

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N°: 500-06-000680-138

DATE : Le 18 mai 2016

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE MICHEL YERGEAU, J.C.S.

KATIA GRAND-MAISON

Demanderesse

c.

MAZDA CANADA INC.

Défenderesse

JUGEMENT

TABLE DES MATIÈRES

1.	LES PARTIES	2
2.	CE QU'ALLÈGUE LA DEMANDERESSE	2
3.	CE QUE PLAIDE MAZDA	4
4.	LES PARAMÈTRES DE L'ACTION COLLECTIVE	6
5.	APPLICATION AU CAS SOUS ÉTUDE	8
5.1.	Les faits allégués au regard des conclusions recherchées (alinéa 2 ^o , article 575 C.p.c.)	8
5.1.1.	Les publicités de Mazda	8
5.1.2.	Le vecteur <i>comparaison</i> du <i>Guide de consommation de carburant</i>	10
5.1.3.	L'usage que Mazda fait des cotes de consommation de carburant dans ses publicités	11
5.2.	Les questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes (alinéa 1 ^o , article 575 C.p.c.)	13
5.3.	La composition du groupe (alinéa 3 ^o , article 575 C.p.c.)	15
5.4.	La capacité d'agir comme représentante (alinéa 4 ^o , article 575 C.p.c.)	15
6.	CONCLUSIONS	16

[1] Madame Katia Grand-Maison demande l'autorisation d'exercer une action collective contre Mazda Canada inc. (**Mazda**) et cherche à être désignée représentante du groupe d'acheteurs de véhicules de marque Mazda identifié dans sa demande. Mazda s'y oppose.

[2] Tout tourne ici autour de la différence entre la consommation réelle d'essence de certains véhicules vendus par la défenderesse et la consommation affichée dans les publicités diffusées par le fabricant. La demanderesse soutient que la première excède de beaucoup ce que laisse croire la seconde. Selon Mme Grand-Maison, il s'agit d'une publicité trompeuse.

[3] À l'étape de l'autorisation de l'action et sans se prononcer sur son mérite, le Tribunal conclut que la demanderesse réunit les conditions établies par la loi avec pour résultat que le Tribunal accueille la demande de Mme Grand-Maison au regard des acheteurs ou locataires de Mazda3 SKYACTIV, modèles de 2012, 2013 et 2014. Voici pourquoi.

1. LES PARTIES

[4] La demanderesse est une résidente de Mirabel, mère de trois enfants. Elle travaille à St-Jérôme. Elle utilise sa voiture pour se déplacer entre la maison et le travail, une distance de sept kilomètres. Son conjoint utilise à l'occasion son véhicule, bien que rarement¹.

[5] Mazda est une compagnie canadienne dont le principal actionnaire est Mazda Motor Corporation du Japon. Son activité est de vendre des automobiles neuves et de fournir des services de réparation en atelier². Il y a de nombreux concessionnaires Mazda répartis à travers le Québec³.

2. CE QU'ALLÈGUE LA DEMANDERESSE

[6] La demanderesse fait l'acquisition au début de 2013 d'un véhicule neuf de marque Mazda3, modèle de 2012, équipé du système SKYACTIV (**Mazda3 SKYACTIV**). Le concessionnaire avec qui elle fait affaire est *Planète Mazda* de Mirabel⁴. C'est la Banque Scotia qui assure le financement de cet achat⁵.

[7] Dans des publicités publiées dans les journaux, sur son site web ainsi que dans ses brochures, Mazda affirme que la consommation d'essence de la Mazda3 SKYACTIV

¹ Pièce RI-1.

² Pièce R-12.

³ Pièce R-13.

⁴ Pièce R-1.

⁵ Pièce R-2.

est de 4,9L du 100 km sur la route et de 7,1L du 100 km en ville⁶. C'est ce qui convainc la demanderesse de se tourner vers Mazda et de payer un prix plus élevé que celui demandé pour le modèle standard de la Mazda3.

[8] Mais à l'usage, elle constate avec déplaisir, une fois la période de rodage révolue, que la consommation excède de beaucoup ce que Mazda annonce. Ses démarches auprès de Mazda et du concessionnaire ne donnent pas grand-chose. Après qu'elle ait mesuré la consommation d'essence en se conformant à ce que le directeur du service de *Planète Mazda* lui recommande de faire, elle constate que la consommation moyenne d'essence de son véhicule est de 9,46L/100 km, c'est-à-dire bien au-dessus de ce qu'annonce Mazda.

[9] Des représentants de Mazda et ceux du concessionnaire lui disent tour à tour qu'on «n'est pas en mesure de lui venir en aide», que «c'est la consommation normale pour ce genre de véhicule», qu'il «ne faut pas se fier aux représentations affichées concernant la consommation d'essence du fabricant», que «plusieurs acheteurs sont déçus de leur achat» et qu'«on ne peut rien faire».

[10] La demanderesse affirme être une conductrice *lambda*; elle utilise de l'essence de qualité, conduit son automobile de façon usuelle et prudente, ne se livre pas à des excès de vitesse, roule 75% du temps sur l'autoroute et 25% en ville étant donné les lieux où elle habite et où elle travaille, est rarement coincée dans des bouchons de circulation et entretient son véhicule ponctuellement.

[11] Elle fonde son recours sur le fait qu'elle avait droit de connaître, au moment de faire un choix de consommatrice, la cote de consommation réelle de son véhicule. Son problème est partagé, dit-elle, par les autres acheteurs de Mazda3 et Mazda CX-5 équipés du système SKYACTIV, modèles de 2012, 2013 et 2014.

