

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000674-131

COUR SUPÉRIEURE
(Recours collectif)

MARCEL NADEAU,

REQUÉRANT

c.

MERCEDES-BENZ CANADA INC.,
personne morale ayant son
établissement principal au Québec au
4525 boul. Saint-Jean, Dollard-Des-
Ormeaux (Québec) H9H 2A7;

INTIMÉE

**REQUÊTE EN AUTORISATION D'EXERCER
UN RECOURS COLLECTIF
(Articles 1002 et ss. C.p.c.)**

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU
DISTRICT DE MONTRÉAL SIÉGEANT EN CHAMBRE DE PRATIQUE, LE
REQUÉRANT EXPOSE CE QUI SUIT:**

1. Le Requéant demande l'autorisation d'exercer un recours collectif pour le compte des personnes suivantes:

Toutes les personnes résidant au Québec qui sont propriétaires ou locataires de l'une des automobiles Mercedes-Benz énumérées ci-après, équipées soit d'un moteur V6 M272 dont le numéro de série n'excède pas 2729 __ 30 468993, soit d'un moteur V8 M273 dont le numéro de série n'excède pas 2739 __ 30 088611:

<u>Modèles</u>	<u>Codes numériques</u>	<u>Années</u>
ML	164.186	2005 - 2007
ML 4Matic	164.172	2005 - 2007
GL	164.886	2006 - 2007
GL 4Matic	164.871	2006 - 2007
SLK	171.454 et 171.456	2004 - 2007
C	203.052, 203.054, 203.056	2005 - 2007
C 4Matic	203.087, 203.092	2005 - 2007
CLK	209.356, 209.372	2003 - 2007
CLK Convertible	209.456 et 209.472	2003 - 2007
E	211.056	2002 - 2007
E	211.072	2006 - 2007
E 4Matic	211.087 et 211.090	2006 - 2007
E Wagon	211.256	2005 - 2007
E Wagon 4Matic	211.287	2005 - 2007
CL	216.371	2006 - 2007
CLS	219.372	2005 - 2007
S	221.171	2006 - 2007
S 4Matic	221.186	2006 - 2007
SL	230.471	2001 - 2007
R	251.165	2005 - 2007
R	251.156	2008 - 2007

ET

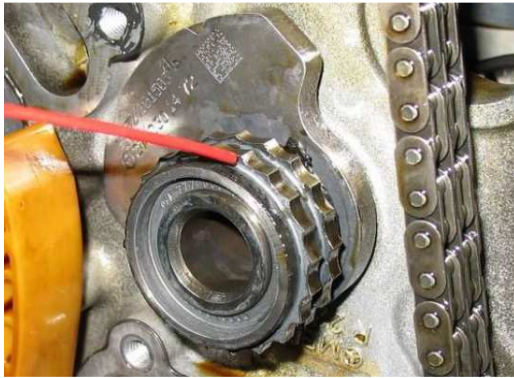
Toutes les personnes résidant au Québec qui ont été propriétaires ou locataires de l'une des automobiles Mercedes-Benz décrites ci-haut, et qui ont fait remplacer, à leurs frais, soit l'arbre de balancement du moteur, soit le pignon tendeur de la chaîne de distribution du moteur.

Ci-après « les Membres ».

