remplit le critère de 575(2) C.p.c.¹⁸. Avant qu'un jugement sur l'autorisation ne soit rendu, l'action n'existe pas sur une base collective et c'est donc à la lumière du recours individuel de la personne désignée qu'il sera déterminé si la condition à l'effet que « les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées » est satisfaite.

[37] En examinant ce critère, le Tribunal doit adopter une approche souple, libérale et généreuse des conditions d'autorisation en vue de faciliter l'exercice des actions collectives comme moyen d'atteindre le double objectif de la dissuasion et de l'indemnisation des victimes. Le débat au stade de l'autorisation ne doit pas être transformé en véritable procès; c'est un simple mécanisme de filtrage. Conséquemment, cela entraîne l'atteinte d'un seuil peu élevé¹⁹. Le but est de vérifier que les défenderesses ne soient pas inutilement assujetties à un litige où elles doivent se défendre contre des demandes insoutenables²⁰. Ainsi, le demandeur doit établir une cause défendable, ce qui revient à dire que le ou les syllogismes qu'il propose sont soutenables et que la ou les causes d'actions ne sont ni frivoles, ni manifestement non fondées en droit²¹. Le demandeur ne doit rien faire de plus que d'établir qu'il a une simple possibilité d'avoir gain de cause et cette possibilité n'a pas à être réaliste ou raisonnable²².

[38] Dans le cadre de cet exercice, les faits sont tenus pour avérés, pourvu que les allégations soient suffisamment précises²³. Les allégations ne peuvent pas être vagues, générales et imprécises²⁴. Elles se rapprochent alors d'avantage de l'opinion ou de l'hypothèse²⁵. Elles doivent donc être appuyées d'une certaine preuve²⁶. Ainsi, les « simples allégations » qui seraient insuffisantes pour établir une cause défendable, doivent être complétées par une « certaine preuve aussi limitée puisse-t-elle l'être ». Cela étant, le fardeau en est toujours un de logique et non de preuve²⁷. Le Tribunal n'a pas à se prononcer sur la valeur probante de la preuve²⁸. Le Tribunal doit prêter attention

¹⁸ *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal c. J.J.*, 2019 CSC 35, [2019] 2 R.C.S. 831, par. 82 [« Oratoire »].

¹⁹ *Desjardins Cabinet de services financiers inc. c. Asselin*, 2020 CSC 30, par. 27 [« Asselin »].

²⁰ *Vivendi*, par. 61.

²¹ *Asselin*, par. 54 et 55.

²² *Oratoire*, par. 58 et 59; voir aussi *Davies c. Air Canada*, 2022 QCCA 1551.

²³ *Oratoire*, par. 22.

²⁴ *Asselin*, par. 38.

²⁵ *Oratoire*, par. 22.

²⁶ *Oratoire*, par. 22; *Asselin*, par. 71.

²⁷ *Allard c. Procureur général du Québec*, 2022 QCCA 686, par. 28 [« Allard »].

²⁸ *Oratoire*, par. 22.

non seulement aux faits allégués, mais aussi aux inférences ou aux présomptions de fait ou de droit qui sont susceptibles d'en découler²⁹. Des inférences ne peuvent toutefois être faites en l'absence totale d'allégations³⁰.

[39] Les questions de droit peuvent être résolues par le Tribunal si le sort de l'action projetée en dépend, mais ce choix relève de sa discrétion³¹. En toutes circonstances, il ne peut s'agir que d'une pure question de droit, car « il n'y a en principe pas lieu [...] de se prononcer sur le bien-fondé en droit des conclusions en regard des faits allégués, ni de trancher une question de droit qui requiert l'*administration* de la preuve »³². Il y a lieu de faire preuve de beaucoup de prudence avant de trancher une question de droit de façon définitive, car les défendeurs détiennent souvent une bonne partie de la preuve à laquelle le demandeur n'a pas encore eu accès³³. Cela étant, comme l'indique la Cour d'appel dans *Pilon*, le ou la juge peut trancher la question s'il ou elle ne serait pas dans « une meilleure position après la présentation de la preuve additionnelle puisque la demande pour autorisation comporte déjà et à elle seule toutes les propositions et allégations de faits utiles »³⁴. L'approche souple et libérale ne va pas jusqu'à en déferer l'analyse au juge saisi du fond. La Cour d'appel rappelle que c'est précisément là où le « rôle de filtrage prend tout son sens »³⁵.

2.2 Analyse des fondements possibles

[40] Le Tribunal étudiera les syllogismes liés aux deux groupes de fondements possibles. Pour chacun de ces groupes, il examinera les prémisses factuelles et juridiques et déterminera ensuite si elles paraissent justifier les conclusions recherchées selon les principes directeurs énoncés précédemment. Finalement, il traitera de façon commune les mesures réparatrices recherchées, c'est-à-dire, l'annulation ou la demande de réduction de prix, les dommages-intérêts compensatoire pécuniaires et non pécuniaires et les dommages exemplaires.

2.2.1 Mauvais fonctionnement des batteries originale et le danger qu'elles posent

[41] Voici d'abord les prémisses factuelles :

41.1. La Chevrolet Bolt EV est un véhicule routier entièrement électrique alimenté par une batterie. Elle est produite pour les années 2017 à 2022 et

²⁹ *Oratoire*, par. 24 et *Asselin*, par. 17.

³⁰ *Asselin*, par. 16.

³¹ *Asselin*, par. 27.

³² *Allard*, par. 27.

³³ *Benamor c. Air Canada*, 2020 QCCA 1597, par. 42.

³⁴ *Pilon c. Banque Amex du Canada*, 2021 QCCA 414, par. 12 et 17; permission d'appeler à la Cour suprême du Canada rejetée : *Mélissa Pilon c. Banque Amex du Canada, et al.*, 2022 CanLII 16713 (CSC).

³⁵ *Benabu c. Bell Canada*, 2019 QCCA 2174.

tous ces véhicules sont munies de batteries identiques fournies par LG Chem Ltd.