[12] Au soutien de ses allégations, elle invoque en plus des données tirées d'articles signés de chroniqueurs automobiles qui arrivent à des chiffres de consommation qui excèdent de 25% à 50% la consommation de carburant affichée par Mazda. Elle-même estime que la sienne l'excède de plus de 70%. Pour bien se faire comprendre, elle agglomère les informations qu'elle allègue dans une série de tableaux qui accompagnent sa demande d'autorisation⁷.

[13] Pour l'essentiel, elle plaide donc que les publicités de la défenderesse ont pour effet de tromper le consommateur sur la performance du système SKYACTIV dont Mazda équipe certains de ses véhicules.

⁶ Pièces R-3, R-4, R-5 et R-6.

⁷ Pièces R-7, R-8, R-14, R-16, R-18 et R-20.

[14] Au cours du mois de juin 2013, la défenderesse aurait vendu 3 213 Mazda3. 68% de tous les véhicules vendus par Mazda pendant cette période seraient équipés du système SKYACTIV⁸.

[15] Elle estime que tous les acheteurs de véhicules de marque Mazda3 SKYACTIV ou Mazda CX-5 SKYACTIV sont confrontés au problème de consommation de carburant qu'elle expose et qu'ils ont droit d'être compensés pour leur manque à gagner.

[16] Par contre, elle ne fournit presque aucune information sur les acheteurs de Mazda CX-5 SKYACTIV et sur la consommation de carburant de ce modèle.

[17] C'est après avoir glané ces informations et forte de sa propre expérience qu'elle prend l'initiative de consulter un avocat⁹ et qu'elle intente par la suite son recours.

[18] La demanderesse réclame pour chaque membre du groupe qu'elle entend représenter le remboursement de la différence de prix entre les véhicules Mazda3 et Mazda CX-5 équipés du système SKYACTIV et ceux qui ne le sont pas, le remboursement du coût de l'essence supplémentaire consommé et 500\$ de dommages-intérêts punitifs.

3. CE QUE PLAIDE MAZDA

[19] La défenderesse soulève divers arguments à l'encontre de la demande de Mme Grand-Maison.

[20] En premier lieu, Mazda fait le survol du système canadien d'établissement et de surveillance des normes de consommation de carburant par catégorie réglementaire de véhicules automobiles fabriqués, importés ou vendus au Canada. C'est à cette fin que la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*¹⁰ (**Loi sur les normes**) a été adoptée par le Parlement en 1982¹¹. Le but premier de celle-ci est de s'assurer que la moyenne de consommation de carburant des véhicules d'une catégorie réglementaire n'excède pas la norme de consommation établie pour cette catégorie. Il appartient à chaque compagnie qui fabrique, importe ou vend des véhicules automobiles (**compagnies**) de s'en assurer. Précisons que cette loi n'a en soi rien à voir avec les conclusions que recherche la demanderesse.

[21] Le mécanisme prévu à la *Loi sur les normes* est relativement complexe sans qu'il faille ici en exposer le détail. Qu'il suffise de dire que l'établissement d'une cote de consommation de carburant est l'outil pour s'assurer du respect des normes de consommation par catégorie de véhicules. C'est la condition *sine qua non* pour qu'un

⁸ Pièce R-24.

⁹ Pièce RI-1, pp. 9 et 12.

¹⁰ L.R.C. (1985), ch. M-9.

¹¹ Lois du Canada 1980-81-82, ch. 113; sanctionnée le 7 juillet 1982.

fabricant puisse utiliser une marque nationale de consommation de carburant, telle que *ÉnerGuide* qu'invoque Mazda à son bénéfice.

[22] Établir la cote de consommation de chaque véhicule automobile est du ressort des compagnies qui font affaire au Canada. Elles doivent le faire conformément aux méthodes réglementaires établies à cette fin. Une compagnie qui détermine une cote de consommation peut en demander l'enregistrement au ministre des Transports en vertu de l'article 7 de la *Loi sur les normes*. En contrepartie, ce dernier peut par arrêté interdire à la compagnie de se servir dans sa publicité d'une cote de consommation ou de renseignements sur la consommation s'il a des motifs de croire que la cote n'a pas été déterminée selon les méthodes réglementaires, qu'elle l'a été sur la base de renseignements faux et trompeurs ou que le véhicule qui fait l'objet de la publicité ou d'informations n'est pas comparable à celui utilisé pour déterminer la cote enregistrée.

[23] Mazda tire son argument du fait que l'article 26 de la *Loi sur les normes* indique que les cotes de consommation de carburant ne constituent pas une garantie que la consommation de carburant établie en conformité avec la réglementation sera celle obtenue dans le cadre de l'usage réel du véhicule.

[24] La défenderesse réfère à ce propos au *Guide de consommation de carburant (Guide)* des années 2012 et 2013¹² que publie annuellement le ministère des Ressources naturelles du Canada. Les cotes de consommation de chaque modèle de véhicules légers qu'on y retrouve sont tirées des données transmises par les compagnies aux autorités gouvernementales en vertu de la *Loi sur les normes*¹³.

[25] Selon Mazda, les cotes qu'on retrouve au *Guide* sont estimatives en ce qu'elles sont tirées d'essais contrôlés menés en laboratoire qui « permettent des comparaisons justes et fiables de la consommation de carburant de différents véhicules »¹⁴. La défenderesse en conclut que les cotes de consommation permettent uniquement aux consommateurs de comparer la consommation estimée d'un véhicule d'une marque et d'un modèle donnés par rapport à d'autres. Le consommateur ne peut en inférer aucune conclusion quant à la consommation réelle de son propre véhicule qui est tributaire d'une foule de facteurs sur lesquels les compagnies n'ont aucun contrôle et qui vont des habitudes de conduite aux conditions climatiques.

