

COUR SUPÉRIEURE

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000691-143

DATE : Le 31 juillet 2023

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE KAREN M. ROGERS, J.C.S.

FREDERICK DUGUAY

Demandeur

c.

**GENERAL MOTORS DU CANADA LTÉE
GENERAL MOTORS LLC**

Défenderesses

JUGEMENT AU MÉRITE SUR ACTION COLLECTIVE

1.	PREUVE ET ADMISSIONS	6
2.	LES PARTICULARITÉS PERTINENTES DE LA VOLT	7
2.1	Les défenderesses	7
2.2	Fonctionnalité de la Volt	8
2.3	L'autonomie électrique de la Volt et l'intervention de la génératrice à essence	9
2.4	La réception de la Volt sur le marché	12
2.5	Différences pertinentes entre les années modèles de la Volt	12
2.5.1	La batterie de la Volt	12
2.5.2	L'autonomie électrique de la Volt	13
2.5.3	Déclencheur du réglage de la température ambiante	13
3.	QUESTIONS EN LITIGE	14

4.	ANALYSE	15
4.1	Principes juridiques	15
4.1.1	Dispositions législatives pertinentes de la <i>Loi</i>	15
4.1.2	Dispositions du <i>Code civil du Québec</i>	15
4.1.3	Interprétation de la <i>Loi</i>	16
4.1.4	Représentation fautive ou trompeuse : le test <i>Time</i>	16
4.1.5	D'avoir passé sous silence un fait important	18
4.1.6	Le fardeau de la preuve applicable dans le cadre d'une action collective au mérite	19
4.2	Preuve de la Représentation fautive et trompeuse	21
4.2.1	Le message central qui, selon le demandeur, se dégage de certaines représentations écrites	21
4.2.1.1	Le demandeur n'a pas prouvé par présomption de fait ou autrement que les Membres du Groupe ont pris connaissance du message central avant l'achat ou la location de leur véhicule	23
A.	Les Brochures	26
B.	Le Site Web	27
C.	Le Manuel et le guide du propriétaire	28
4.2.1.2	Conclusion	29
4.3	L'impression générale que donne la représentation	29
4.4	L'impression générale est-elle conforme à la réalité?	31
4.5	Les défenderesses n'ont pas commis de pratique interdite en violation du Titre II de la <i>Loi</i>	32
4.6	Les défenderesses ont-elles passé sous silence un fait important dans le cadre de leurs représentations aux consommateurs ?	32
4.7	Analyse de la preuve selon les 4 critères de l'arrêt <i>Time</i>	33
4.7.1	La violation par le commerçant d'une des obligations imposées par le Titre II de la <i>Loi</i>	33
4.7.2	La prise de connaissance de la représentation par les Membres du Groupe	33
4.7.3	La formation, la modification ou l'exécution d'un contrat de consommation subséquente à cette prise de connaissance	33
4.7.4	Une proximité suffisante entre le contenu de la représentation et le bien visé par le contrat	34
5.	LES MEMBRES DU GROUPE SONT-ILS EN DROIT DE RÉCLAMER DES DÉFENDERESSES DES DOMMAGES-INTÉRÊTS ET/OU LA DIMINUTION DU PRIX DE VENTE OU DE LOCATION À LONG TERME DE LA VOLT	35
5.1	Réduction du prix	35
5.2	Les dommages-intérêts compensatoires	38
5.3	Dommages punitifs	38
6.	LES CONCLUSIONS	41
	POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :	41
	ANNEXE A : RÉSUMÉ DE CERTAINS POINTS DES TÉMOIGNAGES DES MEMBRES	42
1.	Frédéric Duguay (Volt modèle 2012)	42
a)	Sa recherche et les représentations écrites qu'il a lues	43
b.	L'achat de sa Volt et la suite	44

2.	Paul livingston (volt modèle 2012)	46
3.	Nancy Wiesenfeld (Volt modèle 2012)	47
4.	Bruno Laferrière (Volt version 2013)	48
5.	Alain Charrette (Volt version 2013)	49
6.	Michael Cook (Volt version 2014)	50
6.	Marie-André Lauriault (Volt Modèle 2014)	52
8.	Christian Beaulieu (Volt Modèle 2015)	53
9.	Roland Poulin (Volt modèle 2016)	53
10.	Richard Stock (Volt modèle 2016)	54
11.	Ray Reynolds (Volt modèle 2016)	55
12.	Andrea Michelle Gallagher (Volt Modèle 2016)	56
13.	Pierrette Gardner (Volt modèle 2017)	57
14.	Anne-Françoise Alain (Volt modèle 2019)	58
	ANNEXE B : REPRÉSENTATIONS CONTENUES AUX PLANS D'ARGUMENTATIONS DES PARTIES	59
1.	Les brochures de ventes	59
1.1	2012 à 2014	59
1.2	2015 à 2019	60
2.	Site Web	61
2.1	De 2012 à 2014	61
2.2	L'année 2015	61
2.3	De 2016 à 2019	62

[1] Le 8 avril 2016, la Cour supérieure du Québec autorise l'exercice d'une action collective (**Jugement d'autorisation**) contre General Motors du Canada (**GMC**) et General Motors LLC (**GM**) (**collectivement les défenderesses**) et attribue à Frédéric Duguay (**M. Duguay**) le statut de représentant pour le compte des personnes physiques suivantes :

Toutes les personnes qui ont acheté ou loué à long terme d'un concessionnaire Chevrolet un véhicule automobile modèle Volt au Canada.

(« **Groupe** » ou le ou les « **Membre(s) du Groupe** »)

[2] Le Jugement d'autorisation confirme que le demandeur « fonde son action d'une part sur les représentations fausses ou trompeuses dans la publicité (des défenderesses) à propos de l'absence de consommation d'essence durant la période d'autonomie de la batterie de la Volt. D'autre part, il allègue qu'elles ont omis de lui divulguer que la Volt

consomme de l'essence lorsque la température extérieure est inférieure à -4°C (ou -10°C) bien que l'autonomie de la batterie ne soit pas épuisée ».¹

[3] Plus précisément, le demandeur reproche aux défenderesses de s'être livrées à des pratiques de commerce interdites par le Titre II de la *Loi sur la protection du consommateur*² (la *Loi*) lors de la promotion et l'offre de la voiture électrique Chevrolet Volt (la « **Volt** ») sur le marché canadien en ayant :

- Faussement représenté la Volt dans son matériel promotionnel comme une voiture qui permet, sans exception, d'effectuer des trajets quotidiens sans consommer d'essence ou émettre de gaz à effet de serre lorsque la batterie est pleinement chargée, donnant la fausse impression aux Membres du Groupe que la génératrice à essence ne s'active qu'à l'épuisement de la batterie. Par ailleurs, par temps froid, la génératrice à essence de la Volt s'active systématiquement et intentionnellement lorsqu'une température ambiante ciblée est atteinte pour réchauffer l'habitacle et la batterie du véhicule et cela malgré une batterie pleinement chargée (**pour réchauffer l'habitacle**).
- Faussement représenté que la génératrice à essence s'active seulement lorsque la batterie est épuisée, alors qu'elle s'active avant par température ambiante froide.³
- D'avoir passé sous silence le fait que la génératrice à essence s'active ainsi par temps froid malgré une batterie pleinement chargée.⁴

[4] Au début de l'instruction, le demandeur annonce avoir abandonné le moyen relatif au Titre 1 de la *Loi* portant sur la non-conformité de la Volt au message publicitaire ou à une déclaration des défenderesses.⁵

[5] Les défenderesses nient avoir fait de représentations fausses ou trompeuses ou avoir omis un fait important et soutiennent plutôt que :

- Les publicités en litige ont pour but de représenter un sommaire du fonctionnement de la Volt et ne sont pas des documents de références techniques et détaillés. Elles ne contiennent aucune fausse représentation ni n'omettent de fait important.
- Dès 2012, le manuel et le guide du propriétaire disponibles en ligne, et remis aux Membres du Groupe lors de l'achat ou de la location d'une Volt, décrivent

1 Par. 37 du Jugement d'autorisation.

2 RLRQ c P-40.1.

3 Plan d'argumentation du demandeur.

4 Art. 228 de la *Loi*.

5 Art. 40, 41 et 42 de la *Loi* ; Voir Procès-verbal du 30 janvier 2023.

explicitement l'ensemble des fonctionnalités de la Volt, incluant l'activation de sa génératrice à essence par temps froid pour réchauffer l'habitacle.

- Les défenderesses ne cherchaient pas à cacher quoi que ce soit. Les bulletins de service de GM expliquent ouvertement aux concessionnaires la fonctionnalité de la Volt relativement à l'intervention de la génératrice à essence par temps froid.
- L'action du demandeur repose sur son expérience personnelle. Il n'existe pas de groupe de personnes lésées. Les publicités en litige ont évolué pendant la période visée et les Membres ont consulté toutes sortes d'informations en différentes versions et certains n'ont consulté aucune des publicités des défenderesses.
- Outre celle du demandeur, les défenderesses n'ont reçu aucune plainte.⁶

[6] Malgré l'étendue temporelle infinie de la description du Groupe, la preuve ne porte que sur les années-modèles 2012 à 2019 inclusivement (**période visée**).

[7] Bien que l'action collective se déploie à l'échelle nationale, les parties renoncent à alléguer et établir la teneur du droit hors Québec, invitant le Tribunal à appliquer le droit québécois conformément à l'article 2809 du *Code civil du Québec*, ce que le Tribunal fera.⁷

[8] À titre de représentant des Membres du Groupe, le demandeur recherche :

- La réduction du prix de vente ou de location conformément à l'opinion de M. Éric Gravel, reconnu par le Tribunal comme expert en économie appliquée et économétrie incluant la méthode hédonique (**l'expert Gravel**).⁸
- Subsidiairement, l'octroi de dommages-intérêts équivalents aux coûts excédentaires d'essence que les Membres ont dû assumer en raison de l'activation inattendue de la génératrice à essence par temps froid selon l'hypothèse de l'un des experts des défenderesses, M. Dennis DesRosiers, reconnu comme expert en « *Business and Economy of the Automotive Industry* » (**l'expert DesRosiers**).⁹
- Des dommages-intérêts punitifs de l'ordre de 4 000 000 \$.¹⁰
- Le recouvrement collectif des sommes que les défenderesses seront condamnées à payer.

⁶ Une deuxième plainte reçue par les défenderesses a été mise en preuve.

⁷ Procès-verbal du 30 janvier 2023.

⁸ Pièce P-18.

⁹ Pièces D-5 et D-5A.

¹⁰ Procès-verbal du 30 janvier 2023.

1. PREUVE ET ADMISSIONS

[9] La déclaration commune signée par les parties et mise à jour lors de l'instruction confirme que la très grande majorité des pièces sont admises.¹¹

[10] De plus, les parties admettent spécifiquement que :

- Les pièces produites au soutien de leurs expertises respectives font preuve de leurs contenus.
- Au cours de la période visée, 18 657 voitures furent livrées aux consommateurs dont 6,75 % ont fait l'objet d'un bail de location.
- La liste des Membres et la mise à jour de leurs informations nominatives et autres se retrouvent aux pièces P-44 et P-47 que les défenderesses s'engagent à fournir au demandeur dans l'éventualité où le Tribunal le requiert.¹²

[11] Le 5 juin 2017, la Cour supérieure autorise l'interrogatoire avant défense de dix Membres du Groupe tirés au hasard « en répartissant les Membres selon les années d'achat visées au Québec » (**Jugement Gaudreau**).¹³ Le Jugement Gaudreau limite les interrogatoires à :

- a. Les représentations que le Membre aurait vues et entendues ;
- b. La compréhension que le Membre en a eue ;
- c. Les questions posées en lien avec les représentations et les réponses.

(Interrogatoires au préalable des Membres)

[12] Les transcriptions des interrogatoires au préalable des Membres et celles des deux interrogatoires au préalable de M. Duguay sont produites par les défenderesses.¹⁴ Le demandeur produit également la transcription de l'interrogatoire au préalable de M. Geoffrey Bailey, un représentant de GMC dont les fonctions incluent le suivi des normes gouvernementales en lien avec les produits, incluant celles portant sur les caractéristiques de sécurité et d'émission de matières polluantes d'un véhicule.¹⁵

[13] De plus, lors de l'instruction, Mmes Pierrette Gardner, Anne-Françoise Alain, Andréa Michelle Gallagher, MM. Michael Cook et Frédérick Duguay témoignent.

¹¹ Voir tableau d'admissions produit au dossier de la Cour.

¹² Procès-verbal du 30 janvier 2023.