2. Les faits qui donneraient ouverture à ce recours collectif des Membres sont ci-après énoncés;

L'Intimée

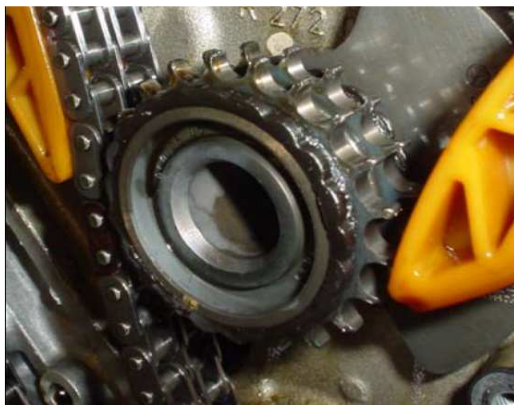
3. L'Intimée Mercedes-Benz Canada inc. est une filiale à part entière de Daimler AG, constructeur automobile Allemand qui fabrique les voitures Mercedes-Benz;
4. L'Intimée a fait le marketing, la vente et le service après-vente des automobiles et utilitaires sports Mercedes-Benz décrits au paragraphe 1 de la présente requête (« les Automobiles Visées »);
5. Le Requérent reproche à l'Intimée d'avoir distribué au Québec les Automobiles Visées alors que ces véhicules étaient affectés d'un vice de fabrication;
6. Ce vice de fabrication est documenté par un *Bulletin technique du concessionnaire* ou *Dealer Technical Bulletin* (« DTB ») émis par l'Intimée pour la première fois le 23 août 2007, puis mis-à-jour à plusieurs reprises, le tout tel qu'il appert d'une copie de la version « i » dudit bulletin, datée du 23 avril 2009, communiquée au soutien de la présente Requête comme **pièce R-1** (« le DTB R-1 »);
7. Le DTB R-1 vise directement les Automobiles Visées;
8. Tel qu'il appert du DTB R-1, ces automobiles ont été distribuées par l'Intimée soit avec un moteur V-6 M272, soit avec un moteur V-8 M273;
9. Ces deux moteurs Mercedes-Benz ont en commun de contenir des pignons d'engrenage (*sprocket*) présents dans le système de distribution du moteur, pignons d'engrenage qui sont affectés d'un vice de conception;
10. Ce vice de conception fait en sorte que ces pignons se désagrègent complètement et prématurément, tel que montré par les images 1, 2 et 3 de la page 3 du DTB R-1, reproduites ci-après pour en faciliter la référence:



DTB R-1 - Figure 1



DTB R-1 - Figure 2



DTB R-1 - Figure 3



DTB R-1 – Figure 4

11. Dans le cas des Automobiles Visées équipées de moteurs V-6 M272, le pignon défectueux actionne ou fait tourner l'arbre de balancement du moteur (*balancing shaft*);
12. Une image de l'arbre de balancement du moteur V6 M272 auquel est attaché le pignon d'engrenage est jointe à la présente requête comme **pièce R-2**, et est reproduite ci-après pour en faciliter la référence:



2018 © R.C.S. "L'INFINITI"

Photo R-2 – Arbre de balancement des moteurs V6 M272

13. Dans le cas des Automobiles Visées équipées de moteurs V-8 M273, le pignon défectueux est le pignon tenseur (*idler gear*) de la chaîne de distribution;
14. Une image du pignon tenseur du moteur V8 M273 est jointe à la présente requête comme **pièce R-3**, et est reproduite ci-après pour en faciliter la référence:



Photo R-3 – Pignon tenseur de la chaîne de distribution des moteurs V8 M273

15. Chacun des deux pignons affectés sont mis en mouvement par la chaîne de distribution du moteur;
16. Une image montrant la chaîne de distribution et ses divers engrenages à l'intérieur d'un moteur V6 M272 est jointe à la présente requête comme **pièce R-4**, et est reproduite ci-après pour en faciliter la référence:

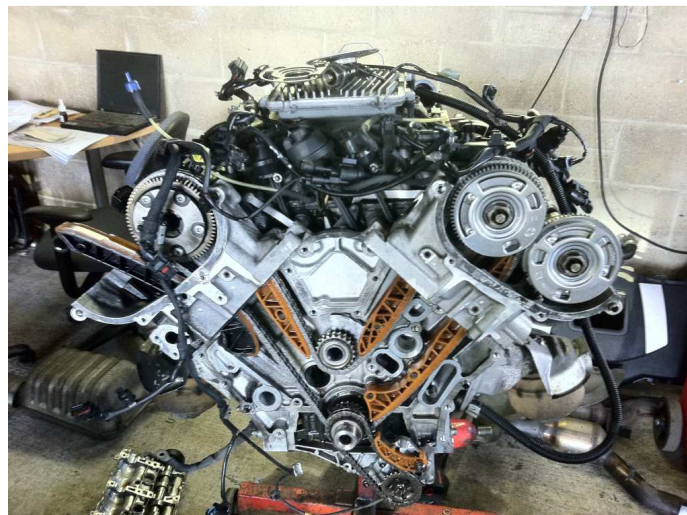


Photo R-4 – Chaîne de distribution et engrenages à l'intérieur d'un moteur V6 M272

