

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000429-080

DATE : 27 NOVEMBRE 2012

SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE DANIÈLE MAYRAND, J.C.S.

DAVE TANNER
Requérant

c.
NISSAN CANADA INC.
Intimée

JUGEMENT

[1] Le 31 mars 2008, Dave Tanner (le « Requérant ») demande l'autorisation d'exercer un recours collectif et de représenter tous les résidents du Canada (sauf en Colombie-Britannique) qui ont acheté ou loué un véhicule Nissan ou Infiniti depuis 2004.

[2] Au soutien de sa requête, il dépose une copie des procédures déposées aux États-Unis contre Nissan North America Inc. et en Colombie-Britannique contre Nissan Canada inc. (« Nissan »). Nissan North America Inc. est le manufacturier de ces véhicules, alors que Nissan les distribue au Canada.

[3] La requête est un calque des recours intentés contre Nissan North America Inc. aux États-Unis. La preuve versée au dossier pour l'essentiel est une reproduction partielle de celle déposée dans les dossiers américains.

➤ **La requête amendée**

[4] En février 2012, la requête est amendée, le groupe visé n'est plus limité dans le temps.

➤ **La preuve additionnelle**

[5] Le 2 août 2012, le Tribunal autorise une preuve additionnelle à la demande de Nissan. Elle dépose des affidavits qui relatent l'évolution des procédures aux États-Unis et les jugements rendus dans ces instances judiciaires qui ont rejeté les demandes de certification de recours collectifs¹.

➤ **La requête réamendée (la « Requête »)**

[6] À la veille de l'audition, le Requérent réamende ses procédures et limite le recours aux résidents du Québec qu'il définit comme suit :

(...)

- *all residents in Quebec who purchased or leased a Nissan or Infinity vehicle (the "vehicles"), or any other group to be determined by the Court;*

LE LITIGE

[7] Le Requérent prétend que l'odomètre des véhicules Nissan et Infiniti (les « véhicules ») affiche un kilométrage supérieur qui varie de 2 % à 3 % à celui réellement parcouru. Nissan aurait ainsi implanté une norme uniforme de performance biaisée.

¹ Le juge de première instance sur la *Motion for summary judgment* de Nissan North America Inc. et Nissan Motor Acceptance Corporation à l'encontre d'une des requêtes (R-1) déposées par le Requérent dans les recours californiens (« California Proceedings ») a rejeté les recours des demandeurs. – Affidavit d'E. Paul Cauley Jr., aux paragr. 10-11 (RN-1 et RN-2) ; Les requêtes visant l'autorisation des recours collectifs en vertu du *Federal Odometer Act* (également produites sous la cote R-1) ont été rejetées. United States District Court accueille la *Motion for summary judgment* de Nissan North America Inc. rejetant toutes les réclamations intentées en vertu de cette loi. – Affidavit d'E. Paul Cauley Jr., aux paragr. 12 et 13 (RN-3) ; suite à ce dernier jugement, les réclamations individuelles des demandeurs nommés dans les recours entrepris en vertu des lois de divers états ont fait l'objet de règlements hors cour. – Affidavit d'E. Paul Cauley Jr., aux paragr. 14.16 et pièce RN-4.

[8] Il fonde son recours sur la garantie de qualité exigée par le *Code civil du Québec* et par la *Loi de la protection du consommateur*² (« LPC »). Il réclame le bénéfice réel des garanties promises par Nissan ainsi que la valeur de revente du véhicule.

[9] De plus, il prétend que Nissan a faussement représenté la portée des garanties conventionnelles y compris celles des allocations de kilométrage en vertu des contrats de location pour les véhicules. À cette fin, il allègue une contravention à la LPC ainsi qu'à la *Loi sur les poids et mesures*³ (« LPM »). Il réclame des dommages punitifs en vertu de l'article 272 LPC.

LE CONTEXTE

[10] En octobre 2004, le Requéant achète une voiture Nissan Altima 2005, 2.5L Special, au coût de 27 681 \$. Il utilise encore aujourd'hui sa voiture qui compte plus de 280 000 kilomètres. Ce véhicule est couvert par une garantie de base de trois ans ou 60 000 kilomètres ainsi qu'une garantie « *Powertrain* » de cinq ans ou 100 000 kilomètres.