¹³ Jugement sur les demandes pour permission d'interroger du 5 juin 2017, dossier 500-06-000691-143.

¹⁴ Pièces D-6, D-7, D-8, D-9, D-10, D-11, D-12, D-13, D-14, D-15, D-16, D-17, D-18, D-19 et D-20.

¹⁵ Pièce P-19.

[14] En demande, l'expert Gravel invite le Tribunal à retenir son évaluation de la réduction de prix de la Volt à la suite des représentations litigieuses des défenderesses de même que leur omission d'avoir divulgué un fait important selon la théorie économique qu'il propose.

[15] Pour leur part, les défenderesses font témoigner deux de leurs représentants, MM. Jason Ditman et Gérald Daniel, en plus de deux témoins experts. Le premier expert, M. Ryan Harrington¹⁶, témoigne sur les aspects techniques de la Volt (**expert Harrington**) et le deuxième, l'expert DesRosiers, témoigne sur les éléments qui peuvent motiver les consommateurs à choisir la Volt et, ce faisant, les failles importantes de l'analyse de l'expert Gravel.

[16] Après avoir occupé différents postes chez GM, M. Ditman, un ingénieur aérospatial, se joint à l'équipe de propulsion de la Volt en 2009 à titre d'ingénieur en chef adjoint responsable du matériel et des logiciels associés au système de propulsion de la Volt. Il explique la technologie de la Volt et la priorisation de l'optimisation énergétique dans le cadre de sa conception, d'où le choix de réchauffer l'habitacle à l'aide de la génératrice à essence plutôt que la batterie.

[17] En 2010, M. Gérald Daniel, diplômé en marketing et finance, est directeur régional des ventes pour Chevrolet GMC pour le centre de l'Ontario et assume le rôle de directeur général des ventes pour Chevrolet GMC au Canada à compter de 2014. Il explique la relation entre les défenderesses, la responsabilité de chacune au niveau des ventes et de la publicité, les démarches prises par GMC pour expliquer la technologie de la Volt aux consommateurs et aux concessionnaires canadiens.

2. LES PARTICULARITÉS PERTINENTES DE LA VOLT

2.1 Les défenderesses

[18] GMC et GM sont des entités distinctes faisant partie de la grande famille de General Motors Company.

[19] Située aux États-Unis et ne possédant aucun établissement au Canada, GM est le manufacturier de la Volt. Elle en fait la distribution sur le territoire des États-Unis.

[20] GMC a son principal établissement au Canada. Responsable de la mise en marché de la Volt au Canada, elle s'occupe notamment de la commercialisation, la vente et la publicité de celle-ci. Elle achète ses véhicules de GM. Si elle s'inspire de certains outils promotionnels utilisés par GM aux États-Unis, comme les brochures, en y apportant les modifications nécessaires, ultimement GMC a le choix de ce qu'elle utilisera.

¹⁶ Un ingénieur reconnu expert par le Tribunal en technologie automobile reliée au domaine de l'économie et de la réglementation.

2.2 Fonctionnalité de la Volt

[21] Lors du lancement de la Volt au Canada en 2012, le commerce à grande échelle de véhicules électriques en est toujours à ses débuts¹⁷. L'autonomie de la batterie des voitures électriques sur le marché est limitée et les bornes de recharge se font rares.

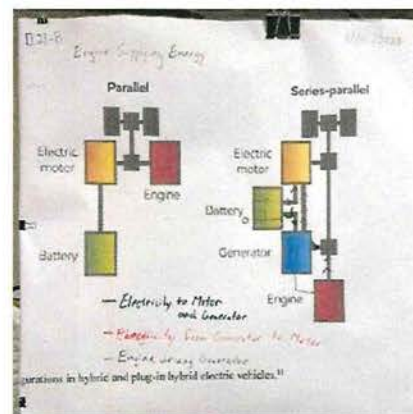
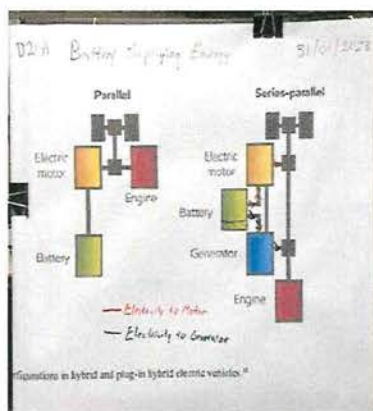
[22] S'instaure chez les consommateurs le phénomène connu comme le « *range anxiety* », soit la crainte qu'en cours de trajet, la charge électrique du véhicule s'épuise de façon non anticipée, sans possibilité de recharge à court terme. La Volt, décrite comme un véhicule électrique à autonomie prolongée, est conçue pour pallier ce phénomène.

[23] Muni d'une nouvelle technologie, son moteur électrique permet de propulser le véhicule en puisant sa puissance électrique à deux sources — soit une batterie au lithium-ion de longue durée, et une génératrice à essence qui sert à prolonger l'autonomie du moteur électrique (« **génératrice à essence** »)¹⁸.

[24] La génératrice à essence possède une double fonction. Elle génère de l'électricité pour la batterie électrique et couplée à la transmission, elle peut aussi appliquer du torque aux roues si requis.

[25] La caractéristique distinctive et innovante de la Volt est qu'elle n'a pas de moteur à essence traditionnel (**ICE**) qui propulse le véhicule, alors que le moteur électrique assure généralement cette fonction. La génératrice à essence procure une source d'énergie électrique permettant de prolonger l'autonomie électrique du véhicule¹⁹.

[26] Les deux diagrammes qui suivent sont tirés du rapport de l'expert Harrington²⁰ et expliquent la fonctionnalité de la technologie de la Volt lorsque propulsée en mode électrique seulement ainsi que lorsque la génératrice à essence est mise à contribution. La technologie de la Volt apparaît sous le titre « *Series - parallel* » des diagrammes.



¹⁷ Pièce D-4, pp. 4 et 15 ; Pièce D-7, pp. 7 et 46 ; Pièce D-6, pp. 9 et 10.

¹⁸ Pièce D-7, pp. 24-25 et le témoignage de Jason Ditman.

¹⁹ Pièce D-4, en particulier pp. 15-17 et témoignage de Jason Ditman.

²⁰ Pièce D-4.

[27] À l'aide de ces diagrammes, M. Bitman explique comme suit les sources énergétiques de la Volt, nécessaires à propulser le véhicule dans la direction voulue :

1. En mode purement électrique :
 - Lorsque la Volt opère à basse vitesse,²¹ la batterie électrique procure la source énergétique au moteur électrique seulement.²²
 - À une plus haute vitesse,²³ sans intervention de la part du conducteur, la Volt transite dans un mode énergétique plus efficace qui maintient la batterie comme seule source d'énergie électrique, mais qui alimente à la fois le moteur électrique et la génératrice à essence qui applique alors du torque à la transmission du véhicule.²⁴
2. À l'extérieur du mode purement électrique :
 - Lors de l'épuisement de la charge électrique de la batterie, la génératrice à essence est sollicitée et un faible pourcentage d'essence est consommé.
 - À vitesse moindre, la génératrice à essence agit comme source d'énergie électrique du moteur électrique grâce à la conversion de l'énergie mécanique que lui procure le moteur à essence.
 - À une vitesse plus élevée, la génératrice à essence continue à agir comme source d'énergie électrique pour le moteur électrique, mais le moteur à essence opère conjointement avec le moteur électrique, et applique du torque aux roues, sa contribution permettant de réduire la consommation d'essence.

[28] Seul le moteur électrique propulse la Volt. Lorsque la batterie est l'unique source énergétique, aucune essence n'est utilisée à cette fin.

[29] Le tableau de bord de la Volt est muni d'un écran tactile permettant au conducteur de suivre en temps réel la consommation d'énergie, le débit de puissance et le rendement de la Volt.

2.3 L'autonomie électrique de la Volt et l'intervention de la génératrice à essence

[30] L'*Environmental Protection Agency (EPA)* aux États-Unis définit les protocoles concernant les tests d'autonomie des véhicules électriques. Ces tests visent la cohérence pour permettre la comparaison de véhicules. Il existe un test pour la conduite sur

²¹ Environ 80 km/h ou moins.

²² Ligne rouge du diagramme.

²³ Qui excède 80 km/h.

²⁴ Ligne verte du diagramme.

autoroute et un pour la conduite en ville. ENERCan adopte au Canada les protocoles de l'EPA.

[31] La distance sur laquelle la Volt est propulsée uniquement avec l'énergie électrique (**autonomie électrique**) est évaluée et étiquetée par GMC conformément aux méthodes d'essais approuvées par ENERCan²⁵.

[32] Même lorsque pleinement chargée, l'autonomie électrique de la Volt variera selon les années modèles, ainsi que la conduite de l'automobiliste, le terrain qu'elle parcourt et la température ambiante²⁶.

[33] De façon générale, pendant la période visée, la Volt maintient une autonomie électrique pour un trajet de 40 à 80 kilomètres.

[34] Par ailleurs, tel que mentionné dans tous les manuels du propriétaire de la Volt,²⁷ même lorsque la batterie est pleinement chargée et le trajet en cours est en deçà de la distance de l'autonomie électrique anticipée, la génératrice à essence intervient, notamment pour :

- Réchauffer l'habitacle lorsque la température ambiante par temps froid atteint ou devient inférieure à la température préprogrammée de l'année modèle Volt en question ;
- Lorsque la température de la batterie à haute tension est chaude ou froide ou défaillante ;
- Lorsque le capot est ouvert ou n'est pas complètement fermé et verrouillé ;
- Lorsque requis pour l'entretien du véhicule, comme le prévoit le « Mode d'entretien du moteur » ou le « Mode d'entretien du carburant »

[35] L'activation de la génératrice à essence pour réchauffer l'habitacle lors de température ambiante froide n'est pas un vice, mais plutôt une caractéristique liée à la conception de la Volt. La génératrice à essence intervient brièvement (environ 1 à 2

²⁵ Pièce D-4 et témoignage de l'expert Harrington : Il écrit à son rapport « *The NRCan (ENERCan) labelling program, known as EnerGuide, requires standardized testing of energy consumption. The standardized testing methodology is set out in the "Guidelines for Determination and Submission of Fuel Consumption Data for Fuel Consumption Labelling" which incorporate by reference specific provisions in the U.S. 40 Code of Federal Regulations (CFR) Parts 86 and 600, established by the U.S. Environmental Protection Agency (EPA). In 2006, the U.S. EPA issued its latest revision, and current methods, for calculating fuel economy and energy consumption.* »

²⁶ Pièce D-4, témoignages de M. Ditman et de l'expert Harrington.

²⁷ Pièces P-3A à Pièce P-3M.1.

minutes) pour réchauffer l'habitacle du véhicule et ainsi éviter que l'énergie de la batterie serve à cette fin et se draine dès le démarrage ou en cours de trajet.²⁸

[36] Les défenderesses informent les concessionnaires de toutes les fonctionnalités de la Volt, incluant celle de l'activation de la génératrice à essence par temps froid²⁹ dont les détails sont décrits aux manuels du propriétaire pour les années modèles 2012³⁰, 2013³¹, 2014³², 2015³³, 2016³⁴, 2017³⁵, 2018³⁶ et 2019³⁷, se retrouvant sur le Site Web des défenderesses (**Site Web**) et dont une copie papier est remise aux propriétaires lors de l'achat ou la location d'une Volt.

[37] La durée de l'intervention de la génératrice par temps froid variera notamment selon la température ambiante, le réglage de la température voulue de l'habitacle par le propriétaire, et l'activation de l'élément de chauffage des sièges qui est recommandée puisqu'énergiquement efficace. Dans ce contexte, son intervention ne sert pas à propulser le véhicule, mais à réchauffer l'habitacle. Une quantité minimale d'essence est utilisée à cette fin.

[38] L'autonomie électrique de la Volt n'est pas pour autant diminuée, puisque lors de l'intervention de la génératrice à essence, elle alimente la batterie avec de l'électricité ce qui lui permet de maintenir sa charge et de poursuivre son trajet en mode exclusivement électrique lorsque la génératrice à essence s'arrête. Le véhicule continue à être propulsé par le moteur électrique avec la batterie comme source d'énergie.