17. La chaîne de distribution du moteur synchronise l'admission, la combustion et l'échappement des gaz;
18. Dans chacun des moteurs qui équipe les Automobiles Visées, le pignon d'engrenage vicié est l'un parmi plusieurs autres pignons qui sont actionnés par la chaîne de distribution;
19. Mais contrairement aux pignons mal conçus, ces autres pignons ne se désagrègent pas prématurément;
20. Ce vice de conception a été corrigé par la modification du matériel utilisé dans la fabrication desdits pignons d'engrenage, le tout tel qu'il appert du DTB R-1, à la fin de la page 2:

« The material for the balance shaft sprocket and the timing chain guide wheel (idler) was modified on engines past the serial numbers listed above. »

Les conséquences du vice de conception

21. La défaillance de ces pignons d'engrenage cause la désynchronisation du système de distribution du moteur;
22. Ce dérèglement entraîne le mauvais fonctionnement du moteur, une diminution de sa puissance, une surconsommation d'essence, l'augmentation des émissions polluantes, la surchauffe du moteur, voire l'arrêt inopiné du moteur;
23. Par ailleurs, les dents brisées et les écornures détachées des pignons défectueux circulent dans l'huile à l'intérieur du moteur; ces morceaux de métal risquent constamment d'endommager d'autres pièces avec lesquelles ils entrent en contact;
24. Dans le DTD R-3, à la page 3 dans la section décrivant les travaux requis, la deuxième note se lit comme suit:

« When performing repair, pay attention to cleanliness. Remove any debris, shavings and contaminants. »
25. La solution à ce vice de fabrication est décrite aux pages 2 et 3 du bulletin technique R-1:

- a) Dans le cas des moteurs V-6 M272, l'arbre de balancement doit être remplacé, étant donné que le pignon défectueux en fait partie intégrante;
 - b) Dans le cas du moteur V-8 M273, le pignon tenseur doit être remplacé;
 - c) Dans les deux cas, plusieurs pièces connexes doivent également être remplacées, dont la pompe à huile du moteur et les quatre solénoïdes d'ajustement des arbres à cames.
26. Le nombre d'heures totales requises pour corriger les conséquences de ce vice de fabrication est au mieux (dans le cas des moteurs V-8), de 16.9 heures de travail, et au pire (dans le cas des moteurs V-6), de 43.5 heures de travail, le tout tel qu'il appert des pages 5 à 10 du DTB R-1;
27. À ces heures de travail s'ajoute le prix des pièces, et au prix total s'ajoutent les taxes applicables;
28. Selon le type de moteur et le technicien choisi, le coût total de correction hors garantie conventionnelle de ce vice de fabrication coûte entre 3 000 \$ et 10 000 \$;

Les gestes et les choix de l'Intimée

29. Le vice de fabrication aurait été corrigé en septembre et octobre 2006, tel qu'il appert de la première page d'un bulletin technique émis par la compagnie *Mitchell 1*, dont copie est communiquée au soutien de la présente comme **pièce R-5**;
30. Ainsi, dès 2001 et ce jusqu'en octobre 2006, l'Intimée a fabriqué et distribué des véhicules qu'elle était présumé savoir affectés d'un vice de fabrication;
31. Puis, à partir d'août 2007, alors qu'elle connaissait et avait documenté ce vice de fabrication, l'Intimée a choisi de ne pas en informer les propriétaires actuels ni futurs de ses voitures de tourisme et utilitaires sports, évitant ainsi d'avoir à assumer les conséquences d'un vice inhérent;
32. En agissant ainsi, l'Intimée a transféré les conséquences et les coûts de ce vice de fabrication à ses clients ainsi qu'aux acquéreurs subséquents des véhicules affectés;