[26] La défenderesse, à partir de ce qui précède, en tire les enseignements suivants pour s'opposer à la demande de Mme Grand-Maison :

- a) les publicités de Mazda indiquent spécifiquement que les cotes de consommation de carburant sont estimatives et pour fins de comparaison uniquement;

¹² Pièce RI-2 et RI-3.

¹³ Pièce RI-2, p. 3.

¹⁴ *Ibid*, p. 4.

- b) la demanderesse n'allègue pas que Mazda aurait mené ses essais en laboratoire de façon erronée ou qu'elle aurait produit des données inexactes;
- c) Mme Grand-Maison reconnaît avoir pris connaissance des réserves d'ordre méthodologique qui accompagnent les publicités de la défenderesse et comprendre la différence entre la conduite réelle et les résultats de tests standardisés;
- d) Mazda plaide qu'elle ne peut être tenue responsable de publicité fautive ou trompeuse alors qu'elle utilise les cotes de consommation de carburant établies en conformité avec la réglementation;
- e) on ne peut tenir Mazda responsable d'erreurs se situant dans la marge de tolérance réglementaire;
- f) quant à la consommation d'essence du véhicule de la demanderesse, selon Mazda, il ne s'agit de rien d'autre que d'une opinion personnelle de la demanderesse qui n'aurait pas pris la peine de faire vérifier celui-ci pour déterminer si un problème de rendement du système SKYACTIV pouvait affecter sa consommation;
- g) les calculs faits par la demanderesse, les tableaux déposés en preuve ainsi que les articles de revues ou de journaux produits au soutien de la demande ne constituent que des allégations générales basées sur des hypothèses non vérifiées qui ne présentent aucune apparence sérieuse de droit d'action;
- h) pour ce qui est du groupe qu'entend représenter la demanderesse, Mme Grand-Maison n'a pas démontré, au-delà de son opinion personnelle, qu'il existe un groupe de personnes placées dans la même situation qu'elle;
- i) la situation de la demanderesse est un cas isolé né de son insatisfaction personnelle, qui ne peut donner ouverture à une action collective faute d'informations suffisamment précises pour conclure à l'existence d'un groupe intéressé par des questions communes;
- j) enfin, le groupe que cherche à représenter la demanderesse est indûment large alors qu'il n'y a aucune allégation précise qui vise le modèle Mazda CX-5 SKYACTIV non plus que les modèles de 2013 et 2014 de la Mazda3 SKYACTIV.

4. LES PARAMÈTRES DE L'ACTION COLLECTIVE

[27] Ces paramètres sont bien connus. Limitons-nous à en faire un survol.

[28] L'article 575 C.p.c. exige que quatre conditions soient réunies pour que le Tribunal puisse accueillir une demande d'autorisation d'une action collective :

575. Le tribunal autorise l'exercice de l'action collective et attribue le statut de représentant au membre qu'il désigne s'il est d'avis que:

1° les demandes des membres soulèvent des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes;

2° les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées;

3° la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance;

4° le membre auquel il entend attribuer le statut de représentant est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres.

[29] L'étape de l'autorisation est donc le passage obligé vers l'action collective. Elle a pour objet de filtrer¹⁵ les demandes pour éviter que ne soient initiés des recours fantaisistes, insoutenables, manifestement sans espoir de succès ou frivoles¹⁶.

[30] L'autorisation n'est qu'un moyen de procédure, préalable et sommaire¹⁷, qui ne crée pas de droit substantiel. Il faut donc se garder de confondre cette étape avec l'instruction de l'action une fois l'autorisation accordée.

[31] Cela dit, l'action collective a été introduite dans le *Code de procédure civile* dans un objectif d'accès à la justice, de dissuasion et d'indemnisation des victimes en permettant d'éviter la multiplication des recours similaires¹⁸. Procédure par essence fédérative, elle doit être facilitée plutôt que découragée.

[32] L'action collective doit pouvoir aller de l'avant une fois franchi ce premier tamisage, les faits allégués étant à cette fin tenus pour avérés : il suffit qu'une cause soit défendable et compatible avec le syllogisme juridique qui la sous-tend pour recevoir le feu vert¹⁹.

[33] Une seule réserve à ce qui précède : les allégations de la demande d'autorisation ne doivent pas être vagues ou trop générales ou encore imprécises²⁰. Pour le reste, une interprétation et une application larges des conditions d'autorisation s'imposent²¹. Bref, l'approche doit être libérale plutôt que restrictive et le doute doit à cette étape bénéficier au demandeur d'autorisation.

¹⁵ *Infineon Technologies AG c. Option consommateurs*, [2013] 3 R.C.S. 600, par. 59.

¹⁶ *Ibid*, par. 61, *Pharmascience inc. c. Option consommateurs*, [2005] R.J.Q. 1367 (C.A.), par. 30; *Coté c. Montréal (Ville de)*, 2011 QCCS 440 par. 8.

¹⁷ *Tremaine c. A.H. Robins Canada inc.*, [1990] R.D.J. 500, par. 46 (C.A.).

¹⁸ *Comité régional des usagers des transports en commun de Québec c. Commission des transports de la Communauté urbaine de Québec*, [1981] 1 R.C.S. 424.

¹⁹ *Infineon*, préc., note 15, par. 67.

²⁰ *Harmegnies c. Toyota Canada inc.*, 2008 QCCA 380, par. 44.

²¹ *Marcotte c. Longueuil (Ville de)*, [2009] 3 R.C.S. 65, par. 22.