[39] La conception de la Volt favorise l'utilisation de quantités minimales d'essence sur une base annuelle pour réchauffer l'habitacle lors de température ambiante froide, afin de maintenir l'énergie électrique, le tout dans un souci d'optimisation énergétique de la Volt.³⁸

[40] En raison du nombre de variables inconnues, l'expert DesRosiers ne peut estimer valablement une moyenne de consommation d'essence par Membre du Groupe. Toutefois, en se fondant sur les prémisses de l'opinion de l'expert Gravel, avec lesquelles il n'est pas d'accord, il situe alors le coût annuel de l'essence consommée par Membre du Groupe pour réchauffer l'habitacle comme suit :

²⁸ Témoignage de l'expert Harrington.

²⁹ Pièces P-14A (français), et P-14B (anglais).

³⁰ Pièces P-3A, pp. 9-27 (français), et P-3B, pp. 9-24 (anglais).

³¹ Pièces P-3C, pp. 9-25 (français), et P-3D, pp. 9-21 (anglais).

³² Pièces P-3E, pp. 9-24 et 9-25 (français), et P-3F, pp. 9-22 (anglais).

³³ Pièces P-3G, pp. 9-21 (français), et P-3H pp. 9-19 (anglais).

³⁴ Pièces P-3I, p. 204 (français), et P-3J, p. 174 (anglais).

³⁵ Pièces P-3K.1, p. 203 (français), et P-3K, p. 177 (anglais).

³⁶ Pièces P-3L.1, p. 195 (français), et P-3L, p. 173 (anglais).

³⁷ Pièces P-3M.1, p. 198 (français), et P-3M, p. 171 (anglais).

³⁸ Pièces P-14A (français), et P-14B (anglais).

- Entre 15 \$ et 161 \$ lorsque la température préprogrammée est de -4°C ; et
- Entre 5 \$ et 107 \$ lorsque la température préprogrammée se situe à -10°C, dépendant du modèle, et la méthodologie employée ³⁹
- Il n'y a pas d'hypothèse pour la situation où la température ambiante préprogrammée se situe à -25°C, option offerte pour le modèle 2019 seulement, mais il y a lieu de croire que le montant annuel d'essence sera moindre.

[41] Sujet aux réserves exprimées par l'expert DesRosiers, sa conjecture demeure non contredite et le demandeur s'y appuie pour soutenir son argument subsidiaire pour quantifier les dommages des Membres.

2.4 La réception de la Volt sur le marché

[42] La Volt a été bien reçue sur le marché autant par les consommateurs que par les concessionnaires.

[43] M. Daniel explique qu'à titre de directeur général des ventes au Canada, s'il y avait un phénomène courant dont les propriétaires se plaignaient, il en serait au courant. Il n'a jamais eu connaissance de mécontentement des Membres du Groupe en raison de l'activation de la génératrice à essence par temps froid.⁴⁰

[44] Les propriétaires de la Volt bénéficient d'un service après-vente « V.I.P. », leur permettant d'avoir accès rapidement à un représentant des défenderesses.

[45] Des lettres d'exclusion de Membres potentiels démontrent qu'ils sont satisfaits de la Volt et n'ont été aucunement surpris de l'intervention de la génératrice à essence par temps froid.⁴¹

2.5 Différences pertinentes entre les années modèles de la Volt

2.5.1 La batterie de la Volt

[46] Le modèle 2012 de la Volt est muni d'une batterie au lithium-ion de 16 kWh de longue durée.

[47] À compter de 2013, GM augmente la capacité de la batterie électrique de la Volt à 16.5 kWh, accroissant ainsi son autonomie électrique et, en 2016, la porte à 18.4 kWh.

³⁹ Pièce D-5A, p. 64.

⁴⁰ Deux plaintes sont mises en preuve. Celle du demandeur et la Pièce P-51.

⁴¹ Pièces D-1, D-2 et D-3.

2.5.2 L'autonomie électrique de la Volt

[48] Les résultats annuels combinés⁴² d'ENERCan pour la mesure d'autonomie électrique des années modèles de la Volt⁴³ se déclinent comme suit :

Table 2. Metric conversion of U.S. EPA Chevrolet Volt electric range compared with NRCan values

Year	Vehicle	Electric Range (Combined City/Highway)		
		U.S. EPA (mi)	U.S. EPA (km - converted)	NRCan (km)
2012	Chevrolet Volt	35	56.3269	56
2013	Chevrolet Volt	38	61.15492	61
2014	Chevrolet Volt	38	61.15492	61
2015	Chevrolet Volt	38	61.15492	61
2016	Chevrolet Volt	53	85.29502	85
2017	Chevrolet Volt	53	85.29502	85

2.5.3 Déclencheur du réglage de la température ambiante

[49] La température ambiante ciblée pour démarrer la génératrice à essence pour réchauffer l'habitacle varie selon l'année modèle de la Volt :

- Pour l'année modèle 2012 : la génératrice à essence intervient lorsque la température extérieure atteint ou devient inférieure à -4°C ;⁴⁴
- Pour les années modèles 2013 à 2017, les conducteurs peuvent choisir entre 2°C ou -10°C comme température préprogrammée qui active la génératrice à essence pour réchauffer l'habitacle ;
- Pour l'année modèle 2018, le propriétaire a le choix de régler la température préprogrammée à 0°C ou -10°C pour l'activation de la génératrice à essence ;
- Pour l'année modèle 2019, le propriétaire a le choix de régler la température préprogrammée à 0°C ou -25°C pour l'activation de la génératrice à essence ;⁴⁵

⁴² Circulation en ville et sur l'autoroute.

⁴³ Rapport de l'expert Harrington pièce D-4.

⁴⁴ Pièce D-4, p. 18.

⁴⁵ Voir le manuel pertinent qui se trouve à la pièce P-3.

[50] Qui plus est, à partir de 2013, lorsque la Volt est branchée pour se charger, le propriétaire peut opter de ne pas solliciter la génératrice à essence pour réchauffer l'habitacle par temps froid au départ. L'habitacle sera réchauffé à même la source électrique externe.

3. QUESTIONS EN LITIGE

[51] En y apportant les ajustements nécessaires pour refléter la position actuelle du demandeur, les questions en litige autorisées sont les suivantes :

1. Les défenderesses ont-elles fait des représentations fausses ou trompeuses quant à l'absence de consommation d'essence durant la période d'autonomie de la batterie de la Volt ?
2. Les défenderesses ont-elles omis un fait important en ne divulguant pas aux acheteurs la consommation d'essence de la Volt lorsque la température extérieure est inférieure à -4°C (ou -10°C ou -24°C), et ce, bien que l'autonomie de la batterie ne soit pas épuisée ?
3. Les Membres du Groupe sont-ils en droit de réclamer des défenderesses des dommages-intérêts et/ou la diminution du prix de vente ou de location à long terme de la Volt ?
4. Les défenderesses doivent-elles être condamnées à des dommages-intérêts punitifs ?
5. Les défenderesses sont-elles solidairement responsables des dommages subis par les Membres du groupe ?

[52] La discussion qui suit répond à ces différentes questions lors de l'analyse par le Tribunal de la preuve pour constater et sanctionner, s'il y a lieu, les violations reprochées aux défenderesses aux prescriptions du Titre II de la *Loi*, soit :

- Les représentations reprochées contreviennent-elles à la *Loi* ?
- Les défenderesses ont-elles passé sous silence un fait important dans le cadre de leurs représentations aux consommateurs ?
- La preuve du demandeur établit-elle les éléments requis par le test *Time* pour bénéficier de la présomption absolue de préjudice ?
- Des dommages doivent-ils être octroyés et si oui, selon quelles modalités ?

4. ANALYSE

4.1 Principes juridiques

4.1.1 Dispositions législatives pertinentes de la *Loi*

216. Aux fins du présent titre, une représentation comprend une affirmation, un comportement ou une omission.

218. Pour déterminer si une représentation constitue une pratique interdite, il faut tenir compte de l'impression générale qu'elle donne et, s'il y a lieu, du sens littéral des termes qui y sont employés.

219. Aucun commerçant, fabricant ou publicitaire ne peut, par quelque moyen que ce soit, faire une représentation fausse ou trompeuse à un consommateur.

228. Aucun commerçant, fabricant ou publicitaire ne peut, dans une représentation qu'il fait à un consommateur, passer sous silence un fait important.

272. Si le commerçant ou le fabricant manque à une obligation que lui impose la présente loi, un règlement ou un engagement volontaire souscrit en vertu de l'article 314 ou dont l'application a été étendue par un décret pris en vertu de l'article 315.1, le consommateur, sous réserve des autres recours prévus par la présente loi, peut demander, selon le cas:

...

c) la réduction de son obligation;

...

sans préjudice de sa demande en dommages-intérêts dans tous les cas. Il peut également demander des dommages-intérêts punitifs.

4.1.2 Dispositions du *Code civil du Québec*

2804. Celui qui veut faire valoir un droit doit prouver les faits qui soutiennent sa prétention.

Celui qui prétend qu'un droit est nul, a été modifié ou est éteint doit prouver les faits sur lesquels sa prétention est fondée.

2849. Les présomptions qui ne sont pas établies par la loi sont laissées à l'appréciation du tribunal qui ne doit prendre en considération que celles qui sont graves, précises et concordantes.

4.1.3 Interprétation de la Loi

[53] D'ordre public, la *Loi* vise à protéger le consommateur dans ses relations avec les commerçants. Les représentations faites aux consommateurs par un commerçant doivent être factuellement vraies.⁴⁶

[54] Elle bénéficie donc d'« une interprétation large, libérale, qui assure l'accomplissement de son objet et l'exécution de ses prescriptions suivant leurs véritables sens, esprit et fin ».⁴⁷

[55] Les pratiques de commerce reprochées aux défenderesses interviennent au stade précontractuel et sont interdites par le Titre II de la *Loi*.

4.1.4 Représentation fautive ou trompeuse : le test *Time*

[56] Dans *Richard c. Time*⁴⁸ la Cour Suprême du Canada précise le cadre d'analyse applicable afin, notamment, de déterminer la nature fautive ou trompeuse d'une représentation et, dans l'affirmative, déterminer si les consommateurs ont accès aux mesures de réparation contractuelles prévues à l'article 272 de la *Loi* par suite de la violation à une disposition de son Titre II.

[57] Pour conclure tout d'abord à la nature fautive ou trompeuse d'une représentation, le Tribunal doit apprécier *in abstracto* l'impression générale que donne la représentation⁴⁹ selon le critère du consommateur crédule et inexpérimenté. La publicité doit être considérée dans son ensemble : « l'impression générale est celle qui se dégage après un premier contact complet avec la publicité, et ce, à l'égard tant de sa facture visuelle que de la signification des mots employés ».⁵⁰

[58] L'évaluation de l'impression générale se fait en deux étapes, en tenant compte du sens littéral des mots employés :

- (1) décrire d'abord l'impression générale que la représentation est susceptible de donner chez le consommateur crédule et inexpérimenté ;

⁴⁶ Claude MASSE, *Loi sur la protection du consommateur*, analyse et commentaires, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1999, p. 835. *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 886.

⁴⁷ *Gareau Auto inc. c. Banque Canadienne Impériale de Commerce*, 1989 CanLII 594 (QC CA), p. 5.

⁴⁸ *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8.

⁴⁹ Article 218 de la *Loi*. *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par. 51.

⁵⁰ *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par. 57.

- (2) déterminer ensuite si cette impression générale est conforme à la réalité. Dans la mesure où la réponse à cette dernière question est négative, le commerçant aura commis une pratique interdite.⁵¹

[59] L'Heureux et Lacoursière expliquent qu'il faut toutefois distinguer une déclaration contraire à la réalité d'une certaine exagération du commerçant dont la force persuasive est minime :

Une indication est fautive lorsqu'elle est relative à une situation ou un énoncé de fait non conforme ou contraire à la réalité. Quant aux faits allégués, il faut distinguer l'exagération subjective du vendeur, qui vante les qualités de son produit ou qui exprime une opinion, de l'énoncé qui s'appuie sur des faits vérifiables objectivement. D'une façon générale, il est admis une certaine exagération de la part du vendeur quant aux qualités de son produit (vantardise), lorsque sa force persuasive était considérée comme minime. Cependant, il ne doit s'agir que de mentions de supériorité assez générales que le public considère uniquement comme une expression d'opinion de la part du fabricant ou du vendeur plutôt que comme des faits vérifiables.⁵²

[60] Quant à la notion de représentation trompeuse, la Cour d'appel enseigne qu'il faut se référer au sens commun de « trompeur », soit d'induire en erreur :

[889] Si tromper signifie induire en erreur, il est évident que la mise en place de représentations dans lesquelles une information ou une image dissimule un fait, rend compte d'une réalité factice ou encore maquille certains faits peut constituer, selon les circonstances, une représentation trompeuse. Le fait de passer sous silence un fait important peut, dans certaines circonstances, être trompeur et recouper ainsi la notion de représentation trompeuse.⁵³

[61] Pour bénéficier de la présomption absolue de préjudice qui présuppose qu'un lien rationnel existe entre la pratique interdite et la relation contractuelle des parties, le demandeur doit établir les quatre conditions d'application consacrées dans *Richard c. Time inc.*, soit :

(1) la violation par le commerçant ou le fabricant d'une des obligations imposées par le titre II de la *loi*;

(2) la prise de connaissance de la représentation constituant une pratique interdite par le consommateur;

⁵¹ *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par. 78 [nous soulignons]. Voir aussi Pierre-Claude LAFOND, *Droit de la protection du consommateur : Théorie et pratique*, 2e éd., Yvon Blais, Cowansville (Qc), 2021, no. 699.