Le cas du Requérant

33. C'est ainsi que, le 28 avril 2010, le Requérant s'est porté acquéreur d'une Mercedes-Benz SLK 280, année 2006, numéro de série WDBWK54F46F089429, tel qu'il appert du contrat de vente dont copie est communiquée au soutien des présentes comme **pièce R-6**;
34. Le moteur équipant la voiture du Requérant est un V-6 M272 dont le numéro de série est le 2729 42 30 128442; la voiture du Requérant est donc visée par le DTB R-1;
35. Le ou vers le 21 août 2013, alors que sa voiture avait 89 872 km, le Requérant a dû y faire effectuer un service puisqu'un voyant au tableau de bord indiquait erronément que le niveau d'huile à moteur était inadéquat;
36. Afin de remplacer le capteur apparemment défectueux, le technicien du Requérant a dû retirer le carter d'huile du moteur;
37. Une fois le carter retiré, le technicien a découvert, gisant au fonds du carter, six morceaux de métal, le tout tel qu'il appert d'une note à cet effet sur la facture émise pour le travail en question, dont copie est communiquée au soutien des présentes comme **pièce R-7**;
38. Des photos desdits morceaux de métal ont été prises par le Requérant, et sont communiquées en liasse au soutien des présentes comme **pièce R-8**;
39. Ces morceaux de métal sont en tous points semblables aux extrémités des dents d'un pignon d'engrenage usé apparaissant à la photo numéro 3 du DTB R-1;
40. Le technicien du Requérant lui a alors appris que sa voiture était visée par le DTB R-1, de même que des conséquences que cela entraînait, conséquences déjà décrites aux paragraphes 21 à 24 de la présente;
41. Le Requérant a alors communiqué avec le concessionnaire Mercedes-Benz le plus près de chez lui pour dénoncer cette situation et demander que ce problème soit corrigé, sans frais;
42. Le représentant du concessionnaire n'a jamais admis l'existence du DTB R-1, mais a sur-le-champ suggéré au Requérant que le travail requis pour sa voiture nécessiterait une quarantaine d'heures de travail, à 128 \$ de l'heure, plus les pièces;
43. Au cours de conversations subséquentes chez le même concessionnaire, l'estimation du temps requis a changé à 20, puis à 24 heures;

44. Malgré la demande du Requéran, le concessionnaire a refusé de fournir une estimation écrite du temps requis, mais lui a fourni une estimation du coût des pièces, qui s'élève à 2 856,71 \$ taxes incluses, le tout tel qu'il appert de la soumission dont copie est communiquée comme **pièce R-9**;
45. La soumission R-9 ne comprend pas certaines pièces pourtant identifiées comme devant être changées dans le DTB R-1, dont les quatre solénoïdes d'ajustement des arbres à cames et la pompe à huile du moteur;
46. À la demande du Requéran, son technicien à l'origine de la découverte du problème lui a préparé une estimation des coûts pour la correction du problème, le tout tel qu'il appert de la soumission en question dont copie est communiquée comme **pièce R-11**;
47. La soumission R-10 fait état de 2 901,09 \$ de pièces, de 2 560,00 \$ de temps (40 heures à 64,00 \$ de l'heure) et de 817,79 \$ de taxes, pour un total de 6 278,88 \$;
48. La soumission R-10 prévoit le remplacement des quatre solénoïdes d'ajustement des arbres à cames, mais ne prévoit pas le remplacement de la pompe à huile du moteur, ce qui pourra néanmoins être requis après inspection;

L'obligation de l'Intimée

49. Le Requéran soumet respectueusement que:

- a) les pignons d'engrenage de l'arbre de balancement et les pignons tenseurs de la chaîne de distribution utilisés respectivement jusqu'en octobre et septembre 2006 dans la fabrication des moteurs équipant les Automobiles Visées ont été mal conçus;
- b) conséquemment, ces pignons s'usent prématurément par rapport à des pièces identiques ou de mêmes espèces, et occasionnent l'usure prématurée des moteurs Mercedes-Benz équipant les Automobiles Visées;
- c) l'utilisation de ces pignons mal conçus dans la construction de ces moteurs fait en sorte que ces moteurs sont affectés d'un vice de fabrication;
- d) ce vice de fabrication fait en sorte que les Automobiles Visées ne respectent pas la garantie légale de qualité.