[11] Il constate (la preuve ne révèle pas à quel moment) un écart entre la vitesse indiquée sur son appareil GPS et celle affichée à l'indicateur de vitesse de son véhicule, ainsi qu'un écart entre le kilométrage enregistré par l'odomètre de son véhicule et celui affiché sur les panneaux indicateurs de l'autoroute.

[12] Soupçonnant que son problème n'est pas unique, il vérifie différents sites Web pour constater que des recours collectifs sont intentés aux États-Unis et en Colombie-Britannique contre Nissan North America Inc. et Nissan. Il décide d'intenter la présente requête.

➤ Les questions visées par la Requête

[13] Le Requéant identifie comme suit les questions qu'il veut soumettre par son recours :

IDENTIFY the principal questions of fact and law to be treated collectively as the following:

a.1) Did the Defendant adopt and implement a uniform odometer performance standard for all of their Vehicles?

a.2) Does the odometer performance standards adopted and implemented by the Defendant cause errors of odometer over-registration?

² L.R.Q. c. P-40.1.

³ L.R.C., 1985, ch. W-6.

- a) Did the Defendant knowingly or negligently fail to design the odometer to accurately record the kilometres traveled in favour of over-registration?
- b) Did the Defendant knowingly or negligently fail to manufacture the odometer to accurately record the kilometres actually traveled in favour of over-registration?
 - b.1) Is the odometer fit for the purpose for which it is ordinarily used?
- c) Did the Defendant fail to design and conduct tests or failed to disclose the results of such tests that would have disclosed the defect in favour of over-registration?
- d) Did the Defendant knowingly or negligently incorporate materials and parts into the design and manufacture of the odometer that were inappropriate for its intended use?
- e) Did the Defendant knowingly or negligently set a tolerance standard in the defective odometers that allows errors which inflate the kilometers driven?
- f) Did the Defendant knowingly or negligently distribute, market, sell, and/or service a product that they knew or ought to have known was defective?
 - f.1) Did the Defendant violate their express conventional warranties due to the over-registration of the Vehicles' odometers?
 - f.2) Did the Defendant make false representations concerning the odometers themselves, as well as, the existence, the scope or the duration of the Vehicles' warranties?
 - f.3) Did the Defendant alter or adjust the Vehicles' odometers so as to cause it to give an inaccurate reading of the distance travelled?
- g) Were Class Members prejudiced by the Defendant's conduct, and, if so, what is the appropriate measure of these damages?
- h) Is the Defendant liable to pay compensatory, moral, punitive and/or exemplary damages to Class Members, and, if so, in what amount?

➤ **Les conclusions recherchées par la Requête**

[14] Le Requéérant sollicite les conclusions suivantes :

IDENTIFY the conclusions sought by the class action to be instituted as being the following:

GRANT the class action of the Petitioner and each of the members of the class;

CONDEMN the Defendant to pay to each member of the class a sum to be determined in compensation of the damages suffered, and ORDER collective recovery of these sums;

CONDEMN the Defendant to pay to each of the members of the class, punitive damages, and ORDER collective recovery of these sums;

CONDEMN the Defendant to pay interest and additional indemnity on the above sums according to law from the date of service of the motion to authorize a class action;

ORDER the Defendant to deposit in the office of this court the totality of the sums which forms part of the collective recovery, with interest and costs;

ORDER that the claims of individual class members be the object of collective liquidation if the proof permits and alternately, by individual liquidation;

CONDEMN the Defendant to bear the costs of the present action including expert and notice fees;

RENDER any other order that this Honourable court shall determine and that is in the interest of the members of the class;

ANALYSE ET DISCUSSION

➤ **Les principes généraux – article 1003 C.p.c.**

[15] Les conditions d'exercice prévues à l'article 1003 C.p.c. sont cumulatives et le défaut d'en établir une entraîne le rejet de la Requête. Le fardeau, tout en étant léger doit au moins répondre à un minimum. Le Requéérant ne doit pas arriver les mains vides⁴.