⁵² Nicole L'HEUREUX et Marc LACOURSIÈRE, *Droit de la consommation*, 6e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2011, no 490.

⁵³ *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 887-889.

(3) la formation, la modification ou l'exécution d'un contrat de consommation subséquente à cette prise de connaissance, et

(4) une proximité suffisante entre le contenu de la représentation et le bien ou le service visé par le contrat.

Selon ce dernier critère, la pratique interdite doit être susceptible d'influer sur le comportement adopté par le consommateur relativement à la formation, à la modification ou à l'exécution du contrat de consommation. Lorsque ces quatre éléments sont établis, les tribunaux peuvent conclure que la pratique interdite est réputée avoir eu un effet dolosif sur le consommateur. Dans un tel cas, le contrat formé, modifié ou exécuté constitue, en soi, un préjudice subi par le consommateur. L'application de cette présomption lui permet ainsi de demander, selon les mêmes modalités que celles décrites ci-dessus, l'une des mesures de réparation contractuelles prévues à l'art. 272 L.p.c.⁵⁴

[62] Dans la décision *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*⁵⁵, la Cour d'appel du Québec rappelle que :

- Le troisième critère de *Time* porte sur une dimension temporelle et non causale de la formation, modification ou exécution du contrat par rapport à la prise de connaissance de la représentation ; et⁵⁶
- Le quatrième critère doit faire l'objet d'une analyse objective et non subjective. La « contiguïté dont il est question s'intéresse au lien entre la représentation et le bien. Cette représentation doit être « susceptible » d'influencer le consommateur - il n'est pas nécessaire ... qu'elle ait véritablement, dans les faits, influencé le consommateur. »⁵⁷ C'est le lien de proximité entre le bien et la pratique interdite.⁵⁸

[63] L'effet de la présomption absolue de préjudice est de rendre non disponible la défense d'absence de préjudice. « Il s'agit donc en somme d'une présomption irréfragable que la pratique interdite a dolosivement incité le consommateur à conclure ou modifier un contrat. »⁵⁹

4.1.5 D'avoir passé sous silence un fait important

[64] La notion de fait important à l'article 228 de la *Loi* vise les éléments déterminants dans le consentement du consommateur, comme le prix, la garantie, les modalités de

⁵⁴ *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par. 124.

⁵⁵ 2019 QCCA 358.

⁵⁶ *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 919.

⁵⁷ *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 924.

⁵⁸ *Vidéotron c. Girard*, 2018 QCCA 767, par. 70-73, demande d'autorisation d'appel à la Cour Suprême rejetée, 21 février 2019, no 38225.

⁵⁹ *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 941.

paiement, la qualité du bien, la nature de la transaction et toute autre considération décisive de l'acceptation du consommateur de contracter.⁶⁰

4.1.6 Le fardeau de la preuve applicable dans le cadre d'une action collective au mérite

[65] Il est utile de noter que le dossier *Richard c. Time*⁶¹ ne s'inscrit pas dans le cadre d'une action collective.

[66] Un an avant *Richard c. Time*, la Cour Suprême du Canada dans la décision *Bou Malhab c. Diffusion Métromédia CMR*,⁶² reconfirme l'application des règles ordinaires de preuve dans le contexte d'une action collective. Elle énonce :

[52] Notre Cour a affirmé à plusieurs reprises que le recours collectif ne constitue qu'un moyen procédural et que son utilisation n'a pas pour effet de modifier les règles de fond applicables au recours individuel. En d'autres termes, on ne peut s'autoriser du mécanisme du recours collectif pour suppléer à l'absence d'un des éléments constitutifs du droit d'action. Le recours collectif ne pourra réussir que si chacune des réclamations prises individuellement justifiait le recours aux tribunaux.

[53] Le droit de la diffamation s'applique donc intégralement dans le contexte d'un recours collectif. Comme je l'ai mentionné précédemment, pour que son action soit accueillie, le demandeur doit établir les éléments faute, préjudice et lien de causalité à l'endroit de chacun des membres du groupe. Bien sûr, la procédure collective permet au juge de tirer des inférences de la preuve, mais il demeure qu'il doit être convaincu selon la prépondérance des probabilités de l'existence de chacun des éléments à l'égard de chacun des membres.

[54] Il ne saurait toutefois être question d'exiger que chacun des membres du groupe témoigne pour établir le préjudice effectivement subi. La preuve du préjudice reposera le plus souvent sur des présomptions de fait, c'est-à-dire sur la recherche d'« un élément de dommage commun à tous [...] pour en inférer qu'il existait des présomptions graves, précises et concordantes que tous les [membres du recours ont subi un préjudice personnel]. À cet égard, le demandeur doit établir un préjudice que partagent tous les membres du groupe et qui permet au tribunal d'inférer un préjudice personnel chez chacun des membres. La preuve d'un préjudice subi par le groupe lui-même, et non par ses membres, sera insuffisante, en soi, pour faire naître une telle inférence. Par contre, on n'exige pas du demandeur la preuve d'un préjudice identique subi par chacun des membres. Le

⁶⁰ *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 874 ; Claude MASSE, *Loi sur la protection du consommateur : analyse et commentaires*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 1999, p 862 ; *Fortin c. Mazda Canada Inc.*, 2016 QCCA 31, (Requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2016-08-11) 36898.), par. 139, 140.

⁶¹ *Richard c. Time Inc.*, 2012 CSC 8.

⁶² [2011] 1 S.C.R. 214, par. 52, 53 et 54.

fait que la conduite fautive n'ait pas affecté chacun des membres du groupe de manière identique ou avec la même intensité n'empêche pas le tribunal de conclure à la responsabilité civile du défendeur. C'est d'ailleurs la situation qui se présentait dans l'affaire *Ciment du Saint-Laurent* par exemple. Même si les membres du groupe en question avaient subi un préjudice d'intensité différente, notre Cour a confirmé qu'on pouvait inférer que chacun des membres avait subi un préjudice compte tenu d'éléments communs aux membres.

[Le Tribunal souligne et références omises]

[67] Dans un article portant sur les actions collectives, la Juge Catherine Piché résume comme suit le fardeau de preuve du demandeur dans le cadre d'une action collective :

... Cette justice collective doit effectivement envisager l'indemnisation du groupe et d'un point de vue global, plutôt que dans une perspective strictement individuelle qui s'avérerait trop lourde et complexe. À ce titre, dans les actions en responsabilité civile, il devra présenter une preuve de faute, de préjudice et de lien de causalité à l'égard de chacun des membres, par les moyens de preuve habituels que sont l'écrit, le témoignage, l'élément matériel, les présomptions, l'aveu. L'exercice est complexe, les membres étant difficilement identifiables. En fait, leur nombre est incertain, car l'inclusion est automatique dans cette procédure de type *opting-out*.⁶³

[Le Tribunal souligne et références omises]

[68] La présomption absolue de préjudice consacrée par la décision *Richard c. Time* rend difficile de transposer la notion générale de causalité dans le cadre d'un recours en vertu de l'article 272 de la *Loi*.⁶⁴ Une fois les quatre critères du test *Time* établis, le consommateur bénéficie d'une présomption absolue de préjudice sous réserve de faire la preuve du quantum de dommages-intérêts compensatoires si pertinent.⁶⁵

[69] Pour les autres éléments de son fardeau de la preuve, le demandeur conserve le fardeau de prouver les faits à l'appui de sa prétention à l'endroit de chaque Membre du Groupe au moyen des règles ordinaires de preuve.⁶⁶

[70] Courant en matière d'actions collectives, le demandeur invite le Tribunal à tirer les inférences nécessaires de la preuve faite au moyen de présomptions de fait.⁶⁷

⁶³ Catherine PICHÉ, « Le recouvrement et l'indemnisation des membres dans l'action collective », (2016) 94 *R. du B. Can.* 171, 184-185.

⁶⁴ *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 942.

⁶⁵ Voir par exemple : *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 907-910, 929.

⁶⁶ [2011] 1 S.C.R. 214, par. 53.

⁶⁷ [2011] 1 S.C.R. 214, par. 54, Article 2849 C.c.Q. Jean-Claude ROYER et Catherine PICHÉ, *La preuve civile*, 6e éd, Montréal, Yvon Blais, 2020, no 1003.

[71] Il est maintenant bien acquis qu'une présomption de fait ne peut se tenir à une pure hypothèse, de la spéculation, de vagues soupçons ou de simples conjectures.⁶⁸ Le Tribunal considérera une présomption que si elle est « grave, précise et concordante ».

[72] Dans *Longpré c. Thériault*⁶⁹ la Cour d'appel écrit :

Pour conclure ainsi j'ai fait mienne la notion qu'avait Larombière de la norme qui s'applique en l'espèce et qu'il énonça ainsi dans son *Traité des obligations* "Les présomptions sont graves, lorsque les rapports du fait connu au fait inconnu sont tels que l'existence de l'un établit, par une induction puissante, l'existence de l'autre...

Les présomptions sont précises, lorsque les inductions qui résultent du fait connu tendent à établir directement et particulièrement le fait inconnu et contesté. S'il était également possible d'en tirer les conséquences différentes et mêmes contraires, d'en inférer l'existence de faits divers et contradictoires, les présomptions n'auraient aucun caractère de précision et ne feraient naître que le doute ou l'incertitude.

Elles sont enfin concordantes, lorsque, ayant toutes une origine commune ou différente, elles tendent, par leur ensemble et leur accord, à établir le fait qu'il s'agit de prouver [...] Si [...] elles se contredisent [...] et se neutralisent, elles ne sont plus concordantes, et le doute seul peut entrer dans l'esprit du magistrat. "

4.2 Preuve de la Représentation fautive et trompeuse

4.2.1 Le message central qui, selon le demandeur, se dégage de certaines représentations écrites

[73] Les représentations visées par le demandeur en tant que représentant du Groupe proviennent principalement de deux sources parmi celles mises à la disposition des consommateurs par les défenderesses, soit l'ensemble des brochures annuelles (au singulier **Brochure** et au pluriel **Brochures**) et le Site Web.

[74] Le Site Web est accessible à tous. Quant aux Brochures, elles le sont par le biais du Site Web, par la poste sur demande, le moyen utilisé par M. Duguay, ou chez un concessionnaire si ce dernier en possède.

[75] Le contenu du Site Web et de la Brochure évolue à travers la période visée.

[76] De plus, durant toute la période visée le manuel du propriétaire et le guide du propriétaire, également accessibles sur le Site Web, expliquent précisément la

⁶⁸ La Preuve civile 5^e éd., par. 1036.

⁶⁹ *Longpré c. Thériault* (1979) C.A. 258, 262.

fonctionnalité de la génératrice à essence pour réchauffer l'habitacle lors de température ambiante froide, et ce, même avec une batterie pleinement chargée.

[77] Le demandeur n'identifie pas spécifiquement les représentations qu'il prétend fausses ou trompeuses pour les années subséquentes à 2012. Dans son plan d'argumentation, il réfère plutôt à certains extraits choisis des Brochures et du Site Web pendant la période visée et demande au Tribunal de considérer le message central que l'ensemble de ces extraits ainsi sélectionnés donnent aux Membres du Groupe avant leur achat respectif et de conclure qu'il est faux et trompeur.

[78] Le demandeur décrit à son plan d'argumentation le message central véhiculé par les défenderesses, selon lui, comme suit :

6. (Les défenderesses) ... présente(nt) la Volt comme une voiture électrique à autonomie prolongée qui permet de rouler quotidiennement en mode électrique grâce à sa batterie et, lorsqu'elle est déchargée, bénéficie d'une génératrice à essence (*range extender*) pour *prolonger* l'autonomie de la voiture lors des trajets plus longs.