50. Le Requérant soumet ainsi qu'il subit un dommage par le seul fait d'avoir acheté son automobile;
51. Comme toute personne raisonnable, si le Requérant avait su qu'un tel vice de fabrication affectait l'automobile qu'il s'apprêtait à acheter, il n'aurait pas payé le prix offert;
52. Comme toute personne raisonnable, le Requérant aurait demandé à ce que le travail requis pour la correction dudit vice soit fait, ou que le prix requis pour ce travail soit déduit du prix de vente;
53. Ainsi, le Requérant soumet que les travaux requis pour corriger ce vice de fabrication doivent être faits par l'Intimée dans le cadre d'une campagne de rappel systématique;
54. Le Requérant remise sa voiture pendant l'hiver; ainsi, le travail requis devra être fait au printemps 2014, avant que sa voiture ne soit utilisée à nouveau;
55. Dans l'éventualité où le Requérant doive faire faire lui-même la correction du vice de fabrication, il soumet que le coût des travaux requis pour ce faire doit lui être remboursé par l'Intimée;
56. En conséquence, le Requérant est bien fondé de demander, pour lui et tous les Membres:
- a) Le rappel systématique des véhicules énumérés au paragraphe 1 de la Requête, afin que les travaux décrits aux paragraphes a) à h) des pages 2 à 3 du DTB R-1 soient exécutés, sans frais;
 - b) le remboursement à tous les Membres du Groupe des frais de réparation et de correction qu'ils ont assumés pour corriger le vice de fabrication dénoncé par le présent recours;
 - c) le remboursement à tous les Membres du Groupe des autres dommages qu'ils ont assumés en conséquence du vice de fabrication dénoncé par le présent recours;
 - d) des dommages exemplaires pour tous les Membres qui sont des consommateurs au sens de la *Loi sur la protection du consommateur*.
57. La nature du recours collectif que le Requérant demande à exercer est celle d'une action en dommages-intérêts compensatoires fondée sur la garantie de qualité du fabriquant et du distributeur professionnel;

Questions communes

58. Les recours des Membres soulèvent les questions communes suivantes:

- a) Les véhicules Mercedes-Benz visés par ce recours collectif sont-ils affectés d'un vice de fabrication?
- b) Le cas échéant, l'Intimée a-t-elle l'obligation de faire une campagne de rappel afin de faire en sorte que ce vice de fabrication soit corrigé à ses frais?
- c) Le cas échéant, l'Intimée a-t-elle l'obligation de rembourser les Membres du groupe pour les frais engagés par eux pour la correction de ce vice de fabrication?
- d) Le cas échéant, l'Intimée a-t-elle l'obligation d'assumer les autres dommages subis par les Membres en raison de ce vice de fabrication?
- e) Le cas échéant, l'Intimée a-t-elle l'obligation de payer des dommages exemplaires aux Membres qui sont des consommateurs au sens de la *Loi sur la protection du consommateur* ?