[34] Le texte de l'article 575 C.p.c étant le même que celui de l'article 1003 de l'ancien Code, l'interprétation qu'ont fait les tribunaux de celui-ci demeure applicable à celui-là.

5. APPLICATION AU CAS SOUS ÉTUDE

[35] Passons maintenant en revue chacun des critères énoncés à l'article 575 C.p.c., en débutant par le second d'entre eux sur lequel Mazda se concentre.

5.1. Les faits allégués au regard des conclusions recherchées (alinéa 2^o, article 575 C.p.c.)

[36] Mazda pour s'opposer à la demande d'autorisation soutient qu'elle ne fait rien d'autre que de référer les acheteurs de véhicules à des cotes de consommation de carburant établies conformément à la réglementation fédérale en vigueur. Faute pour la demanderesse d'alléguer erreur ou malversation du constructeur au regard de la *Loi sur les normes*, la défenderesse, selon elle, ne peut faire l'objet d'aucun reproche alors que la demanderesse confond les cotes de consommation et la consommation réelle, laquelle varie en fonction d'un nombre indéfini de facteurs.

5.1.1. Les publicités de Mazda

[37] Lorsque la demanderesse achète une Mazda3 SKYACTIV, c'est sur la base de la publicité qu'elle le fait. Or, cette publicité ne laisse guère place au doute en ce qui a trait à la consommation d'essence. Ainsi, dans un encart publicitaire publié dans *La Presse* du 18 février 2013²², sous la photo des modèles Mazda CX-5, Mazda6 et Mazda3, tous trois équipés du système SKYACTIV, apparaît en encadré le prix d'achat ou de location ou le taux de financement de chaque modèle. En regard de chaque encadré, deux chiffres, en caractères presque aussi gros que le prix, indiquent la consommation : pour la Mazda3 SKYACTIV : 4,9L/100 km sur la route et 7,1L/100 km en ville. Le tout sous un titre général : **Roulez plus. Consommez moins. Chacun de vos kilomètres compte avec la technologie SKYACTIV permettant jusqu'à 1 000 km sur route par plein d'essence avec la Mazda3 SKYACTIV 2013.**

[38] En note infrapaginale à cette publicité, rédigée en très petits caractères, Mazda ajoute que ces chiffres de consommation sont des cotes de consommation *ÉNERGUIDE* établies pour un véhicule équipé d'une transmission automatique à six rapports. Elle précise que «ces estimations s'appuient sur des critères et des méthodes d'essais approuvés par Transports Canada». La même note ajoute : «La consommation réelle peut varier en fonction des conditions de conduite et d'autres facteurs - utiliser à des fins de comparaison seulement». La demanderesse reconnaît avoir lu les petits caractères et en comprendre le sens.

²² Pièce R-4, en liasse.

[39] D'autres publicités décrivent la Mazda3 SKYACTIV comme étant «la plus puissante et la plus écoénergétique de sa catégorie» et sont accompagnées des mêmes notes infrapaginales. Une autre affiche les mots : *Jusqu'à 4,9L/100 km*; elle précise, en notes de renvoi, *Consommation d'essence estimée. Il se peut que la consommation réelle soit différente*²³ (le Tribunal souligne). Toutes affichent 4,9 et 7,1 en gros caractères.

[40] On retrouve des publicités de ce type dans le *Journal de Montréal* ou *La Presse* au cours de 2012, 2013 et 2014.

[41] Dans la fiche technique de la Mazda3 GS-Sky tirée du site internet du constructeur²⁴, on retrouve, pour le modèle avec transmission automatique, les mêmes chiffres de consommation 7,1/4,9 avec de l'essence ordinaire. Il n'y a pas dans ce cas de mise en garde.

[42] Dans une brochure²⁵, la Mazda3 GS-Sky est ainsi présentée au lecteur : **Ce n'est pas la première berline qui consomme 4,9L/100 km (58 mi/gal)*, mais c'est la première qui vaut vraiment la peine d'être conduite.** À l'astérisque correspond la réserve suivante, toujours en très petits caractères : «Consommation estimée sur autoroute de la Mazda3 GS-Sky. Les résultats réels peuvent varier. Les mi/gal sont indiqués en gallons impériaux» (le Tribunal souligne).

[43] Les représentations orales du vendeur chez le concessionnaire *Planète Mazda* avec lequel la demanderesse fait affaire vont dans le même sens que ces publicités.

[44] Or, à l'usage, la demanderesse allègue que sa consommation excède de beaucoup ce que la publicité de Mazda affiche. Le Tribunal tient ici pour avéré à ce stade qu'elle est une conductrice prudente, qui n'a jamais été l'objet de contravention au *Code de la sécurité routière* depuis qu'elle est titulaire d'un permis de conduire, qu'elle conduit sa voiture à 75% sur la route et à 25% en ville mais hors des grands centres urbains et qu'elle voit à l'entretien du véhicule. Quant à la consommation d'essence de sa voiture, elle laisse s'écouler une période de rodage de plus de 8 000 km, comme on lui suggère de le faire, avant de tirer ses conclusions.

[45] Elle apporte son véhicule chez *Planète Mazda* alors qu'il enregistre 8 807 km au compteur²⁶ et formule une plainte qui reste sans suite : *Client trouve que moteur est dure (sic) sur consommation d'essence à 9 à 10 L au (sic) 100 km sur grand route la plupart du temps. Correction : vérifier avec IDS si reprogrammation disponible = oui reprogrammation compléter (sic).*

[46] Par après, elle prend soin de calculer méticuleusement sa consommation à partir de sept pleins d'essence effectués entre les 7 septembre et 4 novembre 2013 en

²³ Pièce R-3.