[16] La juge Roy⁵, de notre Cour, résume succinctement les principes généraux applicables comme suit :

[30] Le recours collectif est un outil précieux pour :

- regrouper des actions individuelles semblables et ainsi économiser des ressources judiciaires;
- améliorer l'accès à la justice en permettant de diviser les frais entre un grand nombre de demandeurs;
- empêcher des malfaisants éventuels de méconnaître leurs obligations.

⁴ *MacMillan c. Abbott Laboratories*, 2012 QCCS 1684, l'honorable Claudine Roy, j.c.s.

⁵ Précité, note 4, paragr. 30, 31, 32 et 33.

[31] Les dispositions relatives aux recours collectifs doivent être interprétées libéralement.

[32] Au stade de l'autorisation :

- il ne s'agit pas de statuer sur le bien-fondé de la réclamation personnelle du requérant;
- les allégations de faits doivent être tenues pour avérées, sauf si elles s'avèrent mensongères suivant la preuve;
- il ne faut pas se contenter d'une vague possibilité que les faits essentiels existent, mais plutôt exiger la démonstration d'une apparence sérieuse de droit.

[33] Le Tribunal ne peut autoriser le recours sur la base d'inférences ou d'hypothèses non vérifiées.

[17] Dans l'arrêt de *Del Guidice c. Honda Canada inc.*⁶, la Cour d'appel rappelle la difficulté de procéder par voie de recours collectif dans le cas de réclamations reliées à la garantie de qualité de véhicules automobiles.

[50] En troisième lieu, l'affaire s'apparente à celle ayant donné lieu à l'arrêt *Naken* dans lequel la Cour suprême a mis en évidence les difficultés de procéder par voie de recours collectif dans le cas de réclamations fondées sur l'existence d'un vice de fabrication affectant des véhicules automobiles. Je n'entends pas affirmer ici que la chose est impossible, mais simplement que, en pareille matière, l'exercice nécessite une approche particulièrement soignée, propre à mettre en évidence le respect de toutes et chacune des conditions et, notamment, de celle selon laquelle l'utilisation du recours collectif permettra de concilier équité et efficacité au sens de l'arrêt *Western Canadian Shopping Centres c. Dutton*.

(Le Tribunal souligne)

➤ **L'apparence du droit allégué – article 1003b)**

[18] Tout récemment, la Cour d'appel⁷ reprend le guide à suivre pour apprécier la condition de l'article 1003b) C.p.c. :

[88] L'examen de la requête à la lumière de cette condition constitue en quelque sorte un mécanisme de filtrage et de vérification. Il s'agit d'écarter les recours frivoles ou manifestement mal fondés. L'examen se fait à partir de la cause d'action du membre désigné, en l'occurrence madame Raphaël. Les faits allégués dans la requête sont tenus pour avérés; le juge doit toutefois

⁶ 2007 QCCA 922.

⁷ *Union des Consommateurs c. Bell Canada*, 2012 QCCA 1287.

prendre en considération les pièces produites au dossier et tenir compte des interrogatoires versés au dossier. Lorsque plusieurs causes d'actions distinctes sont alléguées, l'examen de la qualité des syllogismes juridiques se fait séparément afin de déterminer si la personne désignée présente une apparence de droit à l'égard de chacun. Au stade de l'autorisation, le fardeau du requérant n'en est pas un de preuve prépondérante; il lui suffit de faire la démonstration d'un syllogisme juridique qui mènera, si prouvé, à une condamnation. Son fardeau en est donc un de logique et non de preuve.

(Le Tribunal souligne)

❖ ***Le recours personnel du Requérant***

[19] Le Requérant doit, *prima facie*, démontrer avoir une cause d'action, autrement le recours ne peut être autorisé⁸ :

[34] Ceci est sans doute vrai, mais il ne faut pas perdre de vue que le véhicule procédural du recours collectif requiert, au stade de l'autorisation, l'examen de la situation d'une seule personne, soit le requérant ou la personne désignée dans le cas d'une personne morale.