Conclusions recherchées par le recours collectif

59. Les conclusions recherchées au fond par le Requéant sont les suivantes:

ACCUEILLIR la requête introductive d'instance du Demandeur;

CONDAMNER la Défenderesse à procéder au rappel systématique des véhicules énumérés au paragraphe 1 de la Requête, afin que les travaux prescrits par le DTB R-1 soient exécutés sans frais;

CONDAMNER la Défenderesse à rembourser à tous les Membres du Groupe des frais de réparation et de correction qu'ils ont assumés en conséquence du vice de conception et de fabrication dénoncé par le présent recours;

CONDAMNER la Défenderesse à payer des dommages exemplaires à tous les Membres qui sont des consommateurs au sens de la Loi sur la protection du consommateur;

ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes selon les modalités à être établies ultérieurement par le tribunal;

ORDONNER la publication d'un avis du jugement sur le site web de la Défenderesse, sur Facebook, sur Twitter, sur YouTube et dans les quotidiens Le Soleil, La Presse, The Gazette, tous les journaux Métro diffusés dans les villes canadiennes, The Globe and Mail et The National Post selon des modalités à être établies ultérieurement par le tribunal;

DÉCLARER que le jugement à intervenir liera les membres qui ne s'en seront pas exclus;

LE TOUT avec dépens y compris les frais d'avis, les frais d'experts et les frais relatifs aux modalités d'exécution du jugement à intervenir;

Composition du groupe

60. La composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67 du Code de procédure civile pour les motifs suivants:

- a) entre 2004 et 2007, l'Intimée a vendu au Canada quelques 54 686 véhicules, le tout tel qu'il appert des chiffres de ventes compilés et publiés sur le site internet Good Car Bad Car, dont un extrait est communiqué comme **pièce R-11**;
- b) les automobiles et utilitaires sports Mercedes-Benz énumérés au paragraphe 1 de la Requête couvrent la presque totalité des modèles du fabricant;
- c) la proportion québécoise de ventes d'automobiles au Canada est d'environ 25%, tel qu'il appert des données à cet effet compilées et publiées sur le site internet Auto 123, dont un extrait est communiqué comme **pièce R-12**;
- d) ainsi, plusieurs milliers d'automobiles Mercedes-Benz visées par le présent recours collectif ont été distribuées au Québec;
- e) les Membres qui composent le groupe résident partout au Québec;
- f) il est donc pratiquement impossible de retracer tous les Membres afin de leur demander de produire au greffe les procurations requises en vertu de l'article 59 du Code de procédure civile;
- g) de même, il est pratiquement impossible de joindre les Membres dans une même demande en justice sur la base de l'article 67 du Code de procédure civile.

Statut de représentant

61. Le Requérant demande respectueusement que le statut de représentant lui soit attribué, pour les motifs suivants:

- a) il est en mesure d'assurer une représentation adéquate des Membres du groupe qu'il entend représenter pour les motifs suivants:
- b) il a une connaissance personnelle des faits;
- c) il a fait les démarches nécessaires en vue d'obtenir les informations pertinentes au dossier, dont les informations contenues au DTB R-1;
- d) il a mandaté les procureurs soussignés afin de procéder au dépôt de la présente requête;
- e) il coopère efficacement avec les procureurs soussignés et il est disposé à continuer cette collaboration si le statut de représentant lui est attribué.

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL

ACCUEILLIR la présente requête;

AUTORISER l'exercice du recours collectif;

ATTRIBUER à Marcel Nadeau le statut de représentant;

DÉCRIRE le groupe dont les Membres seront liés par tout jugement comme suit:

« Toutes les personnes résidant au Québec qui sont propriétaires ou locataires de l'une des automobiles Mercedes-Benz énumérées ci-après, équipées soit d'un moteur V6 M272 dont le numéro de série n'excède pas 2729 __ 30 468993, soit d'un moteur V8 M273 dont le numéro de série n'excède pas 2739 __ 30 088611:

<u>Modèles</u>	<u>Codes numériques</u>	<u>Années</u>
ML	164.186	2005 - 2007
ML 4Matic	164.172	2005 - 2007
GL	164.886	2006 - 2007