²⁴ Pièce R-5.

²⁵ Pièce R-6.

²⁶ Pièce R-9.

mettant en corrélation le nombre de litres d'essence consommés et le nombre de kilomètres parcourus. C'est ce qui lui donne une moyenne de 9,46L/100km²⁷. Même si la méthode est qualifiée par Mazda de rudimentaire, c'est néanmoins celle recommandée par le concessionnaire que la demanderesse applique.

[47] Pour les fins de l'autorisation, le Tribunal retient aussi que ce sont les publicités de Mazda qui ont amené la demanderesse à déboursier au-delà de 3 000\$ de plus que le modèle non équipé du système SKYACTIV à seule fin de bénéficier de l'économie d'essence associée à celui-ci.

[48] Mme Grand-Maison établit donc à ce stade une corrélation entre la publicité de Mazda sur la consommation d'essence associée au système SKYACTIV et le prix supplémentaire qu'elle consent à payer pour bénéficier de l'économie d'essence qu'elle est censée en tirer.

5.1.2. Le vecteur *comparaison du Guide de consommation de carburant*

[49] À ce qui précède, Mazda oppose la notion de cote de consommation au sens du *Guide*. Celui-ci, peu importe que ce soit l'édition 2012 ou 2013²⁸, n'offre évidemment pas de garantie que la cote de consommation d'un modèle de véhicule correspondra le moment venu à la consommation réelle, sur la route ou en ville. La demanderesse en est consciente et n'en fait pas mystère dans le cadre de l'interrogatoire auquel elle se prête le 14 octobre 2014²⁹.

[50] Le *Guide* présente des cotes de consommation de carburant pour les automobiles, les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules à usage spécial. Il souligne que ces renseignements peuvent servir à comparer la consommation de carburant de véhicules de marques et modèles différents afin de «choisir le véhicule le plus *éconergique*»³⁰ (*sic*) qui convient à l'acheteur. Il prend bien soin d'indiquer que «la manière dont vous utilisez et entretenez votre véhicule influe également sur la quantité de carburant consommée»³¹.

[51] À propos de cotes de consommation, le *Guide* nous apprend que :

Les constructeurs de véhicules mettent à l'essai leurs propres véhicules à l'aide de procédures d'essai et d'analyse normalisées, pour produire les données sur la consommation de carburant qui sont publiées dans ce guide et affichées sur l'étiquette ÉnerGuide pour les véhicules. EC rassemble les données reçues des constructeurs de véhicules et Ressources naturelles Canada (RNCAN) utilise ces

²⁷ Pièce R-11.

²⁸ Pièces RI-2 et RI-3.

²⁹ Pièce RI-1, pp. 12 à 14.

³⁰ Pièce RI-2, p. 1.

³¹ *Ibid.*, p. 2.

données et d'autres renseignements pour la publication du *Guide de consommation de carburant*.³²

[52] Et sur les essais relatifs à la consommation de carburant, on peut lire :

[...] Afin de produire des résultats cohérents et reproductibles, une méthode d'essai contrôlée est menée en laboratoire de manière à ce que tous les véhicules soient évalués dans des conditions identiques. Les valeurs générées au moyen de cette procédure permettent des comparaisons justes et fiables de la consommation de carburant de différents véhicules.³³

[53] Fait important à souligner, le *Guide* utilise au total les mots «comparer» ou «comparaison» à neuf reprises pour parler de l'usage qu'un acheteur peut faire des informations qu'il contient.

[54] Le même document indique bien que les cotes estimatives peuvent correspondre «à la consommation de carburant que votre véhicule peut atteindre si vous l'entretenez bien et si vous pratiquez une conduite *éconergétique*»³⁴ (*sic*). Mais il dresse en parallèle une liste de plusieurs facteurs qui peuvent avoir une influence sur le carburant qu'un véhicule consomme.

[55] Cela dit, le *Guide* montre que, dans la déclinaison du modèle Mazda3, la Mazda3 SKYACTIV équipée d'une transmission automatique offre la plus faible consommation d'essence de la gamme de produits Mazda.

5.1.3. L'usage que Mazda fait des cotes de consommation de carburant dans ses publicités

[56] Toutefois, le problème survient lorsque la compagnie extrait du *Guide* une cote de consommation et la monte en épingle pour en faire le pivot de sa publicité. Elle mise alors à la fois sur le chiffre en lui-même et sur la crédibilité associée au processus d'essais en laboratoire et au cadre réglementaire de la *Loi sur les normes*. Mais du même coup, elle évacue la dimension comparative qui est l'essence même du *Guide*. Les cotes de consommation ainsi affichées perdent leur caractère relatif puisqu'elles sont dès lors détachées du peloton pour être mutées en argument de vente. En découlent des attentes chez les consommateurs³⁵.

[57] L'acheteur n'est pas tenu de consulter le *Guide*. Les notes infrapaginales des publicités de Mazda ne réfèrent pas à ce dernier. Par contre, elles soulignent que les estimations reposent sur «des critères et méthodes approuvés par le gouvernement du Canada»³⁶. Dans tous les cas, Mazda mentionne il est vrai que «les résultats réels

³² *Ibid.*, p. 3.

³³ *Ibid.*, p. 5.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Voir à ce propos, *Fortin c. Mazda Canada inc.*, 2016 QCCA 31, par. 110 à 112.

³⁶ Pièce R-4, en liasse.

peuvent varier» mais il s'agit-là d'une formule équivoque s'il en est une. Sur la page Web de Mazda on indique, en petits caractères : *Consommation d'essence estimée. Il se peut que la consommation réelle soit différente.* Ce qui laisse entendre qu'elle peut tout aussi bien être similaire ou encore, moindre.