- 41.2. La valeur de la batterie de la Bolt EV compte pour vingt-trois pourcent (23%) de la valeur du véhicule³⁶.
- 41.3. Le 4 juillet 2020, la voiture d'une résidante états-unienne prend feu. Après enquête, elle constate que plusieurs autres véhicules ont pris feu. Elle dénonce le tout aux autorités états-unienne et à la défenderesse GM ÉU. Le 27 août 2020, GM ÉU annonce qu'elle ouvre une enquête au sujet des incendies des Bolt EV.
- 41.4. Le 31 août 2020, Décary-Gilardeau achète un Bolt 2017 usagé chez le concessionnaire Spinelli Toyota pour une somme avant taxes de 25 800\$³⁷.
- 41.5. Le 9 octobre 2020, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) liée au U.S. Department of Transportation émet un *Office of Defects Information Resume* dans lequel elle explique qu'elle a reçu deux « Vehicle Owner Questionnaires (VOQs) regarding model year (MY) 2018 and a MY 2019 Chevrolet Bolt EV and alleging that the vehicles caught fire under the rear seat while parked and unattended ». Elle ajoute qu'après des recherches additionnelles, elle a « found a MY Bolt EV with a similar burn pattern in the interior rear set ». Elle rapporte avoir lancé un « Preliminary Evaluation to assess the scope, frequency, circumstances, and safety consequences of the alleged fires »³⁸. Le 13 novembre 2020, la NHTSA publie un *NHTSA Consumer Alert* comprenant l'avertissement que les « Owners of select Model Year 2017-2019 Chevrolet Bolt vehicles should park their cars outside and away from homes until their vehicles have been repaired due to a new recall for the risk of fire »³⁹.
- 41.6. Être contraint de ne plus pouvoir stationner leur voiture à l'intérieur et à l'écart de la maison est source de désagréments importants. Rien n'est précisé si le demandeur est confronté personnellement à de tels désagréments.
- 41.7. En novembre 2020, les défenderesses effectuent un rappel de modèles Bolt 2017 à 2019 pour installer une solution temporaire, c'est-à-dire un logiciel qui « limitera la recharge 90% sur les véhicules visés » pendant qu'elles continuent à « enquêter sur la cause fondamentale » des incendies. Elles expliquent que ses « ingénieurs travaillent sans arrêt pour

³⁶ Pièce R-7.

³⁷ Pièce R-3.

³⁸ Pièce R-4.

³⁹ Pièce R-5.

trouver une solution définitive pour éliminer la limite de 90% de charge le plus rapidement possible »⁴⁰.

- 41.8. En limitant la charge à 90%, le demandeur et les membres du groupe ne peuvent plus pleinement utiliser ou jouir de leur Bolt EV. Le demandeur allègue que la capacité maximale passe donc de 383 km à 342 km.
- 41.9. Les défenderesses ne remplacent pas la batterie des Bolts EV. Faisant face au même problème avec ses batteries fabriquées elles aussi par LG, le concurrent Hyundai a, pour sa part, décidé de remplacer toutes les batteries de ses modèles Kona Electric et Ioniq Electric dès la fin 2020.
- 41.10. En mai 2021, le demandeur reçoit un courriel de GM Canada l'informant que « la solution au rappel est maintenant disponible ». Les concessionnaires utiliseront « des outils de diagnostic conçus pour détecter des anomalies et au besoin remplacerait les modules de batterie. Une fois que « le véhicule sera mis à jour avec le nouveau logiciel, la limite de 90% de l'état de recharge de la batterie sera retirée »⁴¹. En juin 2021, Décary-Gilardeau reçoit effectivement le rappel de sécurité N202311730⁴² et il se rend au concessionnaire et fait la mise à jour le 7 juillet 2021.
- 41.11. La modification apportée par l'ajout du logiciel ne règle pour autant le problème des incendies puisque sept (7) incendies spontanés des voitures Bolt EV en moins de quatre (4) mois en printemps sont dénombrés par les médias. Le 27 juillet 2021, le demandeur reçoit un nouvel avis de rappel de GM Canada⁴³. Il est informé que GM et LG « ont découvert la présence simultanée de deux défauts de fabrication rares dans la même cellule de batterie ». GM Canada « remplacera les modules défectueux » du véhicule. Dans l'intervalle, elle instruit le demandeur d'« éviter d'épuiser la batterie à moins de 113 km de la charge restante », de « continuer de stationner le véhicule à l'extérieur immédiatement après la recharge et de ne pas recharger votre véhicule pendant la nuit », d'obtenir la mise à jour du logiciel et de « tout de même limiter [son] état de charge à 90% ».
- 41.12. Si on cumule les effets des limitations de chargement de 90% et d'épuisement de 113 km, l'autonomie de la batterie passe de 382 km à 229 km, soit une baisse d'environ 40%. Pour les véhicules Bolt EV 2020 à 2022 et Bolt EUV, l'état de charge devait être limité à 80% tout en évitant d'épuiser la batterie à moins de 113 km de la charge restante. Aucune pièce n'est déposée pour soutenir cette allégation et elle semble contredite par

⁴⁰ Pièce R-6.

⁴¹ Pièce R-7.1

⁴² Pièce R-7.2.

⁴³ Pièce R-7.3.

une pièce, le *Bolt EV and Bolt EUV Recall Information*⁴⁴ qui instruit les propriétaires ainsi : « Set your vehicle to a 90 percent state of charge limitation using Hilltop Reserve mode (for 2017-2018 model years) or Target Charge Level (for 2019-2022 model years) mode ».

41.13. Le 25 août 2021, Décary-Gilardeau reçoit le rappel de sécurité N212343880 qui l'informe que « les pièces nécessaires à la réparation de [son] véhicule ne sont pas disponibles actuellement, mais lorsqu'elles le deviendront, [son] concessionnaire remplacera les modules de batterie au lithium-ion (...) par des modules neufs »⁴⁵. En décembre 2021, il reçoit un avis de rappel complémentaire qui l'invite à contacter son concessionnaire pour remplacer les modules de batterie au lithium-ion par des modules neufs⁴⁶. Le 18 janvier 2022, il se rend chez un concessionnaire GM pour enfin faire effectuer le remplacement de la batterie. À ce moment, l'odomètre de son véhicule montre qu'il a roulé 79 024 km⁴⁷.

41.14. Depuis ces travaux, Décary-Gilardeau admet qu'il « n'a plus de restriction quant à la recharge ou décharge de son véhicule Bolt EV. D'ailleurs, il n'a reçu aucun avis concernant la dangerosité de la nouvelle batterie de sa Bolt EV »⁴⁸.

[42] À titre de prémisses juridiques, le demandeur avance ce qui suit :

42.1. Le défaut de sécurité (art. 1468 et 1469 C.c.Q.) : si les batteries peuvent causer des incendies, ils n'offrent pas la sécurité à laquelle les propriétaires sont en droit de s'attendre.

42.2. 1728 et suivants C.c.Q. : il y a vice s'il y a déficit d'usage, c'est-à-dire s'il l'acheteur ne peut jouir de l'utilité pratique et économique du bien⁴⁹. Le fabricant est alors présumé connaître le risque (1729 et 1739 C.c.Q.).

42.3. 37 et 38 LPC : il y a responsabilité si les véhicules ne peuvent pas servir à l'usage auquel ils sont normalement destinés et s'ils ne peuvent pas servir à un usage normal.

42.4. 53 LPC : en présence d'un vice caché, le consommateur peut exercer directement contre le fabricant un recours en vice caché et le fabricant ne peut alléguer qu'il ignorait le vice.

⁴⁴ Pièce R-7.5.