7. Ce message central dans la mise en marché de la Volt est mis systématiquement de l'avant et se trouve toujours dans les premières informations que (les défenderesses) présente(nt) aux consommateurs. Tout le matériel promotionnel utilisé par (les défenderesses) ... pour attirer les consommateurs et les inciter à acheter, la Volt donne ainsi l'impression que la Volt permet d'effectuer de courts trajets quotidiens sans consommer d'essence ou émettre des gaz à effet de serre. Cette même impression se dégage de toutes les représentations de (les défenderesses) ... portant sur les modèles Volt entre 2012 et 2019.

...

21. Ainsi, entre 2012 et 2019, la même impression se dégage de tout le matériel promotionnel. Le consommateur est emmené à penser qu'il pourra effectuer ses trajets quotidiens sans consommer de l'essence ou émettre de gaz à effet de serre, que la voiture ne consomme pas d'essence lorsque la batterie est chargée et que la génératrice à essence de la Volt ne s'active que lorsque la batterie est déchargée.

[Le message central]

[79] En affirmant avoir démontré que ce message central était systématiquement répété par les défenderesses aux consommateurs pendant la période visée, le demandeur invite le Tribunal à inférer une présomption de fait⁷⁰ de prise de connaissance par les Membres du Groupe du message central avant leur achat respectif.

⁷⁰ Art. 2849 C.c.Q.

[80] Le message central ne tient pas compte des nombreuses mises en garde qui se retrouvent aux Brochures et Site Web, puisque, selon le demandeur, elles sont écrites en petits caractères et parfois placées très loin du message central rendant leur considération par le Tribunal l'acte de « décortiquer le document pour isoler et mettre en relation des extraits de phrases qui révéleraient le « vrai message véhiculé », une approche spécifiquement rejetée par la Cour suprême »⁷¹. De plus, le demandeur enchérit que les mises en garde sont elles-mêmes trompeuses, dit-il, puisqu'elles laissent entendre que la génératrice à essence peut partir par temps froid alors que la preuve révèle qu'elle partira très certainement.

4.2.1.1 Le demandeur n'a pas prouvé par présomption de fait ou autrement que les Membres du Groupe ont pris connaissance du message central avant l'achat ou la location de leur véhicule

[81] Le sort de l'analyse juridique à laquelle le Tribunal doit se prêter dépend entièrement des représentations mises en preuve et la prise de connaissance de celles-ci par les Membres du Groupe. Il y a donc lieu de déterminer dès maintenant si le demandeur démontre par présomption de fait, ou autrement, la prise de connaissance du message central par les Membres du Groupe avant l'achat ou la location de leur véhicule.

[82] Dans son plan d'argumentation, le demandeur sélectionne des extraits parmi les Brochures ou le Site Web et y réfère comme suit pour illustrer l'essence du message central diffusé :

20. En somme, malgré quelques variations, le message répété au consommateur dans toutes les représentations de GM demeure le même. On retrouve, selon les années du vocabulaire comme, « en tout électrique », « 100% électrique », « avec la seule énergie électrique », « sans consommer une goutte d'essence », « sans essence ni émission », « sans utiliser d'essence », « l'énergie électrique pure » ou « pure electric kilometres », généralement dans les premières phrases du matériel publicitaire. Il s'agit clairement de « l'accroche » utilisée par GM.

[Références omises]

[83] La simple existence de Brochures et du Site Web contenant les extraits cités, qui sont par ailleurs incomplets, durant la période visée ne peut, à elle seule, établir une présomption de prise de connaissance par les Membres du Groupe du message central.

[84] En l'espèce, la trame factuelle des Membres du Groupe sur ce qu'ils ont vu, lu et compris n'est pas unique. Chaque cas des Membres du Groupe est différent, ce qui présente un certain défi au niveau de la preuve.

⁷¹ Par. 80 du plan d'argumentation du demandeur.

[85] Le contenu des Brochures et le Site Web évoluent selon les années modèles de la Volt.

[86] La portée du Groupe est extrêmement large. Aucun de ses Membres n'a pris connaissance de l'ensemble des Brochures et le Site Web disponibles durant la période visée. Ce n'est pas à l'initiative des défenderesses que les Membres ont obtenu la Brochure pertinente à leur achat, le cas échéant, ou ont navigué sur le Site Web. Les recherches préachat des Membres, leur souvenir de celles-ci ou de ce qu'ils ont consulté, varient abondamment entre les Membres-témoins de sorte qu'une inférence de prise de connaissance par les Membres du Groupe d'une représentation ou message central avant l'achat de leur Volt se complique.

[87] Le Site Web est vaste et permet aux consommateurs d'effectuer des recherches précises sur les sujets qui les intéressent. Les consommateurs ont également accès aux documents des défenderesses qui portent sur la Volt, notamment les manuels et guides des propriétaires et les Brochures s'ils souhaitent les consulter sur cette plateforme.

[88] La preuve ne démontre pas que les défenderesses se prêtent à une campagne publicitaire pendant la période visée pour transmettre le message central aux consommateurs, et encore moins, que la vaste portée d'une telle campagne permettrait une inférence de prise de connaissance du Message central de la part des Membres du Groupe ou d'une partie de ceux-ci.

[89] En l'absence de preuve, soit par témoignage ou inférence de la prise de connaissance d'une représentation, le Tribunal ne peut présumer du contenu précis de la représentation en litige avec la seule preuve qu'un Membre navigue sur le Site Web, a la Brochure ou en prend connaissance, sans plus.

[90] La preuve de la représentation en litige et de sa prise de connaissance par le Membre doit être faite. En l'absence de cette preuve, le Tribunal ne peut se prêter lui-même à l'exercice d'analyser la Brochure ou le Site Web pour tenter d'isoler ce qu'il croit être la ou les représentation(s) dont le Membre a pris connaissance qu'il soutient possiblement être fausse(s) ou trompeuse(s).

[91] De l'ensemble des interrogatoires des 13 Membres interrogés, soit au préalable ou lors de l'instruction, le Tribunal constate de la preuve que :

- Trois (3) Membres ont témoigné avoir été explicitement informés par le concessionnaire que la génératrice à essence peut intervenir temporairement lors de températures froides en hiver⁷² ;

⁷² Pièce D-11, p. 14 ; Pièce D-16, p. 9 ; Pièce D-17, p. 15.

- Plusieurs des Membres interrogés n'ont ni vu ni lu les représentations reprochées avant l'achat ou la location de la Volt, ne confirment avoir pris connaissance d'une représentation précise ou ne s'en souviennent pas⁷³ ;
- Sept (7) Membres interrogés sur 13 n'auraient pas consulté la Brochure - cinq (5) parmi eux confirment ne pas en avoir pris connaissance⁷⁴ et deux (2) autres ne l'ont pas mentionnée lorsqu'interrogés sur les informations et documents consultés⁷⁵ ;
- Aucun des quatre (4) Membres appelés à témoigner au procès par le demandeur n'a consulté la Brochure avant l'achat⁷⁶ ;

[92] Il y a lieu de noter que le Tribunal a joint en Annexe A les résumés de certains points saillants des interrogatoires des Membres qui ont témoigné au préalable ou lors de l'instruction.

[93] D'ailleurs, dans le cas précis du demandeur, il prend connaissance de l'entièreté de la Brochure 2012, incluant la représentation quant à l'autonomie électrique de la Volt 2012 et la mise en garde à laquelle elle réfère. Il retient que la Volt peut parcourir une distance de 40 à 80 kilomètres exclusivement au moyen de l'énergie électrique, mais que celle-ci peut varier, même avec une batterie à pleine charge, selon les conditions routières, la température et les habitudes de conduite.

[94] Donc, même le demandeur ne retient pas le message central proposé à la suite de sa lecture de la Brochure. Au contraire, la Brochure suscite un intérêt chez lui pour la Volt, mais il se questionne sur le grand écart de l'autonomie électrique annoncée dans celle-ci, ainsi que l'impact qu'auront les conditions énumérées à la mise en garde. Il décide de se rendre au Salon de l'auto pour s'informer de l'autonomie électrique de la Volt et le moment de l'intervention de la génératrice. Il refait le même exercice plus tard avec la représentante aux ventes chez un concessionnaire.

[95] La nature d'une action collective exige parfois, pour des raisons pratiques, que la preuve d'un fait se fasse au moyen de présomption de fait. Par ailleurs, la norme qui s'applique pour en tirer une inférence par présomption est exigeante.

[96] Contrairement au produit du tabac récemment analysé par la Cour d'appel, la Volt n'est pas un bien généralement connu du public.⁷⁷

⁷³ Notamment Pièces D-13, d-14, D-10 et D-12.

⁷⁴ Pièce D-8, pp. 8, 9, 11 ; Pièce D-9, pp. 9-10 ; Pièce D-18, p. 11 ; Pièce D-19, pp. 7-8 ; Pièce D-20, p. 9.

⁷⁵ Pièce D-14, pp. 6-7 ; Pièce D-16, pp. 5-7.

2014 Pièce P-8A, p. 2.

⁷⁶ Pièce P-9A, p. 2.

⁷⁶ Pièce P-9A, p. 3.

⁷⁷ *Imperial Tobacco Canada Ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358.

[97] De plus, généralement à proximité des représentations, nous retrouvons les mises en garde qui sont bien visibles. Si elles ne sont pas à proximité des représentations, elles sont facilement repérables à l'aide d'un chiffre en exposant.

[98] Afin de comprendre l'impact de ces mises en garde sur le message central, il y a lieu de les reprendre ici. Pour alléger le texte et simplifier la lecture de ce jugement, le Tribunal a joint en Annexe B les extraits des représentations dans les Brochures et Site Web que les parties reprennent dans leur plan d'argumentation respectif avec les mises en garde qui les complètent :

A. Les Brochures

➤ Pour les années 2012 à 2014 :

**Suppose une batterie à pleine charge. L'autonomie de conduite réelle varie selon le terrain, la température, et les habitudes de conduite. Les caractéristiques et les capacités en matière de performance du véhicule peuvent changer.⁷⁸

[Soulignements du Tribunal]

➤ Pour l'année 2015 :

1. Même avec une batterie à pleine charge, la génératrice électrique à essence peut s'avérer nécessaire par basse température ambiante.⁷⁹

....

2. À pleine charge. L'autonomie réelle peut varier selon certaines conditions.⁸⁰

[Soulignements du Tribunal]

➤ Pour les années 2016 à 2018 :

La consommation, l'autonomie et le coût de l'énergie réels varieront selon la température, les conditions de conduite, la façon dont vous conduisez et l'entretien de votre véhicule. Même avec une batterie à pleine charge, la génératrice électrique à essence peut s'avérer nécessaire par basse température ambiante.⁸¹

[Soulignements du Tribunal]

⁷⁸ 2012 Pièce P-6B, p. 3, 2013 Pièce P-7B, p. 3, 2014 Pièce P-8A, p. 2.

⁷⁹ Pièce P-9A, p. 2.

⁸⁰ Pièce P-9A, p. 3.

⁸¹ Pièces P-10A (français) et P-10B (anglais) ; Pièces P-17A (français) et P-17B (anglais) ; Pièces P-15A (anglais) et P-15B (français), p. 2 ; Pièces P-16A (anglais) et P-16B (français), p. 2.

➤ **Pour l'année 2019 :**

Consommation d'énergie et autonomie de la Volt 2016 d'après les essais effectués par GM conformément aux méthodes d'essai approuvées du gouvernement du Canada. Consultez vehicules.nrcan.gc.ca pour tous les détails... La consommation, l'autonomie et le coût de l'énergie réels varieront selon plusieurs facteurs, notamment la température, le terrain, les conditions de conduite et l'âge de la batterie, ainsi que la façon que vous conduisez et entretenez votre véhicule. Même avec une batterie à pleine charge, la génératrice électrique à essence peut s'activer dans certaines conditions, telles que par temps froid ou pour l'entretien du moteur \ essence.

[Soulignements du Tribunal]

B. Le Site Web

[99] Toutes les spécifications de la Volt et les informations destinées aux consommateurs se trouvent sur le Site Web dont notamment les manuels et guides des propriétaires et les Brochures. Les consommateurs peuvent également poser des questions à un représentant des défenderesses par clavardage.

[100] Généralement à proximité des représentations ou facilement repérables et bien visibles nous trouvons les mises en garde suivantes :

➤ **Pour les années 2012 et 2013** :⁸²

Suppose une batterie à pleine charge. L'autonomie de conduite réelle varie selon le terrain, la température et les habitudes de conduite. Les caractéristiques et les capacités en matière de performance du véhicule peuvent changer.⁸³

[Soulignements du Tribunal]

➤ **Pour l'année 2014**⁸⁴ :

Selon les valeurs de consommation de carburant approuvées par Transport Canada.⁸⁵

➤ **Pour l'année 2015**⁸⁶ :

« [r]endement écoénergétique et autonomie de la Volt 2015 selon les essais préliminaires effectués par GM conformément aux méthodes approuvées par

⁸² Selon le Site Web, la Volt peut parcourir une certaine distance sur la seule charge électrique.