[35] À ce sujet, le juge Gendreau, dans *Meyer c. National Drug Ltd.*, écrit :

Par définition, le recours collectif est un véhicule procédural dont l'objet est de permettre à un groupe d'individus de faire valoir des prétentions communes à un remède commun, il convient donc que le requérant, qui deviendra le représentant du groupe, propose pour lui-même des caractéristiques juridiques qui trouvent généralement application à tous les membres de ce groupe (art. 1003 C.p.c., introduction et alinéa a).

(Le Tribunal souligne)

[36] De même, le juge Pelletier, dans *Bouchard c. Agropur Coopérative*, souligne :

[109] Il faut garder à l'esprit qu'avant le jugement d'autorisation, "le recours n'existe pas, du moins sur une base collective". Le recours individuel du requérant, à lui seul, doit donc remplir les conditions de l'article 1003 C.p.c. dont celle de l'apparence de droit, puisque tout le reste ne relève encore que du domaine de l'hypothèse.

(Le Tribunal souligne)

[20] Les questions théoriques, les arguments relevant de la plaidoirie ne font pas partie des conditions de recevabilité non plus que les spéculations, inférences, hypothèses non vérifiées et conclusions sans base factuelle⁹ :

⁸ *Union des consommateurs c. Bell Canada*, 2010 QCCA 351 ; *Bouchard c. Agropur*, 2006 QCCA 1342.

[37] Ma seconde remarque vise à réitérer l'idée selon laquelle les énoncés théoriques et les arguments relevant de la plaidoirie ne font pas partie des conditions de recevabilité mentionnées à l'article 1003 C.p.c. Seules les allégations de fait palpables, lorsque tenues pour avérées, constituent une preuve suffisante du droit revendiqué visé par l'article 1003 a) C.p.c.

(Le Tribunal souligne)

[21] Après avoir élagué la Requête des allégations qui relèvent de l'opinion, de l'argument et d'hypothèses ou de théories, le Requéérant n'a pas démontré un syllogisme juridique pouvant démontrer *prima facie* une cause d'action.

[22] Les allégations de la Requête, de même que le témoignage du Requéérant¹⁰ quant à la performance de son odomètre, sont insuffisantes et relèvent de l'opinion.

[23] L'utilisation d'un GPS pour vérifier la distance parcourue n'est pas un outil de mesure scientifique, d'autant plus que les observations du Requéérant sont floues et « à peu près ». Elles ne précisent pas les conditions climatiques, l'état des pneus, leur largeur, le nombre de fois ni l'endroit où ces tests auraient été effectués ni leurs résultats. Le Requéérant ne précise pas la distance parcourue pendant les essais.

[24] La vérification du kilométrage parcouru en référant aux panneaux indicateurs de distances aux abords de la route n'est pas fiable et suffisant pour établir *prima facie* que l'odomètre est défectueux. Le Requéérant n'a pas obtenu d'aide ou le concours d'une autre personne, testant et vérifiant seul les distances, alors qu'il était au volant. Il n'a donné aucune mesure détaillée sur ces résultats. Il a aussi affirmé que son odomètre sous-enregistre et à l'occasion était à zéro, sans dire combien de fois il n'a pas été à zéro. Il confond l'indicateur de vitesse et l'odomètre pour effectuer ces mesures. Pourtant, il n'y a aucun rapport entre la vitesse enregistrée et la mesure qu'il constate, soit sur le GPS ou l'odomètre.

[25] Le Requéérant n'a pas démontré *prima facie* que l'odomètre de son véhicule est affecté d'un vice.

❖ **L'absence de vice sur les véhicules**

[26] Le Requéérant énonce une série d'hypothèses et tente de valider une cause d'action en prenant à son compte le récit et la preuve déposée dans les dossiers américains.

⁹ *Carrier c. Québec (Procureur général)*, 2011 QCCA 1231 et précité note 4, paragr. 36. *Option Consommateurs c. Bell Mobilité*, 2008 QCCA 2201, aux paragr. 37-38 ; *Perreault c. McNeil PDI inc.* 2012 QCCA 713.