⁴⁵ Pièce R-7.4.

⁴⁶ Pièce R-7.6.

⁴⁷ Pièce R-7.7.

⁴⁸ Par. 2.66 de la Demande.

⁴⁹ *ABB*, par. 47.

[43] Le Tribunal estime et les défenderesses ne contestent pas vraiment le fait que les véhicules étaient affectés d'un vice et d'un défaut de sécurité avant le remplacement de la batterie. Les défenderesses indiquent dans leur plan d'argumentation :

19. With regard the arguable case criteria, art. 575(2) CCP, the Respondents defer to the Court pursuant to the cause of action targeting the batteries' alleged safety defect presumably introduced under sections 37, 38 and 53 Consumer Protection Act ("CPA") and articles 1728-1730 CCQ.

20. However, the Respondents contest the proper scope of the putative class.

[44] Au vu des allégations, il est possible et défendable de soutenir que le risque d'incendie pose un danger de sécurité et que ce risque d'incendie et la perte d'autonomie de la batterie qui découle des restrictions quant au chargement et à l'épuisement de la batterie constituent des vices qui étaient présents jusqu'au remplacement de la batterie en janvier 2022. Il est défendable d'avancer que le véhicule du demandeur ne pouvait pas servir à l'usage auquel il est normalement destiné.

[45] Sujet à la discussion quant aux mesures réparatrices se trouvant à la section 2.3 ci-dessous, il est clair que les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées pour le premier groupe de fondements possibles.

2.2.2 Fausses représentations, omissions et non-conformité aux déclarations et aux publicités quant au comportement de la batterie en temps froid et quant à l'absence de postes de recharge

[46] La chose se présente très différemment pour le deuxième groupe de fondements possibles. Avec égards, les fondements et causes d'action présentés sont présentés pêle-mêle et sont contradictoires.

[47] À titre de préface, le Tribunal se permet de citer le juge Benoît Moore dans *Concession A 25*⁵⁰ qui, écrivant pour la Cour d'appel, somme tout demandeur à proposer « une conception maîtrisée de son recours ». Entre autres, « les conclusions subsidiaires doivent suivre un ordre logique plutôt que simplement soulever la panoplie entière des possibles en plaidant qu'il reviendra au juge du fond de choisir ». Il conclut :

[45] (...) Essentiellement, l'appelant soumet donc au tribunal tous les fondements possibles et lui laisse la charge de choisir. Une telle façon est à proscrire. C'est au demandeur qu'il revient de qualifier son recours et de limiter celui-ci aux alternatives que seule la preuve peut départager.

[48] Le Tribunal est confronté à une telle situation en l'instance. Voici ce que le Tribunal retient.

⁵⁰ *Poitras c. Concession A25*, 2021 QCCA 1182.

[49] Les prémisses juridiques sur lequel le demandeur s'appuie sont les suivantes :

- 49.1. Art. 219, 221g) LPC : les défenderesses ne peuvent faire une représentation fausse ou trompeuse. En particulier, elles ne peuvent faussement attribuer à un bien une caractéristique de rendement.
- 49.2. Art. 52 de la *Loi sur la concurrence* : les défenderesses ne peuvent sciemment ou sans se soucier des conséquences, faire des indications fausses ou trompeuses sur un point important.
- 49.3. Art. 228 LPC : elles ne peuvent passer un fait important sous silence.
- 49.4. Art. 41 et 42 LPC : le bien doit être conforme aux messages publicitaires faits à son sujet. Une déclaration écrite faite par le fabricant le lie.

[50] Il fait état de trois types de représentations, messages publicitaires ou d'omissions :

- 50.1. l'effet du temps froid sur l'autonomie;
- 50.2. l'effet du temps froid sur la durée de chargement;
- 50.3. la représentation que le chargement rapide ne pouvait se faire avant novembre 2020, vu l'absence de bornes de recharge rapide au Canada.

[51] Examinons-les, tour à tour, pour voir si le demandeur fait la démonstration requise.

2.2.2.1 L'autonomie par temps froid

[52] Dans la demande remodifiée du 31 mars 2022, le demandeur formule ainsi ses reproches :

2.11 Le demandeur est propriétaire d'une Bolt EV 2017, tel qu'il appert d'une copie de son certificat d'immatriculation et de son contrat d'achat, produits en liasse au soutien des présentes sous la cote R-3;

2.12 La Bolt EV du demandeur n'a pas l'autonomie annoncée par les défenderesses. Il perd jusqu'au tiers de son autonomie en hiver. Il en est de même pour tous les membres du groupe. Les défenderesses connaissaient cette situation dès 2017 mais ont sciemment omis de le mentionner au demandeur et aux autres membres du groupe;

2.13 Les défenderesses ont négligé et/ou omis de représenter adéquatement l'autonomie de la Bolt EV 2017 à 2022 et la Bolt EUV en hiver que ce soit au

demandeur, aux membres du groupe ou aux concessionnaires qui vendent ces véhicules;

2.14 Puisque les Bolts EV et Bolts EUV du demandeur et des membres étaient vendues au Canada, il était évident pour les défenderesses que le climat froid canadien affecterait l'autonomie de leurs batteries. Or, les défenderesses ont décidé de cache l'impact important du froid sur l'autonomie des batteries des Bolt EV et Bolt EUV et de passer sous silence cette importante limite de capacité et d'autonomie;

2.15 Les défenderesses n'ont aucunement informé les locataires ou les acheteurs des Bolts EV et Bolts EUV que l'autonomie des Bolts EV et Bolts EUV en hiver étaient drastiquement sous-estimée;

[Soulignés du Tribunal]

[53] Aucune référence à un document ou communication n'est faite dans ces paragraphes. Plus loin dans la Demande, le demandeur fournit quelques précisions. Il réfère « entre autres », à la pièce GM-7. Or, en vérité, c'est la seule pièce à laquelle il réfère.

[54] Or, cette pièce a été déposée par les défenderesses comme preuve additionnelle autorisée par le Tribunal pour clarifier que ses publicités traitent d'une autonomie qui « peut atteindre 383 km » ou, en anglais, « up to 383 km » et non de 383 km et pour démontrer que cette représentation limitée est qualifiée dans chaque cas par une note de bas de page dont le libellé varie quelque peu selon les versions.

- En français : « Nécessite une pleine charge. La consommation, l'autonomie réelle et les frais de consommation énergétique varient selon la température, les conditions routières, l'utilisation du système CVCA et des accessoires, et selon votre façon de conduire et l'entretien de votre véhicule »⁵¹; ou encore : « Pleine charge exigée. La consommation, l'autonomie et le coût de l'énergie réels varieront selon la température, les conditions de conduite, l'utilisation du chauffage et de la climatisation et/ou des accessoires ainsi que la façon dont vous conduisez et entretenez votre véhicule »⁵².
- En anglais: «Full charge required. Actual driving range will vary based on temperature, driving conditions, and how you drive and maintain your vehicle»⁵³; ou encore «Full charge required. Actual consumption, driving range and energy cost will vary based on temperature, driving conditions, use of HVAC and/or accessories, and how you drive and maintain your vehicle»⁵⁴.