⁸³ Pièce P-6E, p. 3; P-6F, p. 2. Voir note similaire : Pièce P-7C/D, p. 3.

⁸⁴ Selon le Site Web, la Volt peut parcourir jusqu'à 61 km sur la seule charge électrique.

⁸⁵ Pièce P-8C.

⁸⁶ Selon le Site Web, la Volt peut parcourir jusqu'à 61 km environ sans consommer une seule goutte d'essence.

le gouvernement du Canada. Détails à vehicules.nrcan.gc.ca. Votre consommation réelle de carburant peut varier ». ⁸⁷

➤ **Pour l'année 2016**⁸⁸

« [l]a consommation, l'autonomie et le coût de l'énergie réels varieront selon la température, les conditions de conduite, la façon dont vous conduisez et l'entretien de votre véhicule ». ⁸⁹

[Soulignements du Tribunal]

➤ **Pour les années 2017 à 2019**⁹⁰ :

Cotes de consommation d'énergie et autonomie de la Volt 2017 d'après les essais effectués par GM conformément aux méthodes d'essai approuvées du gouvernement du Canada. Consultez vehicules.nrcan.gc.ca pour tous les détails. Pleine charge exigée. La consommation, l'autonomie et le coût de l'énergie réels varieront selon la température, les conditions de conduite, la façon dont vous conduisez et l'entretien de votre véhicule. Même avec une batterie à pleine charge, la génératrice électrique à essence peut s'avérer nécessaire par basse température ambiante.

[Soulignements du Tribunal]

C. Le Manuel et le guide du propriétaire

[101] Voici les extraits pertinents quant à l'activation de la génératrice par temps froids :

Mode Électrique

En mode Électrique, le véhicule ne consomme pas de carburant et n'émet pas de gaz d'échappement. Dans ce mode principal, le véhicule est alimenté par l'énergie

⁸⁷ Pièces P-9C, p 9 ; P-9D, p. 8.

⁸⁸ La version 2016 du Site Web mentionne que la Volt a une « autonomie de 85 kilomètres¹ » et qu' « [a]vec une batterie au lithium-ion à pleine charge, la Volt peut parcourir jusqu'à 85 kilomètres¹ ». On y mentionne également que la génératrice à essence prend la relève lorsque la charge de la batterie diminue.

⁸⁹ Pièces P-10C/D, p. 5.

⁹⁰ Le Site Web mentionne que la Volt possède une autonomie allant jusqu'à 85 kilomètres avec une batterie pleinement chargée. On y mentionne également que si « la batterie est déchargée, la Volt peut créer une puissance électrique additionnelle grâce à sa génératrice à essence ». Pièces P-15C (français) et P-15D (anglais) ; Pièces P-16C (français) et P-16D (anglais) ; Pièces P-17C (français) et P-17D (anglais).

électrique stockée dans la batterie haute tension. Le véhicule peut fonctionner dans ce mode jusqu'à ce que la charge de la batterie soit faible.

Dans certaines conditions, la charge de la batterie est suffisamment élevée pour alimenter le fonctionnement en mode Électrique, mais le moteur tourne toujours. Ce sont :

- . Température ambiante froide.
- . Température de la batterie haute tension chaude ou froide.
- . Le capot est ouvert ou n'est pas complètement fermé et verrouillé.
- . Certaines conditions de défaillance de la batterie haute tension.
- . Mode Entretien du moteur ou mode Entretien de carburant en cours.

4.2.1.2 Conclusion

[102] Le demandeur, sur qui repose le fardeau de la preuve, n'a pas démontré, selon la balance des probabilités, l'utilisation par les défenderesses ni du message central ni des représentations qu'il leur reproche se trouvant aux Brochures ou sur le Site Web.

[103] D'abord les représentations auxquelles il réfère sont incomplètes et ne tiennent pas compte des mises en garde.

[104] De plus, il y a absence de preuve prépondérante de la répétition systématique du message central par les défenderesses aux Membres du Groupe pendant la période visée ni de leur prise de connaissance de celui-ci.

[105] Pour les raisons discutées plus haut, le Tribunal ne peut donc conclure qu'entre 2012 et 2019, le message central ou les « représentations » qu'il reproche aux défenderesses auraient été utilisés pour la vente ou la location de la Volt.

[106] Le Tribunal ne peut non plus inférer par présomption de fait ou par les témoignages que les Membres du Groupe ont pris connaissance de ce message central avant l'achat ou la location de leur véhicule. Les éléments mis en preuve ne sont pas suffisamment graves, précis et concordants.

4.3 L'impression générale que donne la représentation

[107] Malgré la conclusion de l'absence de preuve de la prise de connaissance des représentations reprochées ou du message central par les Membres du Groupe, le

Tribunal va tout de même procéder à l'analyse de l'impression générale en considérant les Brochures et le Site Web durant la période visée⁹¹.

[108] L'impression générale dont il est question ici est celle que donne la représentation après un premier contact complet avec la publicité. Il est maintenant acquis en jurisprudence que « (L)'impression générale suscitée par une représentation n'est ni la « lecture précipitée ou partielle », ni le « décorticage minutieux » d'une publicité, mais bien et surtout une « lecture d'ensemble »⁹².

[109] Le demandeur n'a pas tort lorsqu'il affirme que certaines des Brochures, dont le texte varie chaque année, contiennent des extraits que si lus isolément, stipulent de façon générale que la Volt peut parcourir une certaine distance⁹³ sur une batterie à pleine charge exclusivement en mode électrique⁹⁴ après quoi la génératrice à essence intervient pour allonger l'autonomie du véhicule.

[110] Il en est de même pour le Site Web, dont le texte varie aussi chaque année.⁹⁵

[111] L'argument du demandeur invitant le Tribunal à considérer d'un coup l'ensemble de phrases clefs utilisées par les défenderesses dans les différentes Brochures et le Site Web à différents moments pendant la période visée pour en tirer une inférence, sans tenir compte de l'ensemble du document, est contraire aux enseignements de la Cour suprême dans l'arrêt *Time* qui impose la considération du document complet.

[112] En effet, les Brochures de même que le Site Web contiennent des mises en garde explicites qui font partie du document complet et affaiblissent sensiblement l'argument du demandeur quant au contenu du message central. Le Tribunal ne peut les ignorer.

[113] De 2012 à 2014, la mise en garde confirme que l'autonomie réelle peut varier selon le terrain parcouru, la température ambiante externe et la conduite du véhicule.

[114] À partir de 2015, les mises en garde se trouvant aux Brochures réfèrent à l'intervention possible de la génératrice à essence par temps froid. Sur le Site Web, cette mise en garde se retrouve à compter de 2017. Dans le manuel du propriétaire et le guide du propriétaire, cette fonctionnalité y est décrite depuis 2012.

⁹¹ Pour ne pas alourdir le texte, les représentations reprises par les parties dans leur plan d'argumentation se retrouvent à l'Annexe B de ce jugement de même que les mises en garde pertinentes.

⁹² *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 864 ; *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par. 56.

⁹³ 40 à 80 km en 2012 et 2014, et 60 km en 2014, ou de 2016 à 2019 « autonomie allant jusqu'à 85 km en mode électrique.

⁹⁴ Pièce P-6B, p. 2 ; Pièce P-7A/B, p. 2,4 ; P-8A/B, pp. 3, 7. Pièce P-6B, p. 5 ; Pièce P-7A/B, p. 2 ; P-8A/B, p. 3. Pièce P-9A/B, pp. 2, 5, 6 ; Pièce P-9A/B, p. 2 ; Pièce P-15A/B, p. 2 ; Pièce P-16A/B, p. 2 ; Pièce P-17A/B, p. 2.

⁹⁵ Pièce P-6E/F, p. 1 ; P-7C/D, p. 1 ; P-8C/D, p. 1 ; Pièce P-9C/D, pp. 1,2, 4. Pièce P-10C/D, p. 2. Pièce P-15C, p. 2 ; Pièce P-15D, p. 1 ; Pièce P-16C/D, pp. 1-2 ; Pièce P-17C/D, p. 1 [nous soulignons].

[115] Le fait que les mises en garde mentionnent que la génératrice à essence peut s'avérer nécessaire par temps froid n'est pas faux comme le suggère le demandeur. L'expression « temps froid » n'y est pas définie et l'intervention de la génératrice dépend de la température préprogrammée de la Volt.

[116] En fait, les mises en garde sont souvent à proximité des représentations ou facilement repérables à l'aide d'un chiffre en exposant. Elles sont claires.⁹⁶

[117] Le Tribunal conclut qu'un consommateur crédule et inexpérimenté qui prend connaissance de la publicité complète se trouvant aux Brochures pertinentes et/ou sur le Site Web serait minimalement susceptible d'avoir l'impression que la Volt peut parcourir, de façon générale, une distance relativement considérable en mode d'autonomie électrique tout en réalisant que la distance parcourue est dépendante et peut varier en raison de facteurs externes dont, notamment, sa conduite, le terrain parcouru et la température ambiante. De plus, les caractéristiques et capacités en matière de performance peuvent changer.

[118] Il en découle que le consommateur crédule et inexpérimenté sait, au minimum, que l'autonomie électrique de la Volt peut être interrompue prématurément, donc que de l'essence serait consommée.

[119] Il n'y a en fait rien de ferme dans les représentations qui se retrouvent aux Brochures ou la partie générale du Site Web, qui ne font que communiquer un survol de la Volt en incitant le consommateur crédule et inexpérimenté intéressé à s'informer davantage. Ceci est d'ailleurs ce que la majorité des Membres ont fait, incluant le demandeur.

4.4 L'impression générale est-elle conforme à la réalité?

[120] Le Tribunal répond affirmativement.

[121] Il est admis que l'autonomie électrique annoncée dans le matériel soumis en preuve est conforme à la réalité. Non seulement les Membres qui témoignent confirment avoir parcouru la distance mentionnée en autonomie électrique dans les Brochures ou le Site Web pour l'année modèle qui les concerne, mais, également, que la distance d'autonomie électrique mentionnée est conforme à la norme de ENERCan.

⁹⁶ Il est problématique que les extraits des Brochures produits par le demandeur en format papier soient reproduits avec des caractères plus petits que l'original des documents, petit à un point de rendre difficile la lecture à l'œil nu. Le Tribunal a donc utilisé soit le compendium des défenderesses ou la version électronique qu'il a pu agrandir.

[122] Il est vrai que la génératrice à essence intervient lorsque la batterie électrique s'épuise. Il est aussi vrai que la majorité du temps, la distance parcourue en mode d'autonomie électrique se fait sans interruption de la génératrice à essence.

[123] Par ailleurs, le demandeur affirme que les Membres du Groupe, en prenant connaissance des représentations, avaient l'impression que l'autonomie annoncée ne serait pas interrompue par l'utilisation d'essence, dont notamment par l'intervention de la génératrice à essence pour réchauffer l'habitacle.

[124] Le fait que la génératrice à essence puisse intervenir par temps froid pour une courte durée est spécifiquement annoncé dans les mises en garde à compter de 2015 inclusivement. Avant cela, les mises en garde réfèrent à une variation de l'autonomie électrique du véhicule selon certaines conditions, dont la température froide.

[125] La réalité est que l'autonomie électrique peut être interrompue prématurément selon la conduite du consommateur, le terrain où l'on conduit ou par temps froid.

[126] Les mises en garde de 2012 à 2014, de même que celles plus précises et subséquentes à 2014, sont conformes à la réalité.

4.5 Les défenderesses n'ont pas commis de pratique interdite en violation du Titre II de la Loi

[127] Il découle de la conclusion à laquelle le Tribunal arrive que les défenderesses n'ont pas fait de représentations fausses et trompeuses en violation du Titre II de la Loi.

4.6 Les défenderesses ont-elles passé sous silence un fait important dans le cadre de leurs représentations aux consommateurs ?

[128] L'intervention de la génératrice à essence pour réchauffer l'habitacle de la Volt ne représente pas une considération décisive du consentement du consommateur d'avoir acheté ou loué la Volt.

[129] Un élément uniforme chez les Membres interrogés est qu'ils ont tous été spécifiquement attirés par la technologie électrique innovatrice de la Volt combinant deux sources d'énergie, soit une source électrique et l'autre par la génératrice à essence. On constate également l'absence de plainte formulée par ces Membres concernant la brève intervention de la génératrice à essence par temps froids.