[58] Chose certaine, la demanderesse, lorsqu'elle se porte acquéreur d'une Mazda3, le fait parce qu'elle est «à la recherche d'un véhicule très économique en essence» et que c'est là «vraiment le point le plus important»³⁷. C'est en s'appuyant sur les publicités de Mazda qu'elle le fait tout en étant consciente qu'il peut exister une certaine différence entre les chiffres affichés et la consommation réelle. Rien ne lui permet de croire que le hiatus peut atteindre 25%, 50%, 60% voire 75%. Nous ne sommes plus dans la marge d'erreur acceptable si tel est le cas.

[59] La faible consommation de carburant affichée par Mazda pour les véhicules équipés du système SKYACTIV a joué un rôle important dans la prise de décision de la demanderesse au moment d'acheter un véhicule et il est raisonnable de penser qu'il en aille de même des membres du groupe proposé.

[60] La *Loi sur la protection du consommateur*³⁸ (L.p.c.) prévoit que le bien vendu doit être conforme à la publicité faite à son sujet par le commerçant ou son représentant au sens des articles 41 et 42. En vertu de l'article 272 de cette dernière, le législateur présume de façon absolue que le consommateur subit un préjudice par suite d'un manquement par le commerçant ou le fabricant à l'une ou l'autre de ces obligations et donne au consommateur la gamme des recours que prévoit cet article³⁹.

[61] Quant aux conclusions recherchées par la demanderesse, elles découlent naturellement des faits allégués compte tenu des obligations faites au commerçant en vertu de la L.p.c. Elles s'inscrivent dans la fourchette des mesures auxquelles donne ouverture l'article 272.

[62] En somme, les faits allégués par Mme Grand-Maison paraissent justifier les conclusions recherchées. À ce stade, la demanderesse n'a pas à assumer le fardeau de prouver par prépondérance⁴⁰. Son devoir est de démontrer un syllogisme qui pourrait mener aux conclusions qu'elle recherche⁴¹. Il appert à ce chapitre que la demanderesse a dans ce dossier une cause défendable à présenter le moment venu.

³⁷ Pièce RI-1, p. 5.

³⁸ RLRQ, c. P-40.1.

³⁹ *Beauchamp c. Relais Toyota inc.*, [1995] R.J.Q. 741; voir aussi, *Richard c. Time*, [2012] 1 R.C.S. 265, par. 113.

⁴⁰ *Allen nc. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale*, EYB 2015-258922 (C.S.)

⁴¹ *Union des consommateurs c. Bell Canada*, 2012 QCCA 1287; *Tanner c. Nissan Canada inc.*, 2012 QCCS 5956.

5.2. Les questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes (alinéa 1^o, article 575 C.p.c.)

[63] Il faut, pour répondre à cette question, apporter réponse à la question sous-jacente : y a-t-il ici des membres formant un groupe? Cette seconde question se pose pour répondre à la fois au critère 1^o et au critère 3^o de l'article 575 C.p.c.

[64] À ce chapitre, la barre assez haut placée par la Cour d'appel dans l'arrêt *Del Guidice c. Honda Canada inc.*⁴², a, depuis les arrêts *Infinéon*⁴³ et *Vivendi*⁴⁴ de la Cour suprême, été ramenée à un niveau plus compatible avec le fardeau de démonstration qui incombe à celui ou celle qui demande l'autorisation d'exercer une action collective.

[65] Ainsi, dans l'arrêt *Lévesque c. Vidéotron s.e.n.c.*⁴⁵, la Cour d'appel signale qu'en règle générale, une personne qui veut se voir reconnaître le statut de représentant ne peut se contenter de présenter son seul dossier pour obtenir l'autorisation qu'elle demande:

[26] (...) Elle doit effectuer certaines démarches qui lui permettront de démontrer qu'elle n'est pas seule dans sa situation et que plusieurs autres personnes démontrent un intérêt à poursuivre. En bref, elle doit démontrer l'existence d'un véritable groupe. En effet, le juge saisi de la demande d'autorisation a besoin d'un minimum d'informations sur la taille et les caractéristiques essentielles du groupe visé pour évaluer le respect du paragraphe 1003 c) C.p.c. De plus, il a souvent besoin de précisions pour évaluer l'insatisfaction des membres du groupe et la pertinence de recourir à l'action collective.

[66] Mais la Cour d'appel enchaîne en apportant un tempérament à cette exigence dans les termes suivants :

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

(Le Tribunal souligne)

[67] Six mois plus tard, toujours en 2015, dans l'arrêt *Kia Canada*⁴⁶, la Cour d'appel reprend cet énoncé et en donne la mesure :

⁴² 2007 QCCA 922.

⁴³ Préc., note 15.

⁴⁴ *Vivendi Canada inc. c. Dell'Aniello*, [2014] 1 R.C.S. 3.

⁴⁵ 2015 QCCA 205.

⁴⁶ *Martel c. Kia Canada inc.*, 2015 QCCA 1033.

[33] En l'espèce, l'appelante n'avait pas à faire la preuve ni même la démonstration que la fréquence de l'entretien préventif était non seulement importante pour elle, mais également pour les autres propriétaires de véhicules Kia visés par le recours. La principale question soulevée par le recours initié par l'appelante vise plutôt à déterminer si les fréquences d'entretien déclarées dans les manuels du propriétaire sont fausses, si cela constitue de la fausse représentation et, ultimement, s'il s'agit d'une pratique interdite au sens de la *L.p.c.*

[34] Si tel s'avère être le cas, parmi les 21 972 consommateurs ayant acquis des véhicules Kia en 2010, ceux qui s'estiment lésés par cette fausse représentation pourront formuler une réclamation.