⁵¹ Pièce GM-7C.

⁵² Pièce GM-7E.

⁵³ Pièce GM-7A.

⁵⁴ Pièce GM-7B et GM-7D.

[55] Il n'y a aucune représentation que l'autonomie est de 383 km. Ce qui est indiqué est que l'autonomie peut atteindre 383 km. Elle est qualifiée par des notes de bas de page dont le caractère adéquat peut être source de débat comme le Tribunal en discutera plus bas.

[56] Le demandeur affirme qu'il n'est pas en mesure d'atteindre en janvier 2022 avec la nouvelle batterie une autonomie de 383 km. Il allègue qu'il n'arrivait « même pas à 300 km ». Il dépose des photos de son cadran qui indique que le 21 janvier, la charge maximale ne permettait que d'assurer une autonomie de 269 km; le 22 janvier 238 km; le 24 janvier 256 km; 30 janvier 225 km; et le 10 février 230 km⁵⁵. Cela représente une baisse d'autonomie de l'ordre de 30% à 41%. Cela reflète aussi les lectures faites par d'autres propriétaires⁵⁶.

[57] Le demandeur conclut donc qu'en saison froide, l'autonomie des Bolts « est non-conforme aux représentations des défenderesses puisqu'elle ne dépasse pas 300 km »⁵⁷. Le « problème de l'autonomie réduite des Bolts EV et des Bolts EUV en hiver persiste malgré le rappel [...] des défenderesses et leurs représentations sur l'autonomie de leur voiture »⁵⁸.

[58] Il est donc d'avis que les représentations « sur l'autonomie des Bolts étaient fausses et trompeuses depuis 2017 » et les membres s'en plaignent depuis 2018⁵⁹. Toutes les batteries présentent la faiblesse d'une autonomie d'environ de deux tiers de l'autonomie annoncée pour la pleine charge⁶⁰.

[59] Or, en l'absence de représentation quant à une autonomie en tout temps de 383 km, il ne peut y avoir fausses représentations ni un bien non conforme quant au message publicitaire. À défaut de la démonstration d'une représentation, les recours en vertu de 219, 221g), 41 et 42 *LPC* et 52 de la *Loi sur la concurrence* sont sans aucun mérite.

[60] Il est toutefois « possible » d'arguer qu'il y ait un fait important qui est passé sous silence, pratique interdite par l'article 228 *LPC*, si l'ampleur des variations de charge en temps froid n'est pas divulguée.

[61] À cet égard, le Tribunal a permis le dépôt d'une déclaration sous serment de GM, le demandeur ne contestant pas son dépôt⁶¹. Les affirmations suivantes sont tirées de cette déclaration :

6. As indicated in the owner's manual, the trend bar estimates how recent driving habits, conditions and climate settings are affecting the range prediction, as

⁵⁵ Pièce R-7.8.

⁵⁶ Pièce R-7.9.

⁵⁷ Demande par. 2.69.

⁵⁸ Id., par. 2.72.

⁵⁹ Pièce R-7.10.

⁶⁰ Demande, par. 2.74.

⁶¹ *Décary-Gilardeau c. General Motors of Canada*, 2022 QCCS 1812.

appears from Exhibit GM-10, Owner's Manual Excerpts, Battery Gauge, filed in support herewith:

(...)

9. In this case, the pictures have all been taken in winter months (January and February);

10. If on these days it was cold or very cold, this would certainly have an impact on the range of the vehicle;

11. Climate settings of the vehicle, which are not shown in these pictures, will also have an impact on the range of the vehicle;

12. For example, it is recommended to precondition the vehicle (e.g. launch heater/heated seats in the winter) while it is still charging to maximize range;

13. As the temperature rises, the range of the vehicle will in fact rise;

14. The 383 kilometers mentioned by Mr. Décary-Gilardeau is the GM estimated range which was developed in conformity of and using Government of Canada approved test methods;

15. As mentioned above, this estimated range is not shown in the pictures as a result of the outside temperature and possible other influencing factors.

[62] Cette déclaration vient établir qu'il n'y a pas de débat quant au fait que le temps froid peut réduire l'autonomie du véhicule. Il y a contestation quant au degré de cette réduction et aussi quant aux mesures qui peuvent être déployées pour limiter la réduction d'autonomie. C'est un débat pour le mérite.

[63] Le Tribunal est d'avis qu'il est possible de tirer à cet égard des parallèles avec l'obligation d'information. La Cour suprême du Canada dans *Asselin*, citant le professeur Didier Lluellas et le juge Benoît Moore, explique que lorsqu'il est question de « l'inexécution d'une obligation de faire, comme l'absence de conseil ou d'information, la question du fardeau de la preuve est plus délicate, car le manquement à un fait négatif, en soi est difficile à établir ». Ainsi, « exiger une preuve documentaire déterminante du défaut d'information serait (...) excessif à l'autorisation »⁶². Un allégué que le demandeur n'a pas été informé suffit.

[64] Le Tribunal estime qu'il en est ainsi aussi pour des allégations à l'effet qu'il y a omission d'un fait important au sens de l'article 228 LPC. Or, il ressort de la Demande que le demandeur n'était pas au courant de la baisse importante d'autonomie par temps froid.

⁶² *Asselin*, par. 81.

[65] Les défenderesses affirment que les notes de page ci-dessus suffisent comme information et qu'il serait frivole, vexatoire ou impossible d'avancer qu'un fait important ait été passé sous silence. Le demandeur rétorque que les notes de bas de page ne déclarent pas suffisamment l'étendue de la perte d'autonomie en temps froid. Il avance, à juste titre, qu'il faut s'en tenir à la lecture qu'un consommateur moyen, personne crédule et inexpérimentée ferait de cette note⁶³.

[66] Il n'est pas frivole d'avancer que le consommateur crédule n'aurait pas compris de la note que l'autonomie pouvait être réduite jusqu'à 40%. Il y a là très certainement sujet à débat et il est donc possible que le demandeur ait gain de cause d'avancer que les défenderesses ont omis d'indiquer les effets importants du froid sur l'autonomie du véhicule et sur le temps de chargement violant de ce fait l'article 228 *LPC*.

[67] Ainsi, sujet aux commentaires sur les mesures réparatrices, le Tribunal juge qu'il est possible d'avancer que la baisse significative de l'autonomie du véhicule en temps froid est un fait passé sous silence, en violation de l'article 228 *LPC*.

2.2.2.2 Le temps de recharge en temps froid

[68] Le demandeur indique que le temps froid fait en sorte que « le temps pour le même pourcentage de la pleine charge est drastiquement augmenté »⁶⁴.