¹⁰ Témoignage à l'audience, preuve autorisée par le Tribunal à la demande du Requéérant ; p. 34 à 38 des transcriptions.

[27] Ainsi, l'article 10.4 de la Requête relate les « théories » techniques de surenregistrement par l'odomètre qui sont un calque des procédures américaines :

[10.4] What follows in this section are "theories" as to how Nissan either negligently or intentionally designed and tested their odometers which resulted in this over-registration.

[28] Les prétentions du Requérent reposent sur la pièce R-5, une lettre adressée aux avocats du Requérent par Michael Leshner, le 17 février 2012, un expert retenu par les demandeurs aux États-Unis. Il s'agit d'un sommaire de son rapport produit dans les procédures américaines.

[29] Après avoir évalué un échantillon de onze véhicules (Altima) dans le cadre des procédures initiées aux États-Unis¹¹, M. Leshner conclut à une variance de 2 % à 3.75 % entre l'odomètre et les kilomètres parcourus.

[30] Or, les jugements ont été rendus aux États-Unis. Les demandes de certification de recours collectif¹² reliées aux odomètres ont été rejetées et il n'y a aucune procédure de recours collectif pendante contre Nissan North America Inc. à ce sujet aux États-Unis. Le dossier en Colombie-Britannique est inactif depuis la comparution en 2008 et le site Internet des avocats en demande l'identifie comme résolu.

[31] Le Requérent distingue désormais les procédures américaines et les jugements qui en ont résulté en prétendant que les recours ont été déboutés parce qu'il n'a pas été démontré que Nissan North America Inc. avait « l'intention » d'altérer les odomètres, alors qu'au Québec il n'est pas nécessaire de faire cette démonstration. Le fait de ne pas livrer un odomètre « parfait » en soi est suffisant pour contrevenir à la LPC et la LPM dit-il.

[32] À ce sujet, le Requérent appuie ses prétentions sur l'article 27 de la *Loi sur les poids et mesures* et sur l'article 237 LPC.

Article 27(1) a) LPM

Commet une infraction quiconque :

- a) modifie ou règle l'odomètre d'un véhicule à moteur de telle sorte que celui-ci indique une distance différente de celle réellement parcourue par le véhicule.

(Le Tribunal souligne)

Article 237 LPC. Nul ne peut:

- a) altérer l'odomètre d'une automobile de façon à lui faire indiquer incorrectement la distance parcourue par celle-ci.

¹¹ Il reconnaît aussi que les odomètres ne peuvent être parfaits, R-5, P-2.

¹² R-2 affidavit de Paul Cauley et jugements rendus aux États-Unis, RN-1, RN-2, RN-3 et RN-4.

[33] Ces dispositions ne peuvent être appliquées en vase clos sans tenir compte de la réglementation applicable.

[34] L'article 66 du *Règlement sur les poids et mesures*¹³ prévoit le degré de précision requis d'un outil de mesure :

66. Un instrument utilisé dans le commerce doit être conçu, composé et construit de telle manière qu'il soit raisonnablement possible de s'attendre à une exactitude satisfaisante durant toute la durée d'usage de l'instrument, et de façon à éliminer les possibilités de fraude.

(Leur soulignement)

[35] Selon le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*¹⁴, qui régit les odomètres, il est prévu qu'un pourcentage d'erreur de 10 % pour la lecture des odomètres est permis :

73. L'indicateur de vitesse et le totalisateur de distance doivent pouvoir fournir une lecture dont le pourcentage d'erreur est inférieur à 10%.

73. The speedometer and odometer shall provide accurate readings with a margin of error of less than 10%.

(Leur soulignement)

[36] Ces tolérances s'expliquent par différents facteurs qui limitent la capacité d'un système d'odomètre de pouvoir mesurer et enregistrer un kilométrage parfait. On conçoit que la circonférence, l'épaisseur, la largeur des pneus, la vitesse du véhicule, les températures extérieures influencent le système d'odomètre. D'ailleurs, M. Leshner reconnaît que les odomètres ne peuvent être parfaits à cause de ces variables¹⁵.