[35] À cet égard, la Cour estime qu'il est possible de présumer que l'intimée possède les données nécessaires à l'estimation du nombre de consommateurs concernés par le recours et que, mieux que quiconque, elle est en mesure de les identifier.

[68] Dans le cas présent, la demanderesse fournit assez d'informations dans sa demande et au cours de son interrogatoire pour que le Tribunal conclut à l'existence d'un groupe suffisamment large d'acheteurs ou de locataires de Mazda3 SKYACTIV, modèles de 2012, 2013 et 2014 pour justifier le recours à l'action collective.

[69] En effet, elle prend le temps d'interroger plusieurs propriétaires de Mazda3 SKYACTIV 2012 et 2013 qui se disent insatisfaits de la consommation d'essence de leur véhicule comme le lui confirme spécifiquement d'ailleurs le directeur du service de *Planète Mazda*. Elle produit des informations, qui restent évidemment à parfaire, sur le nombre de Mazda3 SKYACTIV vendus au cours de 2013. À travers un blogue sur Internet, elle demande aux propriétaires de cette marque de véhicules s'ils sont satisfaits de leur consommation d'essence et reçoit une vingtaine de réponses de personnes qui s'en disent insatisfaites. Elle consulte la littérature spécialisée. Bref, elle prend les moyens pour s'assurer qu'elle n'est pas seule dans son camp.

[70] Une fois cela dit, qu'en est-il des questions de droit ou de fait identiques, similaires ou connexes?

[71] La loi prévoit que les déclarations et les publicités de la défenderesse sur la consommation de carburant des véhicules qu'elle vend doivent être conformes à la réalité et qu'elles ne doivent pas être trompeuses ou fausses. Les faits allégués au soutien de la demande d'autorisation portent à penser à cette étape-ci que Mazda aurait dans ce cadre violé les articles 41 et 42 du Titre I de la *L.p.c.* ainsi que les articles 218 à 221 et 228 du Titre II. Il s'agit-là d'un sujet important qui intéresse les membres du groupe ayant acquis une Mazda3 SKYACTIV, modèles de 2012, 2013 et 2014. Décider que les publicités et déclarations de la défenderesse quant à la consommation d'essence contreviennent ou non à la *L.p.c.* et déterminer que ces publicités et

déclarations constituent ou non une faute de Mazda entraînant sa responsabilité au regard de la loi sont des questions identiques à tous les membres du groupe.

[72] Depuis l'arrêt *Western Canadian Shipping Centers*⁴⁷ de la Cour suprême, on sait qu'il n'est pas essentiel que les membres du groupe soient dans une situation identique, ni que les questions communes prédominent les questions non-communes. Les demandes des membres du groupe doivent toutefois partager un élément commun important afin de justifier l'action collective. Tel est le cas ici. La demanderesse répond donc au critère de l'alinéa 1^o de l'article 575 C.p.c.

5.3. La composition du groupe (alinéa 3^o, article 575 C.p.c.)

[73] On a vu précédemment que le nombre de véhicules Mazda3 vendus au cours du mois de juin 2013 est 3 213 dont une majorité serait équipée du système SKYACTIV. Par ailleurs, entre 2004 et 2010, Mazda a vendu ou loué au Québec entre 26 400 et 30 600 véhicules de promenade selon les années⁴⁸.

[74] Cela suffit pour donner une idée de la taille du groupe. La demanderesse par ailleurs a fait des recherches suffisantes pour qu'il soit possible de conclure qu'elle n'est pas un cas isolé, comme on l'a vu précédemment.

[75] Le nombre de véhicules Mazda3 vendus au Québec est suffisamment important pour conclure que les membres du groupe sont dispersés géographiquement. Par contre, la demanderesse n'a pas accès à l'identité des propriétaires ou locataires de ce modèle Mazda et à leurs coordonnées qui sont entre les mains de la défenderesse ou de ses concessionnaires. À l'étape de l'autorisation, on ne peut exiger plus de Mme Grand-Maison à ce propos.

[76] Il est donc impossible pour la demanderesse de rejoindre les acheteurs ou locataires de véhicules Mazda afin d'obtenir des mandats d'ester en justice pour leur compte. L'action collective est donc le véhicule procédural adéquat dans le cas présent.

5.4. La capacité d'agir comme représentante (alinéa 4^o, article 575 C.p.c.)

[77] La défenderesse ne conteste pas que Mme Grand-Maison ait la capacité d'agir à titre de représentante du groupe.

[78] Le Tribunal retient que la demanderesse a elle-même un intérêt à agir dans ce dossier, qu'elle a, une fois informée de ce qu'elle considère une consommation d'essence excessive au vu de la publicité et des déclarations de Mazda et du concessionnaire, glané des informations, tenté d'obtenir la collaboration de Mazda, colligé des opinions de consommateurs qui sont placés dans une situation semblable à

⁴⁷ *Western Canadian Shipping Centers c. Dutton*, [2001] 2 R.C.S. 534; *Vermette c. General Motors du Canada Itée*, 2010 QCCA 1021.

⁴⁸ Pièce R-23.

la sienne pour vérifier leur insatisfaction et, une fois cela fait, entrepris une démarche auprès d'un avocat avant d'initier le présent recours.

[79] Le Tribunal conclut qu'elle est en mesure d'assumer son rôle de représentante au bénéfice des membres du groupe.