[69] À nouveau, aucune représentation n'est alléguée. Le reproche de demandeur est formulé comme un fait passé sous silence :

2.78 Les défenderesses ont omis d'aviser les membres du groupe de l'impact du froid sur le temps de recharge augmenté et le résultat réduit de cette recharge.

[Soulignés du Tribunal]

[70] Ainsi, sujet aux commentaires sur les mesures réparatrices, le Tribunal juge qu'il est possible d'avancer que le temps de recharge du véhicule en temps froid est un fait passé sous silence, le tout en violation de l'article 228 *LPC*.

2.2.2.3 L'absence de bornes de recharge rapide

[71] Finalement, le demandeur allègue que les défenderesses ont vanté les « mérites de la recharge rapide alors que les bornes requises n'étaient pas disponibles au Canada avant novembre 2020 »⁶⁵.

[72] À cet égard, il dépose, entre autres, une « publicité » pour la Bolt 2017 dont l'extrait pertinent se lit comme suit :

⁶³ *Martel c. Kia Canada inc.*, 2022 QCCA 1140, par. 79 et 80.

⁶⁴ Demande, par. 2.76.

⁶⁵ Demande, par. 2.79.

Un système de recharge rapide à courant continu en option fait appel au connecteur combiné SAE standard de l'industrie et permet de recharger la batterie pour une autonomie de 145 km en 30 minutes (la température extérieure peut avoir une incidence sur la durée de recharge).

[73] Or, encore ici, ce n'est pas une fausse représentation qui est en jeu, mais plutôt, au mieux, une omission. Ainsi, le demandeur allègue :

2.80 Or, lors de la vente des Bolts EV 2017, 2018 et 2019, les défenderesses ont sciemment omis d'informer les membres du groupe que les bornes de recharge de 80kW requise pour une telle recharge ultra rapide n'étaient pas disponibles au Canada. Les bornes de recharge les plus puissantes disponibles au Canada n'étaient que de 50kW. Ces bornes ne permettaient pas la recharge rapide mentionnée à la publicité R-7.11;

[Soulignés du Tribunal]

[74] Le Tribunal est d'avis qu'il est possible que le demandeur ne montre pas en quoi les défenderesses ont passé sous silence un « fait important ». L'assise factuelle est vague quant au minimum de preuve requis pour dire que la présence immédiate de bornes de recharge rapide quand M. Décary-Gilardeau a acheté son véhicule constituait pour lui un fait important, ni quelle connaissance il avait des mesures qui étaient déployées par des tiers pour mettre en place un tel réseau qui semble-t-il était en place selon les allégués en novembre 2022.

2.2.2.4 Commentaires additionnels sur les fausses représentations

[75] Le Tribunal ne peut pas convenir que le demandeur a rempli son fardeau de démonstration quant à l'existence même de représentations. Quelques commentaires additionnels s'imposent, dans l'éventualité que le Tribunal ait tort.

[76] Même s'il le demandeur avait fait la preuve d'une représentation et que celle-ci est fausse, il demeure que le demandeur ne fait pas la démonstration subséquente qu'il remplit les critères minimaux pour avoir droit aux réparations prévues l'article 272 LPC.

[77] Dans *Time*, la Cour suprême explique la démarche à adopter pour établir la présomption absolue de préjudice qui donnerait droit aux mesures réparatrices de l'article 272 LPC :

124. L'application de la présomption absolue de préjudice présuppose qu'un lien rationnel existe entre la pratique interdite et la relation contractuelle régie par la loi. Il importe donc de préciser les conditions d'application de cette présomption dans le contexte de la commission d'une pratique interdite. À notre avis, le consommateur qui souhaite bénéficier de cette présomption doit prouver les éléments suivants : (1) la violation par le commerçant ou le fabricant d'une des obligations imposées par le titre II de la loi; (2) la prise de connaissance de la représentation constituant une pratique interdite par le consommateur; (3) la

formation, la modification ou l'exécution d'un contrat de consommation subséquente à cette prise de connaissance, et (4) une proximité suffisante entre le contenu de la représentation et le bien ou le service visé par le contrat. Selon ce dernier critère, la pratique interdite doit être susceptible d'influer sur le comportement adopté par le consommateur relativement à la formation, à la modification ou à l'exécution du contrat de consommation. Lorsque ces quatre éléments sont établis, les tribunaux peuvent conclure que la pratique interdite est réputée avoir eu un effet dolosif sur le consommateur. Dans un tel cas, le contrat formé, modifié ou exécuté constitue, en soi, un préjudice subi par le consommateur. L'application de cette présomption lui permet ainsi de demander, selon les mêmes modalités que celles décrites ci-dessus, l'une des mesures de réparation contractuelles prévues à l'art. 272 L.p.c.

[Soulignés du Tribunal]

[78] Peu de temps avant l'audience, les défenderesses communiquent leur plan d'argumentation. Elles y soutiennent :

40. The Applicant purchased a used vehicle at a dealership outside of the Respondents' dealership network, namely Toyota Spinelli Lachine.

41. In order for the Respondents to be liable of an omission as alleged by the Applicant, the Respondents needed to be in a position to make representations to the Applicant in the first place. This is not the case.

42. The Applicant exclusively contracted with a third party not involved in the present matter. There is no agency relationship between the Respondents and Toyota Spinelli Lachine, and none is alleged by the Applicant. Any omission claim pertaining to the battery defect should be directed toward Toyota Spinelli Lachine.

[79] Le Tribunal est d'avis que le fait en soi d'acheter un véhicule usagé n'est pas dirimant pour tenter une action contre le fabricant pour fausses représentations. Si effectivement le demandeur avait allégué un document publicitaire traitant de l'autonomie émanant des défenderesses sur lequel il s'est appuyé, le fait qu'il l'ait acheté d'un tiers ne constitue pas une fin de non-recevoir.

[80] L'obstacle insurmontable pour le demandeur est qu'il n'a tout simplement pas allégué de représentation spécifique qu'il aurait consulté.

[81] Il peut y avoir débat qui doit être laissé au mérite quant au caractère faux d'une représentation et son effet déterminant. Il suffit en présence de la représentation qu'il soit possible qu'elle soit fautive. Mais, en aucun cas, le demandeur peut-il être dispensé, même au stade de l'autorisation, d'alléguer ce qu'est la représentation. Autrement, l'étape de triage de l'autorisation perd tout son sens.