[37] L'article 237 LPC vise l'altération¹⁶ et non la conception ou fabrication de l'odomètre. L'article 27 LPM se trouve dans la section sur les infractions et les peines. Il n'établit pas de précision de l'outil de mesure.

[38] L'objectif de la LPC ou LPM est d'assurer que personne n'altère ou ne règle l'odomètre d'un véhicule pour tromper l'affichage des kilomètres réellement parcourus

¹³ C.R.C., ch. 1605

¹⁴ *Règlement les normes de sécurité des véhicules routiers*, R.R.Q. c. C-24.2, r.32.

¹⁵ R-5, p. 2, paragr. 3.

¹⁶ *Le Nouveau Petit Robert* : ALTÉRER 1. Provoquer l'altération (...) modifier, transformer. MODIFIER 1. Changer (une chose) sans en altérer la nature, l'essence (...) transformer (...) redéfinir (...) corriger, remanier, retoucher. – RÉGLER (...) Amener (un mouvement) à la vitesse ou au rythme convenable, ou (un phénomène) au degré d'intensité voulu. Mettre au point ou remettre (un dispositif, un mécanisme, un appareil) en état de fonctionner correctement, à l'emplacement convenable. (...) *Régler la flamme d'un briquet, le débit d'un robinet, le ralenti d'un moteur. Faire régler les phares de sa voiture.*

selon la réglementation applicable. Il doit se lire avec l'article 66 du *Règlement sur les poids et mesures* qui exige une conception de l'outil de mesure qui soit raisonnablement capable d'offrir une exactitude satisfaisante, de manière à éliminer les possibilités de fraude. L'article 73 du *Règlement de sécurité routière* établit une tolérance de 10 %, de sorte que même si l'on devait retenir le rapport Leshner, la variance de 2 % à 3 % des véhicules est bien en deçà de ce paramètre.

[39] De plus, M. Leshner n'a pas fait d'expertise sur le véhicule du Requérant ni sur aucun véhicule visé par la Requête. Son opinion n'est donc pas déterminante même *prima facie*. D'autre part, même si l'on devait considérer que ce rapport vise tous les « véhicules » y compris celui du Requérant, on ne peut ignorer le traitement que lui ont réservé les tribunaux américains qui l'ont sévèrement critiqué et discrédité :

Mr. Leshner opines that Nissan internal processes for "odometer system design and validation" incorporate "flawed elements" that bias the system toward overregistration. However, Mr. Leshner offers no facts concerning bias in odometer system design. He does criticize Nissan's methodologies for performing tests to ensure that the odometer as designed performs within tolerance. For example, he points out that Nissan tests the odometer system through a simulation of speeds up to 120 mph. However, these tests are performed at extreme conditions to determine whether performance still falls within Nissan's internal tolerance of plus or minus 3.75%. Mr. Leshner admitted in his deposition that he is not criticizing the fact that Nissan tested the odometer at high speeds. Testing engineers are not responsible for ensuring that odometer systems are centered on zero. Testing only is done to confirm that the odometer as designed functions within a plus or minus 3.75% tolerance. Thus, Mr. Leshner's criticism of testing protocols does not create an inference that Nissan odometers were designed with the intent that they should overregister.

A single vehicle that over or under registers does not mean the design is centered above or below zero. Moreover, in a report showing both underregistration and overregistration occurring depending on tire circumference, Mr. Leshner ignored the underregistration when maximum tire values were input. Therefore, Mr. Leshner's reference to individual test data does not create an inference that Nissan intended to design an odometer that overregisters mileage.

[...]

But even though Mr. Leshner may consider actual road tests more accurate testing is used by NNA to determine whether actual performance falls within tolerance, not to ensure that the design centers on zero. Again, Mr. Leshner's criticism of testing protocols does not create an inference of an intent to center the odometer so that it overregisters. Moreover, the philosophy of the NIST (National Institute of Standards and Technology) Handbook is to fix tolerances so that permissible errors are sufficiently to protect buyers, but not so small as to require disproportionately high manufacturing costs. Nothing in state law or

the NIST Handbook requires NNA to adopt Mr. Leshner's view of the best available technology, so long as NNA does not act with intent to set the odometer so as to overregister.