GL 4Matic	164.871	2006 - 2007
SLK	171.454 et 171.456	2004 - 2007
C	203.052, 203.054, 203.056	2005 - 2007
C 4Matic	203.087, 203.092	2005 - 2007
CLK	209.356, 209.372	2003 - 2007
CLK Convertible	209.456 et 209.472	2003 - 2007
E	211.056	2002 - 2007
E	211.072	2006 - 2007
E 4Matic	211.087 et 211.090	2006 - 2007
E Wagon	211.256	2005 - 2007
E Wagon 4Matic	211.287	2005 - 2007
CL	216.371	2006 - 2007
CLS	219.372	2005 - 2007
S	221.171	2006 - 2007
S 4Matic	221.186	2006 - 2007
SL	230.471	2001 - 2007
R	251.165	2005 - 2007
R	251.156	2008 - 2007

AINSI QUE:

Toutes les personnes résidant au Québec qui ont été propriétaires ou locataires de l'une des automobiles Mercedes-Benz décrites ci-haut, et qui ont fait remplacer, à leurs frais, soit l'arbre de balancement du moteur, soit le pignon tendeur de la chaîne de distribution du moteur. »

IDENTIFIER les principales questions qui seront traitées collectivement comme suit:

- a) Les véhicules Mercedes-Benz visés par ce recours collectif sont-ils affectés d'un vice de fabrication?
- b) Le cas échéant, l'Intimée a-t-elle l'obligation de faire une campagne de rappel afin de faire en sorte que ce vice de fabrication soit corrigé à ses frais?

- c) Le cas échéant, l'Intimée a-t-elle l'obligation de rembourser les Membres du groupe pour les frais engagés par eux pour la correction de ce vice de fabrication?
- d) Le cas échéant, l'Intimée a-t-elle l'obligation d'assumer les autres dommages subis par les Membres en raison de ce vice de fabrication?
- e) Le cas échéant, l'Intimée a-t-elle l'obligation de payer des dommages exemplaires aux Membres qui sont des consommateurs au sens de la *Loi sur la protection du consommateur* ?

IDENTIFIER comme suit les conclusions recherchées qui se rattachent aux principales questions déjà identifiées:

ACCUEILLIR la requête introductive d'instance du Demandeur;

CONDAMNER la Défenderesse à procéder au rappel systématique des véhicules énumérés au paragraphe 1 de la Requête, afin de les travaux prescrits par le DTB R-1 soient exécutés sans frais;

CONDAMNER la Défenderesse à rembourser à tous les Membres du Groupe des frais de réparation et de correction qu'ils ont assumés en conséquence du vice de conception et de fabrication dénoncé par le présent recours;

CONDAMNER la Défenderesse à payer des dommages exemplaires à tous les Membres qui sont des consommateurs au sens de la Loi sur la protection du consommateur;

ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes selon les modalités à être établies ultérieurement par le tribunal;

ORDONNER la publication d'un avis du jugement sur le site web de la Défenderesse, sur Facebook, sur Twitter, sur YouTube et dans les quotidiens Le Soleil, La Presse, The Gazette, tous les journaux Métro diffusés dans les villes canadiennes, The Globe and Mail et The National Post selon des modalités à être établies ultérieurement par le tribunal;

DÉCLARER que le jugement à intervenir liera les Membres qui ne s'en seront pas exclus;

LE TOUT avec dépens y compris les frais d'avis, les frais d'experts et les frais relatifs aux modalités d'exécution du jugement à intervenir;

ORDONNER la publication du jugement d'autorisation sur le site web de la Défenderesse, sur Facebook, sur Twitter, sur YouTube et dans les quotidiens Le Soleil, La Presse, The Gazette, tous les journaux Métro diffusés dans les villes canadiennes, The Globe and Mail et The National Post selon des modalités à être établies ultérieurement par le tribunal;

DÉTERMINER la date après laquelle un membre ne pourra plus s'exclure du groupe suivant un délai d'exclusion fixé à 30 jours après la date de l'avis aux membres;

LE TOUT avec dépens y compris les frais d'avis et les frais d'experts le cas échéant.

MONTRÉAL, LE 13 NOVEMBRE 2013

(S) SYLVESTRE FAFARD PAINCHAUD

SYLVESTRE FAFARD PAINCHAUD,s.e.n.c.r.l.
Procureurs du Requéant