[82] Or, conscient des carences de la Demande quant au contenu des représentations, le demandeur demande la permission de modifier le paragraphe 2.11 de sa Demande la

veille du jour où l'audience est tenue puisque l'avocat du demandeur « a réalisé l'existence d'une ambiguïté au dossier »⁶⁶. La modification demandée apparaît en souligné ci-dessous :

2.11 Le demandeur est propriétaire d'une Bolt EV 2017, tel qu'il appert d'une copie de son certificat d'immatriculation et de son contrat d'achat, produits en liasse au soutien des présentes sous la cote R-3. Avant d'acheter sa Bolt EV 2017, le demandeur a fait une recherche sur internet afin de connaître l'autonomie de la Bolt EV. Le demandeur ne se souvient plus exactement quelles publicités il a vu. Il peut toutefois affirmer avoir consulté plusieurs sites. Le demandeur peut également affirmer avec certitude avoir consulté des sites où les données et caractéristiques des véhicules électriques fournies par les différents fabricants étaient comparées. Finalement, le demandeur peut confirmer que, suite de ses recherches, sa compréhension était que l'autonomie de la Bolt EV était d'environ 380 km et qu'une recharge rapide à l'extérieur de sa résidence était disponible à des bornes ultra rapides. L'achat de sa Bolt a donc été fait sur la base de cette compréhension.

[83] Le Tribunal permet cette modification, mais demeure d'avis que le contenu du paragraphe 2.11 est insuffisant pour remplir le fardeau de démonstration. Il ne contient que des énoncés vagues et généraux.

[84] Il ne peut suffire d'alléguer, comme le fait le demandeur, qu'on a « vu des publicités » qui contiendraient les fausses représentations, sans dire lesquelles. Le demandeur n'allègue même pas si ces publicités émanent de GM ÉU ou GM Canada. Il ne fait pas la démonstration que ces publicités comprenaient les documents déposés par les défenderesses comme pièce GM-7.

[85] Qui plus est, il indique s'être basé sur « des sites où les données et caractéristiques des véhicules électriques fournies par les différents fabricants étaient comparées ». Cela ne démontre pas que les défenderesses sont l'auteur des fausses représentations. Ces sites, qui ne sont manifestement pas des sites de GM ÉU ou GM Canada, ont-ils fait pris acte du fait que les publicités de GM-7 indiquaient que l'autonomie peut atteindre 383 km? Ont-ils fait mention des facteurs limitant l'autonomie indiqués en note de bas de page dans les publicités?

[86] Pour avoir droit aux mesures réparatrices de l'article 272 LPC, le demandeur se devait de remplir les quatre critères susmentionnés de l'affaire *Time*. En n'alléguant même pas quelle représentation précise il a vu, il n'est pas en mesure de démontrer qu'elle est fausse. Il n'est évidemment pas en mesure de démontrer qu'il s'y est fié. Il ne peut pas démontrer non plus que le contrat s'est formé après avoir pris connaissance de la fausse représentation. Il n'est donc pas possible d'envisager dans un tel contexte que le demandeur puisse avoir gain de cause.

⁶⁶ Demande de permission pour re-modifier la demande pour autorisation d'exercer une action collective.

2.2.3 Les mesures réparatrices

[87] Au départ, en janvier 2021, à titre de réparation, le demandeur cherchait l'annulation de son achat. Subsidiairement, il demandait une réduction du prix de 11 000\$. Aucune somme n'était réclamée au titre de dommages inconvenients, mais 11 000\$ étaient réclamés au titre de dommages punitifs. Il réclame donc une somme totale de 40 663,55\$.

[88] En octobre 2021, le demandeur modifie sa demande. Dorénavant, les chefs de réclamations se lisent comme suit :

2.28 Si les défenderesses n'avaient pas passé sous silence les incapacités et les limites d'autonomie des Bolts EV ou le danger d'incendie, le demandeur n'aurait pas acheté ce véhicule routier. Le demandeur est donc en droit de réclamer l'annulation de la vente des Bolts EV et le remboursement du prix de vente de sa Bolt EV par les défenderesses. D'ailleurs, le demandeur offre de retourner son véhicule Bolt EV aux défenderesses;

2.29 Le demandeur ayant acquis son véhicule Bolt EV pour le prix après taxe de VINGT-NEUF MILLE SIX CENT SOIXANTE-TROIS DOLLARS ET CINQUANTE-CINQ CENTS (29 663,55\$), il est en droit de réclamer cette somme solidairement des défenderesses;

2.30 SUBSIDIAREMENT, le demandeur réclame une réduction du prix, des dommages-intérêts et/ou une indemnité afin de pouvoir réparer et/ou corriger sa Bolt, ce qu'il évalue, sauf à parfaire, au montant de TRENTE-TROIS MILLS DOLLARS (33 000\$), étant le prix d'achat de la nouvelle batterie à VINGT-SEPT MILLE SOIXANTE-SEPT DOLLARS ET VINGT CENTS (27 067,20 \$) et le coût de son installation plus taxes applicables, étant le prix au détail suggéré par le fabricant d'une batterie pour sa Bolt EV tel qu'il appert d'un extrait du site www.gmpartsdirect.ca produit au soutien des présentes sous la cote R-7a;

2.31 De plus, le demandeur réclame en dommages-intérêts le montant de CINQ MILLE DOLLARS (5 000\$), sauf à parfaire, pour les troubles et inconvenients de ne pas pouvoir utiliser son véhicule Bolt EV en tout temps;

2.32 Le demandeur réclame un montant [...] supplémentaire de TRENTE-TROIS MILLE DOLLARS (33 000\$) à titre de dommages-intérêts punitifs;

2.33 La réclamation totale individuelle du demandeur est donc SOIXANTE ET ONZE MILLE DOLLARS (71 000\$);

[89] Dans la formulation des conclusions qu'il propose, le demandeur amalgame les conclusions sur la réduction de prix et les dommages intérêts compensatoires. Ainsi, les conclusions se lisent ainsi :

ANNULER la vente de tout véhicule Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV aux membres du groupe et accepter l'offre et la remise par les membres de leurs Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV;

CONDAMNER les défenderesses à rembourser les membres du groupe tout montant payé pour leurs Bolts EV et Bolts EUV, plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

SUBSIDIAIREMENT CONDAMNER les défenderesses à payer, à titre de réduction de prix et/ou dommages-intérêts compensatoires, TRENTE-HUIT MILLE DOLLARS (38 000\$), sauf à parfaire, à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

CONDAMNER les défenderesses à payer, à titre de dommages-intérêts punitifs, TRENTE-TROIS MILLE DOLLARS (33 000\$) à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

[90] L'article 272 LPC prévoit que le consommateur peut demander, entre autres, (c) la réduction de son obligation, (e) la résolution ou (f) la nullité du contrat. Bien que le choix de la sanction revienne d'abord au consommateur le juge détermine s'il est approprié de l'ordonner ou plutôt de prononcer une autre sanction⁶⁷.