[130] Malgré l'intervention occasionnelle de la génératrice à essence lors d'un trajet en mode électrique, la distance que peut parcourir la Volt en mode électrique n'est pas pour autant réduite. L'intervention dure une ou deux minutes, consomme très peu d'essence et tire sa source d'une fonctionnalité mise en place par les défenderesses pour que le chauffage de l'habitacle de la Volt ne soit pas assuré au moyen de l'énergie électrique.

[131] Le Tribunal conclut que l'intervention de la génératrice à essence par temps froid n'est pas un élément déterminant dans le consentement des Membres.

[132] De plus, les défenderesses n'ont pas passé sous silence ce fait puisqu'il apparaît dans les manuels du propriétaire accessibles depuis la mise en marché de la Volt au Canada et dans les mises en garde déjà discutées. De plus, les défenderesses ont informé les concessionnaires de cette fonctionnalité de la Volt dès sa mise en vente au Canada afin qu'ils puissent répondre aux questions des consommateurs.⁹⁷

[133] La preuve démontre que les défenderesses n'ont pas cherché à passer sous silence la fonctionnalité de la génératrice à essence par temps froid.

4.7 Analyse de la preuve selon les 4 critères de l'arrêt *Time*

[134] Le Tribunal poursuivra l'analyse des critères de l'arrêt *Time*, malgré l'absence de pratique interdite par la *Loi* de la part des défenderesses.

4.7.1 La violation par le commerçant d'une des obligations imposées par le Titre II de la *Loi*

[135] Le Tribunal conclut dans les sections précédentes que les défenderesses n'ont pas fait de représentations de nature fausse ou trompeuse et n'ont donc pas violé une obligation imposée par le Titre II de la *Loi*.

4.7.2 La prise de connaissance de la représentation par les Membres du Groupe

[136] Le Tribunal a déjà confirmé qu'il n'y a pas de preuve de la prise de connaissance d'une représentation fausse ou trompeuse de la part des défenderesses par les Membres du Groupe.

4.7.3 La formation, la modification ou l'exécution d'un contrat de consommation subséquente à cette prise de connaissance

[137] Le Tribunal a déjà conclu que le demandeur n'a pas démontré la prise de connaissance par les Membres du Groupe d'une représentation fausse ou trompeuse. Il s'ensuit que le Tribunal ne peut conclure à la prise de connaissance de celle-ci avant l'exécution d'un contrat.

⁹⁷ Pièce P-14A.

4.7.4 Une proximité suffisante entre le contenu de la représentation et le bien visé par le contrat

[138] Même si le Tribunal retenait la position du demandeur, ce qu'il ne fait pas, il conclut à l'absence de proximité suffisante entre les représentations que le demandeur qualifie de fausses ou trompeuses et l'achat ou location de la Volt par les Membres du Groupe.

[139] Le Tribunal est d'avis que l'intervention de la génératrice à essence pour une courte période afin de réchauffer l'habitacle du véhicule n'était pas susceptible d'influencer les Membres du Groupe à l'occasion de leur décision d'acheter ou louer la Volt pendant la période visée.

[140] Tout d'abord, les Membres-témoins et experts ont confirmé la conformité de l'autonomie électrique de la Volt à la distance mentionnée aux Brochures ou sur le Site Web.

[141] Par ailleurs, le demandeur soutient que la représentation donne l'impression aux Membres du Groupe que la génératrice à essence intervient seulement quand la batterie s'épuise, alors qu'elle intervient avant par temps froid. Il est vrai que la génératrice à essence intervient à l'épuisement de la batterie.

[142] D'autre part, l'intervention de la génératrice à essence par temps froid n'est pas un vice de conception de la Volt, mais une fonctionnalité conçue pour maintenir l'énergie électrique de la batterie, le tout dans un souci d'optimisation énergétique de la Volt.⁹⁸ Si le réchauffement de l'habitacle dépendait de la source électrique, l'autonomie électrique de la Volt en serait réduite. La consommation d'essence en raison de cette fonctionnalité est minime.

[143] L'optimisation énergétique de la Volt est un élément important pour les Membres du Groupe qui se soucient généralement de l'impact de la consommation d'essence sur l'environnement.

[144] Seulement deux plaintes ont été reçues par les défenderesses en raison de l'intervention de la génératrice à essence par temps froid. L'une d'elles venait du demandeur.

[145] Les Membres du Groupe ont reçu une subvention gouvernementale, en raison de la technologie de la Volt, une autre considération importante pour les Membres du Groupe.

[146] Pour ces raisons, ainsi que celles mentionnées plus haut, le Tribunal conclut qu'il n'y a pas de proximité suffisante entre le contenu des représentations en litige et l'achat ou la location de la Volt par les Membres du Groupe.

⁹⁸ Pièces P-14A (français), et P-14B (anglais).

5. LES MEMBRES DU GROUPE SONT-ILS EN DROIT DE RÉCLAMER DES DÉFENDERESSES DES DOMMAGES-INTÉRÊTS ET/OU LA DIMINUTION DU PRIX DE VENTE OU DE LOCATION À LONG TERME DE LA VOLT

[147] Bien que le Tribunal conclut que les défenderesses n'ont pas violé le Titre II de la *Loi*, il se prononcera brièvement sur les remèdes recherchés par les Membres du Groupe.

[148] Il est maintenant bien établi que malgré le bénéfice de la présomption absolue de préjudice, le demandeur doit néanmoins quantifier le préjudice subi par les Membres du Groupe comme conséquence de la pratique interdite pour obtenir les remèdes recherchés, en l'occurrence des dommages compensatoires ou une réduction du prix de vente ou de location en vertu de l'article 272 de la *Loi*.

[149] À cet égard, dans *Fortin c. Mazda Canada inc.*⁹⁹ la Cour d'appel écrit :

[15] ...Dit autrement, il s'agit d'une « présomption irréfragable que la pratique interdite a dolosivement incité le consommateur à conclure ou modifier un contrat », ce qui « permet de demander » l'une des réparations contractuelles prévues à l'article 272 de la LPC, incluant la réduction de l'obligation du consommateur.

[16] Ce « droit à la réparation » ne garantit cependant pas que le tribunal l'accordera dans tous les cas, tout étant une affaire de circonstances. Ce préjudice lié au vice informationnel se devait d'être quantifié. C'est d'ailleurs pourquoi les parties ont fait une preuve sur cette question. Le juge n'a pas refusé de quantifier le préjudice, il a plutôt déterminé que la preuve de quantification du préjudice n'avait pas été faite.

[Références omises]

5.1 Réduction du prix

[150] Afin de quantifier la diminution du prix attribuable à l'intervention de la génératrice à essence par temps froid, le demandeur invite le Tribunal à retenir l'hypothèse de l'expert Gravel, soit une approche multivariée hédonique, permettant, selon lui, d'isoler la valeur d'un composant en particulier d'un bien.

[151] En l'espèce, l'expert Gravel cherche à isoler la valeur du déficit d'utilité anticipé de la Volt par les Membres du Groupe pendant les jours où il leur est impossible de se déplacer au quotidien exclusivement en mode électrique en raison de l'intervention de la génératrice à essence par temps froid (**déficit d'utilité anticipé**).¹⁰⁰

[152] En tenant pour acquis que la capacité électrique de la Volt influence sa valeur, l'approche adoptée requiert que l'expert Gravel identifie les autres composantes de la

⁹⁹ 2022 QCCA 635, par. 15 et 16.

¹⁰⁰ Par. 145 du plan d'argumentation du demandeur.

Volt qui influencent aussi sa valeur, qu'il détermine la valeur de ses autres composantes pour déduire et isoler la valeur de la composante électrique à partir de laquelle il calcule le déficit d'utilité anticipée.

[153] En gros, pour isoler la valeur de la composante électrique de la Volt et déterminer le déficit d'utilité anticipé par Membre, l'expert Gravel applique la méthodologie suivante :

- Il isole la Valeur de la composante électrique de la Volt en calculant la différence de prix entre une voiture à essence qu'il juge comparable à la Volt et le prix qu'il retient de la Volt.¹⁰¹ (**valeur de la composante électrique**)
- Une fois la valeur de la composante électrique isolée, il calcule le nombre de jours par année où entre 6 h le matin et 18 h le soir, la température moyenne ambiante extérieure descend en deçà de -4°C ou -10 °C, dépendant du modèle Volt, et retient que pendant l'entièreté de ces jours il y a un déficit d'utilité anticipé de la Volt pour les Membres du Groupe. (**Jours visés**)¹⁰²
- À partir de ces valeurs, il calcule la proportion de Jours visés par année selon la province où la température moyenne ambiante est en deçà de la température cible.
- À partir de cela, il calcule la valeur du déficit d'utilité anticipée de la composante électrique par province et par Membre. (**déduction du prix recherchée**)

[154] L'opinion de l'expert Gravel quant au montant correspondant à la diminution du prix dépend entièrement de la détermination des caractéristiques de la Volt qu'il retient.

[155] Le Tribunal est d'avis que la méthodologie utilisée par l'expert Gravel ne se prête pas à ce dossier. Il ne retient pas son opinion, pour plusieurs raisons, préférant celles des experts en défense, soit messieurs Harrington et DesRosiers.

[156] Tout d'abord, l'expert Gravel reconnaît lors de l'instruction ne pas être expert en évaluation de prix d'automobile ni un spécialiste dans le domaine de l'automobile ou du comportement des consommateurs, des qualifications essentielles pour déterminer les caractéristiques de la Volt qui contribuent à sa valeur. De plus, la Volt est unique et novatrice sur le marché, ce qui rend la tâche de sélection des caractéristiques ciblées moins évidente, surtout pour une personne qui n'est pas experte dans le domaine.

[157] Ses choix des caractéristiques retenues ne s'appuient pas sur la preuve et son processus de sélection de celles-ci apparaît rudimentaire.

¹⁰¹ Il est à noter que les experts en défense ne sont pas d'accord avec le prix retenu par l'expert Gravel pour la Volt.

¹⁰² Pièce P-18A.

[158] L'expert Harrington, à qui le Tribunal accorde beaucoup de crédibilité, caractérise la méthodologie de l'expert Gravel comme fondamentalement erronée pour plusieurs raisons dont notamment :

- Il retient la température ambiante extérieure minimum d'une journée pour déterminer s'il doit la compter dans ses Jours visés alors que cette valeur n'est pas pertinente, car c'est la température extérieure ambiante du moment où la Volt opère qui est pertinente pour déterminer si la génératrice à essence s'activera pour réchauffer l'habitacle.
- Il présume que la composante électrique de la Volt n'a aucune valeur durant l'entièreté des Jours visés. Par ailleurs, même lorsque la génératrice à essence s'active par température ambiante froide, la Volt dépend de sa capacité électrique pour propulser le véhicule. Donc, dans aucune circonstance, la valeur de la composante électrique ne peut être complètement écartée.

[159] Selon l'expert DesRosiers, à qui le Tribunal accorde également beaucoup de crédibilité, l'opinion de l'expert Gravel devrait être écartée pour plusieurs raisons, dont notamment qu'elle repose sur des prémisses erronées, particulièrement au niveau des caractéristiques qu'il retient, ou ne retient pas, pour déterminer la valeur de la composante électrique et le déficit d'utilité anticipée.

[160] À titre d'exemple, l'expert Gravel n'accorde aucune valeur à la distance que permet de parcourir l'autonomie électrique de la Volt ou aux subventions gouvernementales accordées lors de l'achat ou la location, des caractéristiques importantes de la Volt selon la preuve.

[161] De plus, la comparaison que l'expert Gravel fait de la valeur de Volt à celle d'un véhicule à essence pour isoler la valeur de la composante électrique démontre, selon l'expert Desrosiers, sa méconnaissance de la technologie de la Volt. Elle ne rivalise pas avec des véhicules à essence, elle n'a pas de moteur à essence standard et sa technologie ne ressemble pas à celle d'un véhicule à essence.

[162] Les Membres du Groupe qui ont témoigné ont acheté ou loué une Volt pour s'éloigner des véhicules à essence et s'intéressent plutôt à la nouvelle technologie de la Volt que l'expert Gravel ne considère pas.

[163] De plus, il n'accorde aucune valeur à la génératrice à essence ainsi que sa technologie innovatrice qui élimine l'anxiété de l'épuisement de la batterie à un moment inopportun, des composantes qui contribuent nécessairement à la valeur de la Volt et ont influencé favorablement la décision des consommateurs d'acheter la Volt.