Mr. Leshner states that NNA bases its design calculations on an "artificially high tire radius" and that "[i]f the correct tire size date were programmed, vehicle odometer systems would register more accurately." Mr. Leshner does not point to any evidence supporting his assertion, other than the evidence pertaining to testing at high speed extremes. As discussed above, statements concerning NNA's testing methods do not create a dispute as to NNA's design intentions, and do not create an inference that Defendants sought to take advantage of the tolerances. Mr. Leshner offers no support for his statement that if tire size data were "correctly programmed," vehicle odometer systems would register more accurately. His opinion again lacks foundation. And NNA is not legally required to produce a "more accurate" or the "most accurate" system so long as it does not design an intentionally skewed system. A dispute over whether a product may be improved does not give rise to an inference of unlawful conduct under the standards applicable here.

Finally, in an attempt to counter Defendants' statement that there is no device or software that adjusts, alters, increases or inflates mileage that would otherwise be measured and recorded by the odometer, Mr. Leshner offers the statement that there is a "device" or software in Nissan vehicles without stating what that might be or providing any foundation for such a claim. Plaintiffs cannot manufacture a triable issue of fact through use of an expert opinion with self-serving conclusions devoid of any basis, explanation, or reasoning.

(Le Tribunal souligne)

[40] Enfin, la pièce R-4, déposée au soutien de la Requête, n'est pas une preuve suffisante pour démontrer *prima facie* que l'odomètre des véhicules est déficient. Il s'agit d'un reportage d'une station de télévision fondé sur une entrevue donnée par l'avocat des requérants aux États-Unis, Me Holmes, lequel a, quoi qu'il en soit, été débouté de toutes les procédures qu'il a intentées.

❖ **Les fausses représentations**

[41] Le Requérant invoque la violation de l'article 227 LPC par Nissan :

227. Aucun commerçant, fabricant ou publicitaire ne peut, par quelque moyen que ce soit, faire une fausse représentation concernant l'existence, la portée ou la durée d'une garantie.

1978, c. 9, a. 227; 1999, c. 40, a. 234.

[42] Nissan aurait fait de fausses représentations dans le Manuel de l'utilisateur (« Manuel ») du Requérant. Il réfère à la page 2.4 du Manuel dans la section qui fournit

au consommateur les explications pour le panneau de bord en référant à un dessin graphique de celui-ci. Le N° 2 du graphisme correspond à l'odomètre :

2. *Odometer/twin trip display.*

Odometer/Twin trip odometer (if so equipped)

The odometer/twin trip odometer (if so equipped) is displayed when the ignition key is in the on position.

The odometer records the total distance the vehicle has been driven.

The twin trip odometer (if so equipped) records the distance of individual trips.

(Le Tribunal souligne)

[43] Selon le Requéant, il y a fausses représentations puisque l'odomètre ne mesure pas parfaitement. Cette simple explication de l'outil de mesure ne peut être interprétée comme constituant une représentation quant à la l'existence, la portée ou la durée d'une garantie. Il s'agit tout au plus de l'identification des différents éléments qui composent le panneau de bord.

[44] Quoi qu'il en soit, l'absence de divulgation d'une marge de tolérance permise ne constitue pas une fausse représentation¹⁷.

[237] Les erreurs de calibrage se situant dans la marge de tolérance réglementaire ne donnent pas ouverture aux droits d'action invoqués.

(...)

[241] On ne saurait reprocher aux intimées d'avoir faussement représenté le volume d'essence sous silence le défaut de quotité allégué lorsque la variation, s'il existe, se situe à l'intérieur de la marge de tolérance permise par la *Loi sur les poids et mesures*.