[91] Le demandeur recherche ici l'annulation. Or, en ce qui a trait au premier groupe de fondements proposés, la batterie est remplacée en janvier 2022. La Demande est modifiée le 31 mars 2022 pour alléguer, entre autres faits, que la batterie n'est plus affectée par le vice lié à l'incendie et donc les limites de chargement qui en découlent. La demande d'annulation est-elle toujours recherchée à l'égard du potentiel vice qui a été réparée? De prime abord, ce serait surprenant. L'est-elle pour le deuxième groupe de fondements possibles? Comment s'articulerait une telle demande quant à la restitution du prix puisque les défenderesses ne sont pas les vendeurs? La Demande est ambiguë à ces propos.

[92] Le demandeur semble entrevoir les difficultés liées à sa demande d'annulation ou de résolution. Il fait donc aussi une demande « subsidiaire » de réduction de prix. Elle serait équivalente au coût total d'une batterie. Or, cette batterie, du moins pour le demandeur, a été installée, et rien ne démontre que GM Canada ne les remplacera pas pour les autres membres comme elle s'est engagée à le faire. Il n'en demeure que les réductions de capacité pendant un an et demi peuvent possiblement donner lieu à une réduction de prix. Indépendamment de cela, une réduction de prix peut aussi résulter de passer sous silence un fait important en violation de l'article 228 LPC comme l'explique la Cour d'appel dans *Mazda*⁶⁸.

⁶⁷ *Time*, par. 113.

⁶⁸ *Fortin c. Mazda Canada inc.*, 2016 QCCA 31, par. 128 et suivants.

[93] Indépendamment des mesures réparatrices de l'article 272 *LPC*, la violation de l'obligation énoncée à l'article 228 *LPC* peut constituer une faute civile pouvant mener à l'octroi de dommages compensatoires. Or, dans ce cas, la présomption absolue de préjudice ne joue plus et ce sont les règles du droit civil ayant trait aux dommages et leur lien causal avec la faute, c'est-à-dire, la violation statutaire qui détermineront s'il y a condamnation pour paiement de dommages compensatoires.

[94] Finalement, dans *Time*, la Cour suprême explique dans quel cadre des dommages punitifs peuvent être accordés en vertu de l'article 272 L.p.c.⁶⁹. Les commerçants et les fabricants ne peuvent « adopter une attitude laxiste, passive ou ignorante à l'égard des droits du consommateur et des obligations que leur impose la L.p.c. » et ils doivent au contraire « faire preuve d'une grande diligence dans l'exécution de leurs obligations »⁷⁰. La L.p.c. « cherche à réprimer chez les commerçants et fabricants des comportements d'ignorance, d'insouciance ou de négligence sérieuse à l'égard des droits du consommateur et de leurs obligations envers lui »⁷¹. Ainsi, un tribunal devra « prendre en compte l'attitude du commerçant qui, constatant une erreur, aurait tenté avec diligence de régler les problèmes causés au consommateur. Ni la L.p.c., ni l'art. 1621 C.c.Q. n'exigent une attitude rigoriste et aveugle devant les efforts ». Il devra apprécier non seulement le comportement du commerçant avant la violation, mais également « le changement (s'il en est) de son attitude » après cette violation⁷².

[95] Le demandeur soulève deux motifs justifiant l'octroi de dommages punitifs :

95.1. « La négligence grossière des défenderesses d'aviser les consommateurs immédiatement malgré la connaissance des faits préjudiciables aux membre du groupe (incendies et impact des basses températures);

95.2. Le refus de changer immédiatement les batteries des véhicules vers la fin 2020 contrairement à Hyundai qui l'a fait pour les Kona Électric et Ioniq Electric.

[96] Aucune assise factuelle n'est fournie pour le premier motif et l'affirmation qui est faite est générale et vague. Le deuxième motif est toutefois précis et suffisant en soi pour franchir le seuil peu élevé au stade de l'autorisation. Si effectivement il est vrai que GM a pris un an et demi de plus que ses concurrents avant de décider de remplacer les batteries, alors il est possible que le demandeur ait gain de cause à démontrer qu'il s'agit là de la manifestation d'une attitude laxiste, passive ou ignorante à l'égard des droits du consommateur.

⁶⁹ *Time*, par.144 à 147

⁷⁰ *Id.*, par. 176.

⁷¹ *Id.* par. 177.

⁷² *Id.* par. 178.

[97] Les défenderesses ont toutefois raison de soutenir que les intérêts et l'indemnité additionnelle ne peuvent être réclamées à partir du jugement sur le fond citant à ce propos l'affaire *Nashen*⁷³ et la conclusion doit être ajustée en conséquence.

[98] Ainsi, bien que le Tribunal ait réserves importantes quant au caractère redondant sinon contradictoire des conclusions recherchées, il n'est pas impossible que le demandeur et les membres du groupe n'aient droit à un ou plusieurs des conclusions recherchées. Il ne décide pas de la question et cela pourra toujours faire l'objet de débat au stade de l'irrecevabilité dans le dossier au fond.

3. LES QUESTIONS

[99] Vu les conclusions auxquelles le Tribunal en arrive, les questions en litige doivent être ajustées. Le demandeur propose les douze conclusions suivantes :

- (i) Les défenderesses ont-elles représenté aux membres que la capacité ou l'autonomie des batteries des Bolts EV et Bolts EUV se réduisait en hiver?
- (ii) Est-ce que les Bolts EV et Bolts EUV des membres sont ou ont été défectueuses et posent ou ont posé un danger d'incendie?
- (iii) Est-ce que les batteries ou une composante reliée aux batteries des Bolts EV et Bolts EUV sont ou ont été défectueuses?
- (iv) Est-ce que le défaut des batteries ou une composante reliée des Bolts EV2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 et Bolts EUV est couvert par la garantie du fabricant offerte par les défenderesses?
- (v) Est-ce que les défenderesses ont une obligation de diligence et une responsabilité en tant que fabricant envers les membres du groupe? Dans l'affirmative, les défenderesses ont-elles l'obligation de corriger et/ou réparer le défaut des batteries des Bolts EV 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 et Bolts EUV?
- (vi) Est-ce que les défenderesses ont rappelé les Bolts EV et Bolts EUV des membres afin de faire réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%), ont demandé aux membres de réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%) et ont demandé aux membres d'éviter d'épuiser la batterie à moins de 113 km?
- (vii) Est-ce que le défaut dans la batterie et la réduction de la capacité ou l'autonomie des Bolts EV et Bolts EUV des membres leur a causé préjudice et leur donne le droit de réclamer l'annulation de la vente de leurs Bolt EV et Bolts EUV?

⁷³ *Nashen c. Station Mont-Tremblant*, 2022 QCCA 415, par. 39.