[80] En somme, la demande de Mme Grand-Maison répond aux quatre critères de l'article 575 C.p.c. ce qui permet au Tribunal d'autoriser l'action collective au nom des propriétaires ou locataires de véhicules Mazda3 équipés du système SKYACTIV pour les modèles de 2012, 2013 et 2014. La demande est toutefois rejetée pour les véhicules Mazda CX-5 vu l'absence d'allégations suffisantes à ce sujet.

6. CONCLUSIONS

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

[82] **ACCUEILLE** la demande d'autorisation d'une action collective de Mme Katia Grand-Maison;

[83] **AUTORISE** l'exercice de l'action collective sous la forme d'une action en dommages-intérêts compensatoires et punitifs fondée sur la *Loi sur la protection du consommateur*, (RLRQ, c. P-40.1) ;

[84] **ATTRIBUE** à la demanderesse, Mme Katia Grand-Maison, le statut de représentante aux fins d'exercer l'action collective pour le compte du groupe de personnes physiques décrit comme suit :

Tous les consommateurs résidant au Québec qui ont acheté ou loué un véhicule automobile neuf de marque Mazda3 équipé du système SKYACTIV, modèles des années 2012, 2013 et 2014, d'un des concessionnaires Mazda situés au Québec;

[85] **IDENTIFIE** comme suit les principales questions de fait et de droit à être traitées collectivement :

- a) Est-ce que la défenderesse Mazda a faussement représenté la consommation d'essence de ses véhicule Mazda3 SKYACTIV en contravention avec la *Loi sur la protection du consommateur*, (RLRQ, c. P-40.1)?
- b) Ces fausses représentations constituent-elles une faute entraînant la responsabilité de la défenderesse Mazda Canada inc.?
- c) Si la responsabilité de Mazda est engagée, les membres du groupe ont-ils droit au remboursement de la différence de prix entre le modèle régulier de la Mazda3 et le modèle équipé du système SKYACTIV ainsi qu'au remboursement du coût de l'essence payé en trop?

d) Si la responsabilité de Mazda est engagée, les membres du groupe ont-ils droit à des dommages-intérêts punitifs en vertu de la *Loi sur la protection du consommateur*? Si oui, à combien ont-ils droit?

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

ACCUEILLIR l'action collective au bénéfice de tous les membres du groupe contre la défenderesse;

CONDAMNER la défenderesse à rembourser à la demanderesse et à chacun des membres du groupe un montant correspondant à la différence du prix entre la Mazda3 SKYACTIV et le modèle régulier, modèles de 2012, 2013, 2014 et en **ORDONNER** le recouvrement collectif;

CONDAMNER la défenderesse à rembourser à la demanderesse et à chacun des membres du groupe le coût additionnel encouru pour le carburant et en **ORDONNER** le recouvrement collectif;

CONDAMNER la défenderesse à payer à la demanderesse et à chacun des membres du groupe une somme de 500\$ à titre de dommages-intérêts punitifs et en **ORDONNER** le recouvrement collectif;

CONDAMNER la défenderesse à payer à la demanderesse et à chacun des membres du groupe les intérêts sur lesdites sommes plus l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec* à compter de la signification de la demande;

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

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

[88] **FIXE** le délai d'exclusion à soixante (60) jours de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par le jugement à intervenir;

[89] **ORDONNE** la publication d'un avis aux membres, dont les modalités et le contenu seront déterminés ultérieurement par le Tribunal, par les moyens indiqués ci-dessous :

- La défenderesse devra faire parvenir par courrier à tous les membres du groupe avec qui elle a contracté, à leur dernière adresse connue, l'avis approuvé par le Tribunal;

- le même avis sera publié une fois en français, un samedi dans *La Presse*, le *Journal de Montréal* et le *Journal de Québec*, dans un encart au moins aussi grand que les encarts publicitaires utilisés par la défenderesse au cours de 2013;
- le même avis sera publié une fois en anglais, un samedi dans le journal *The Gazette*, dans un encart au moins aussi grand que les encarts publicitaires utilisés par la défenderesse au cours de 2013.

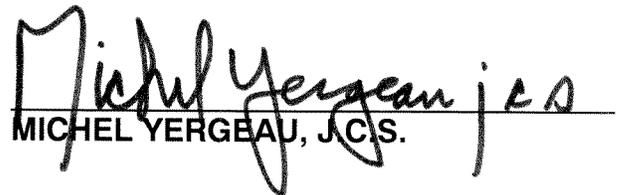
[90] **ORDONNE** à la défenderesse de transmettre à la demanderesse la liste des noms et adresses des membres du groupe dans les trente (30) jours du présent jugement;

[91] **ORDONNE** à la défenderesse de transmettre à la demanderesse la liste des prix de la Mazda3 SKYACTIV pour les années 2012, 2013 et 2014 et la liste des prix du modèle régulier de la Mazda3 pour les mêmes années, dans les trente (30) jours du présent jugement;

[92] **ORDONNE** à la défenderesse de conserver jusqu'au jugement final sur l'action collective tous les documents, informations ou renseignements destinés au public, notamment les publicités et les documents promotionnels, ainsi que les bulletins techniques et la correspondance avec les concessionnaires Mazda, le tout en format imprimé, informatique, audio, vidéo ou tout autre support technologique, en lien avec la consommation de carburant de la Mazda3 et de la Mazda3 SKYACTIV;

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

[94] **LE TOUT** avec les frais de justice à suivre le sort de l'action.


MICHEL YERGEAU, J.C.S.

Me Fredy Adams
Me Gilles Gareau
Adams, Gareau Avocats
Avocats de la demanderesse

Me Stéphane Pitre
Me Anne Merminod
Borden, Ladner, Gervais
Avocats de la défenderesse

Dates d'audience : Les 3 et 4 février 2016