[242] Il a, par ailleurs été déjà établi par la Cour d'appel dans *Bouchard c. Agropur* qu'une variation de quantité, qui est le résultat de la limite de précision des instruments de mesure, ne peut être assimilée à une représentation fausse ou trompeuse au sens de la L.p.c. :

[61] La variation n'étant que la conséquence de la limite de précision des instruments de mesure disponibles sur le marché, j'estime que la représentation faite est aussi exacte qu'elle peut raisonnablement l'être et non fausse ou trompeuse comme l'affirme

¹⁷ *Lorrain c. Petro Canada*, 2012 QCCS 4803 et *Bouchard c. Agropur*, 2006 QCCA 1342.

l'appelant. J'ajouterai que, même dans le cas du lait à 3,25%, les étiquettes n'indiquent pas qu'il s'agit d'un pourcentage minimum à telle enseigne que, sous le rapport de la véracité ou de la fausseté de l'information donnée aux consommateurs, la catégorie du lait à teneur en gras de 3,25% ne se distingue pas des deux autres.

❖ **L'absence de préjudice**

[45] Le Requérant n'a pas fait de démonstration *prima facie* qu'il avait subi un préjudice. Il est encore propriétaire de son véhicule qui compte 280 000 kilomètres et ne se souvient pas d'avoir assumé des frais de réparation après l'expiration de la garantie.

❖ **Domages punitifs**

[46] Le Requérant n'a démontré aucune contravention à la LPC. De plus, les critères dégagés par l'arrêt *Richard c. Time*¹⁸ ne sont pas satisfaits. Les allégations générales sur la conduite répréhensible de Nissan ne sont appuyées sur aucun fait.

➤ **Conditions de l'article 1003a), c) et d) C.p.c.**

[47] Le Requérant ne respecte aucune des conditions prévues aux alinéas a), c) et d) de l'article 1003 C.p.c.. La Cour d'appel dans l'arrêt *Lallier c. Volkswagen Canada inc.*¹⁹ rappelle que dans la mesure où le Représentant n'a pas de recours personnel, cela conduit inévitablement à créer une absence de connexité entre les questions de droit et de fait suscitées par le groupe :

[34] Dans le cadre d'un recours collectif, notamment lorsqu'il conduit à un recouvrement individuel plutôt que collectif, il peut arriver que le succès du recours du représentant puisse ne pas entraîner nécessairement le succès de tous. L'inverse, cependant, constitue un vice majeur faisant ressortir la carence de connexité entre les questions de droit et de fait suscitées par les recours des membres.

[48] Il est impossible d'apprécier le nombre de véhicules qui seraient en cause, le groupe étant indéfini dans le temps. Ce n'est pas tout de soulever que le juge peut circonscrire le groupe selon la preuve qui sera présentée, encore faut-il qu'il y ait un *iota* de preuve pouvant le définir.

[49] Le Requérant n'a pas établi que la composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 C.p.c. ou 67 C.p.c..

[50] La seule information recueillie par le Requérant ou démarche entreprise a trait à ses « essais personnels » avec son véhicule et sa recherche sur le site Web qui l'a

¹⁸ 2012 CSC 8, paragr. 179.

¹⁹ 2007 QCCA 920, paragr. 179.


informé des procédures américaines. En outre, seulement sept personnes, résidant au Québec, sont inscrites sur le site Web de son procureur dont deux se plaignent que leur odomètre surenregistre²⁰.

[51] Le Requérant n'ayant pas de recours personnel, il ne peut agir comme représentant.

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

[53] **REJETTE** la *Re-amended Motion to authorize the bringing of a class action & to ascribe the status of representative* ;

[54] **AVEC DÉPENS.**



Danièle Mayrand, j.c.s.

Me Jeff Orenstein et
Me Andrea Grass
CONSUMER LAW GROUP INC.
Procureurs du demandeur

Me Robert E. Charbonneau et
Me Julia Charlotte Pomeroy et
Me Stéphane Pitre
BORDEN LADNER GERVAIS
Procureurs de la défenderesse

Date d'audience : 16 et 17 octobre 2012

²⁰ R-10, les onze autres personnes résident à l'extérieur du Québec.