- (viii) Si oui, est-ce que les membres auraient droit à un remboursement total du prix payé pour leurs Bolt EV et Bolts EUV?
- (ix) Est-ce que les membres auraient droit de réclamer la correction et/ou réparation des Bolt EV et Bolts EUV?
- (x) Est-ce que les membres auraient droit à une réduction du prix de vente, des dommages-intérêt ou une indemnité? Si oui, combien?
- (xi) (xi) Est-ce que la responsabilité des défenderesses en dommages-intérêts compensatoires est engagée? Si oui, combien?
- (xii) Est-ce que la responsabilité des défenderesses en dommages-intérêts punitifs est aussi engagée? Si oui, combien?

[100] Certaines conclusions doivent être écartées ou reformulées. Voici ce qui en est.

[101] La conclusion (i) doit être reformulée pour tenir compte du fait que la seule cause d'action retenue est celle de l'omission. Ainsi, le Tribunal retiendra plutôt :

(i) Les défenderesses ont-elles passé sous silence que la capacité ou l'autonomie des batteries des Bolts EV et Bolts EUV se réduisait en hiver et cela constitue-t-il un fait important au sens de l'article 228 LPC?

[102] Les conclusions (ii) à (iv) sont acceptables.

[103] La conclusion (v) est formulée de sorte à tenir compte d'une classe nationale utilisant, entre autres, un vocabulaire propre à la *common law* et non au droit civil. Par ailleurs, elle fait état d'une obligation de corriger la batterie alors que cela a été fait pour le demandeur. Prétendre que les défenderesses n'effectueraient pas ces travaux pour d'autres véhicules est pure spéculation et hypothèse que le Tribunal ne peut avaliser. Le Tribunal reformule donc cette conclusion ainsi : (v) *Est-ce que ce ou ces défauts des batteries entraînent la responsabilité des défenderesses?*

[104] La conclusion (vi) est acceptable.

[105] La conclusion (vii) et (viii) doivent être réduites à ceci : *Les membres ont-ils à l'annulation de la vente de leurs véhicules et de se faire rembourser le total du prix payé?*

[106] La conclusion (ix) devient sans objet vu que la batterie du demandeur a été remplacée et que pour le reste des membres, cette question est purement hypothétique.

[107] Les conclusions (x), (xi) et (xii) doivent être reformulées ainsi :

Subsidiairement, les membres ont-ils droit à une réduction du prix de vente? Si oui, pour quel montant?

Les membres ont-ils subi des inconvénients? Ont-ils été causés par les défenderesses? Quel montant des dommages compensatoires doit leur être octroyé à ce titre?

Les défenderesses doivent-elles être condamnées à verser des dommages punitifs? Si oui, pour quel montant?

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[108] **PERMET** au demandeur de déposer la *Demande re-remodifiée pour autorisation d'exercer une action collective pour être représentant* datée du 6 octobre 2022 (la « Demande »);

[109] **ACCUEILLE** en partie la Demande;

[110] **AUTORISE** l'exercice d'une action collective ci-après :

Une action en annulation de vente ou subsidiairement en réduction du prix de vente et en dommages-intérêts compensatoires et punitifs pour vice caché, défaut de sécurité et omission de faits importants;

[111] **ATTRIBUE** au demandeur, François DÉCARY-GILARDEAU, le statut de représentant aux fins d'exercer la susdite action collective pour le compte du groupe ci-après décrit :

« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué ou acheté au Québec un véhicule GM, de marque Chevrolet, modèle Bolt EV, année 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 ou 2022, ou le modèle Bolt EUV 2022. »

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

- (i) Les défenderesses ont-elles passé sous silence que la capacité ou l'autonomie des batteries des Bolts EV et Bolts EUV se réduisait en hiver? Cela constitue-t-il un fait important au sens de l'article de l'article 228 LPC?
- (ii) Est-ce que les Bolts EV et Bolts EUV des membres sont ou ont été défectueuses et posent ou ont posé un danger d'incendie?
- (iii) Est-ce que les batteries ou une composante reliée aux batteries des Bolts EV et Bolts EUV sont ou ont été défectueuses?
- (iv) Est-ce que le défaut des batteries ou une composante reliée des Bolts EV 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 et Bolts EUV est couvert par la garantie du fabricant offerte par les défenderesses?

- (v) Est-ce que ce ou ces défauts entraînent la responsabilité des défenderesses?
- (vi) Est-ce que les défenderesses ont rappelé les Bolts EV et Bolts EUV des membres afin de faire réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%), ont demandé aux membres de réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%) et ont demandé aux membres d'éviter d'épuiser la batterie à moins de 113 km?
- (vii) Les membres ont-ils le droit à l'annulation de la vente de leurs véhicules et de se faire rembourser le total du prix payé?
- (viii) Subsidiairement, les membres ont-ils droit à une réduction du prix de vente? Si oui, pour quel montant?
- (ix) Les membres ont-ils subi des inconvénients? Ont-ils été causés par les défenderesses? Quel montant des dommages compensatoires doit leur être octroyé à ce titre?
- (x) Les défenderesses doivent-elles être condamnées à verser des dommages punitifs? Si oui, pour quel montant?

[113] **IDENTIFIER** comme suit les conclusions recherchées qui s'y rattachent :

ACCUEILLIR l'action du demandeur;

ANNULER la vente de tout véhicule Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV aux membres du groupe et accepter l'offre et la remise par les membres de leurs véhicules Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV;

CONDAMNER les défenderesses à rembourser les membres du groupe tout montant payé pour leurs Bolts EV et Bolts EUV, plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

SUBSIDIAIREMENT, CONDAMNER les défenderesses à payer, à titre de réduction de prix et/ou dommages-intérêts compensatoires, **TRENTE-HUIT MILLE DOLLARS (38 000\$)**, sauf à parfaire, à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

CONDAMNER les défenderesses à payer, à titre de dommages-intérêts punitifs, **TRENTE-TROIS MILLE DOLLARS (33 000\$)** à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du jugement à intervenir;

LE TOUT avec frais de justice.

[114] **CONVOQUE** les parties à une audience afin d'entendre leurs représentations, le contenu de l'avis requis en vertu de l'article 579 du Code de procédure civile, la communication ou la publication appropriée dudit avis et le délai approprié pour qu'un membre du groupe demande l'exclusion, une telle audience devant avoir lieu dans les 45 jours du présent jugement, à une date à être déterminée entre les parties et le Tribunal;

[115] **DÉCLARE** que tous les membres du Groupe qui n'ont pas demandé leur exclusion sont liés par tout jugement à rendre sur l'action collective à intenter de la manière prévue par la loi;

[116] **DÉCLARE** que l'action sera entendue dans le district judiciaire de Montréal;

[117] **LE TOUT**, avec frais, incluant les frais de publication de l'avis éventuel.



CHRISTIAN IMMÉR, J.C.S.

Me James R. Nazem
Avocat du demandeur

Me Stéphane Pitre
Me Anne Merminod
Me Alexis Leray
BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Avocats des défenderesses

Date d'audience : 7 octobre 2022; soumission additionnelle le 21 octobre 2022