[164] Étonnamment, il n'accorde aucune valeur à l'optimisation énergétique de la Volt qui explique le choix de GM d'opter pour la génératrice à essence pour réchauffer l'habitacle plutôt que la batterie.

[165] D'ailleurs, si l'énergie pour réchauffer l'habitacle était tirée de la batterie, l'autonomie électrique de la Volt serait réduite alors qu'avec la génératrice à essence elle est interrompue pour de courtes durées par temps froid, mais l'autonomie est maintenue.

[166] Le Tribunal retient les opinions des experts en défenses étant d'avis qu'elles sont crédibles, fiables et conformes à la preuve.

[167] Pour toutes ces raisons, le Tribunal écarte l'opinion de l'expert Gravel et ne retient donc pas l'évaluation de la diminution de prix proposée en demande.

5.2 Les dommages-intérêts compensatoires

[168] Le demandeur a le fardeau de quantifier le préjudice subi par les Membres du Groupe en relation avec la pratique interdite.

[169] Pour quantifier les dommages-intérêts compensatoires réclamés, le demandeur s'appuie sur des calculs de l'expert DesRosiers portant sur le coût annuel de l'essence consommée par une Volt due à l'activation de la génératrice à essence par temps froid.

[170] Par ailleurs, l'expert DesRosiers confirme son désaccord avec l'opinion de l'expert Gravel qui repose, selon lui, sur des prémisses erronées et des généralités qui ne tiennent pas compte de nuances importantes.¹⁰³

[171] Malgré son opinion que le nombre trop important de variables pouvant influencer l'utilisation de la génératrice à essence par temps froid et les conséquences de cette utilisation rendent le calcul d'un quantum collectif du préjudice pour tous les Membres du Groupe ou même un sous-groupe impossible, l'expert DesRosiers accepte néanmoins de faire un calcul approximatif du coût annuel de l'essence à cause de cette utilisation à partir des prémisses inexactes, selon lui, retenues par l'expert Gravel. Son but est de démontrer au Tribunal à quel point l'opinion de l'expert Gravel est erronée et non d'établir le quantum du préjudice.

[172] Dans ce contexte, le Tribunal ne peut retenir le résultat du calcul de l'expert DesRosiers comme preuve du quantum des dommages-intérêts des Membres du Groupe alors que l'expert qui se prête à ce calcul met en garde lors de son témoignage que le calcul en question ne peut servir à quantifier les dommages-intérêts des Membres.

5.3 Dommages punitifs

[173] L'article 272 de la *Loi* prévoit la possibilité pour le Tribunal, dans les paramètres prévus par l'article 1621 C.c.Q., d'octroyer des dommages punitifs dans le cas où un

¹⁰³ À titre d'exemple la Volt est un véhicule de ville où la température ambiante est généralement plus chaude que dans les endroits non urbains.

commerçant manque aux obligations prévues à la *Loi*, et ce, même en l'absence de tout autre dommage.

[174] L'article 1621 C.c.Q. se lit ainsi :

1621 Lorsque la loi prévoit l'attribution de dommages-intérêts punitifs, ceux-ci ne peuvent excéder, en valeur, ce qui est suffisant pour assurer leur fonction préventive.

Ils s'apprécient en tenant compte de toutes les circonstances appropriées, notamment de la gravité de la faute du débiteur, de sa situation patrimoniale ou de l'étendue de la réparation à laquelle il est déjà tenu envers le créancier, ainsi que, le cas échéant, du fait que la prise en charge du paiement réparateur est, en tout ou en partie, assumée par un tiers¹⁰⁴.

[Nos soulignements]

[175] L'attribution de dommages-intérêts punitifs constitue l'exception et non la règle.¹⁰⁵

[176] Nul besoin d'établir la mauvaise foi ou la faute lourde du commerçant. C'est son attitude générale avant et après la violation qui compte.¹⁰⁶ Néanmoins, la simple violation de la *Loi* ne suffira pas, à elle seule, à justifier une condamnation à des dommages punitifs.¹⁰⁷

[177] Voici ce que nous enseigne la Cour suprême sur ce point :¹⁰⁸

[180] Dans le cas d'une demande de dommages-intérêts punitifs fondée sur l'art. 272 L.p.c., la méthode analytique ci-haut mentionnée s'applique comme suit :

- Les dommages-intérêts punitifs prévus par l'art. 272 L.p.c. seront octroyés en conformité avec l'art. 1621 C.c.Q., dans un objectif de prévention pour décourager la répétition de comportements indésirables;

- Compte tenu de cet objectif et des objectifs de la L.p.c., les violations intentionnelles, malveillantes ou vexatoires, ainsi que la conduite marquée d'ignorance, d'insouciance ou de négligence sérieuse de la part des commerçants ou fabricants à l'égard de leurs obligations et des droits du consommateur sous le régime de la L.p.c. peuvent entraîner l'octroi de dommages-intérêts punitifs. Le tribunal doit toutefois étudier l'ensemble du comportement du commerçant lors de la violation et après celle-ci avant d'accorder des dommages-intérêts punitifs.

¹⁰⁴ *Code civil du Québec*, RLRQ, CCQ-1991, art. 1621.

¹⁰⁵ *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par. 150 ; *De Montigny c. Brossard (Succession)*, 2010 CSC 51, par. 48.

¹⁰⁶ *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par. 178.

¹⁰⁷ *Id.*, par. 187.

¹⁰⁸ *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par 180.

comportement du commerçant lors de la violation et après celle-ci avant d'accorder des dommages-intérêts punitifs.

[178] Les dommages-intérêts punitifs n'ont pas un objectif compensatoire. L'octroi de tels dommages vise à dissuader et à décourager la répétition d'un comportement tant à l'égard de la personne fautive que de la société en général.¹⁰⁹ Dans cette optique, le Tribunal doit obtenir des « explications satisfaisantes sur les violations à la *Loi* afin de lui permettre de mieux apprécier s'il doit en accorder et, dans cette éventualité, d'en établir adéquatement la quotité ». ¹¹⁰

[179] Le Tribunal doit apprécier le comportement du commerçant avant et après la violation et le changement de son attitude envers les consommateurs. « Seule cette analyse globale du comportement du commerçant permettra au Tribunal de déterminer si les impératifs de prévention justifient une condamnation à des dommages-intérêts punitifs dans une affaire donnée. »¹¹¹

[180] Le Tribunal conclut qu'il n'y a pas lieu d'accorder des dommages-intérêts punitifs.

[181] Tout d'abord, les défenderesses étaient de bonne foi et n'ont pas voulu cacher quoi que ce soit aux consommateurs ni aux concessionnaires.

[182] Elles ont expliqué la fonctionnalité de la génératrice à essence par temps froid dans le manuel des propriétaires pour chaque année modèle de la Volt, en tout temps disponible sur son Site Web, et a prévu des mises en garde pour les consommateurs, comme discuté plus haut.

[183] Vu les circonstances, le Tribunal considère que le demandeur n'a pas démontré que les défenderesses ont eu « une conduite marquée par de l'ignorance, de l'insouciance ou de la négligence sérieuse » à l'égard de ses obligations ou des droits du consommateur.

[184] De plus, l'octroi des dommages-intérêts punitifs vise à dissuader et décourager la répétition d'un comportement. Or, ici, les défenderesses ont cherché depuis le lancement de la Volt sur le marché canadien à être transparentes avec les consommateurs.

[185] La preuve démontre qu'une condamnation à des dommages-intérêts punitifs n'est pas nécessaire afin de prévenir une répétition du comportement reproché aux défenderesses.

¹⁰⁹ *Option Consommateurs c. Meubles Léon Itée*, 2017 QCCS 3526, par. 150, citant *Aubry c. Éditions Vice-versa inc.*, [1998] 1 R.C.S. 591, par. 155.

¹¹⁰ *Option Consommateurs c. Meubles Léon Itée*, 2017 QCCS 3526, par. 150, citant *Banque de Montréal c. Marcotte*, [2014] 2 R.C.S. 725.

¹¹¹ *Richard c. Time inc.*, 2012 CSC 8, par. 178.

6. LES CONCLUSIONS

[186] En raison de ce qui précède, le Tribunal rejette l'action collective du demandeur en tant que représentant des Membres du Groupe.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[187] **REJETTE** l'action collective pour tous les Membres du Groupe ;

[188] **LE TOUT** avec frais de justice, y compris les frais d'expertise contre le demandeur.


KAREN M. ROGERS, J.C.S.

Me Mathieu Charest-Beaudry
Me Clara Poissant-Lespérance
Me Louis-Alexandre Hébert-Gosselin
Trudel Johnston & Lespérance
Avocats du demandeur, Frederick Duguay

Me Stéphane Pitre
Me Anne Merminod
Me Alexandra Hébert
Borden Ladner Gervais
Avocats des défenderesses, General Motors du Canada ltée et General Motors LLC

Dates d'audience : 30 et 31 janvier 2023, et 1, 2, et 3 février 2023

ANNEXE A : RÉSUMÉ DE CERTAINS POINTS DES TÉMOIGNAGES DES MEMBRES

1. Frédéric Duguay (Volt modèle 2012)

[1] Le 30 mai 2012, M. Duguay achète une Volt 2012.¹¹² Il en est généralement satisfait et la possède toujours au moment de l'instruction.

[2] Il se qualifie de consommateur averti dans le contexte de la présente affaire.¹¹³

[3] Il s'intéresse à la Volt pour trois raisons :

- Sa conscience environnementale le motive à acquérir un véhicule électrique ;
- L'économie des coûts d'essence que cela représente ; et
- La nouvelle technologie de prolongateur d'autonomie de la Volt combinée à la possibilité de faire appel au moteur à essence pour aller au-delà de l'autonomie électrique du véhicule.

[4] De façon générale, il utilise la Volt pour des trajets de moins de 10 kilomètres.

[5] À l'aide de l'écran tactile du tableau de bord de sa Volt, M. Duguay suit en temps réel sa consommation d'énergie électrique et de carburant. Il confirme que durant toute une année, avec une batterie à pleine charge, sa Volt peut faire un cumulatif de 40 kilomètres en mode d'autonomie électrique. Parfois, par temps froid, son trajet est temporairement interrompu par la génératrice à essence qui s'active pour réchauffer l'habitacle.¹¹⁴ Il confirme avoir fait des trajets de 175 kilomètres avec la Volt en hiver et en été, avec un rendement de plus de 40 kilomètres avec l'énergie de la batterie seulement.¹¹⁵

[6] Il confirme que la Volt peut parcourir une distance de 600 kilomètres avec une batterie chargée et une génératrice à essence pleine.

¹¹² Pièce P-11.

¹¹³ Depuis 2002, il détient deux diplômes d'étude collégiale : le premier en instrumentation et contrôle et le deuxième en électrodynamique. Il travaille chez ABB\Hitachi Energy Canada comme inspecteur de qualité de transformateurs de grande puissance depuis 2002, ce qui l'amène à faire des essais électriques pour s'assurer qu'ils respectent les normes de fabrication et de qualité.

¹¹⁴ Pièce D-7, pp. 26 et 27.

¹¹⁵ Pièce D-7, p. 26.

a) Sa recherche et les représentations écrites qu'il a lues

[7] C'est par la Brochure de 2012¹¹⁶ commandée du Site Web, qu'il s'informe véritablement pour la première fois de la Volt. Il ne remarque pas que la Brochure et le manuel du propriétaire de la Volt sont accessibles électroniquement sur le Site Web¹¹⁷.

[8] Il prend connaissance de l'entièreté de la Brochure, incluant la mention qu'elle peut parcourir une distance de 40 à 80 kilomètres exclusivement au moyen de l'énergie électrique et la mise en garde que même avec une batterie à pleine charge l'autonomie électrique de la Volt peut varier selon les conditions routières, la température et les habitudes de conduite.

[9] Il se préoccupe du grand écart entre les distances minimales et maximales de l'autonomie électrique annoncée et l'impact des conditions énumérées à la mise en garde.

[10] Il se rend au Salon de l'auto à Montréal pour voir la Volt et poser des questions sur son autonomie électrique et le moment précis où la génératrice à essence intervient.

[11] Le représentant l'informe alors que l'autonomie électrique de la Volt dépend de la conduite de la personne, de la condition des routes et de la température. Il lui explique : « La quarante à quatre-vingts (40 à 80) prend-le comme, t'sais, c'est comme des extrêmes là, t'sais, mais prends-le comme- excusez-moi de dire le mot anglophone : « target », comme cible, parce qu'en réalité, l'hiver c'est sûr que tu ne feras pas l'autonomie que tu vas faire en été... ». ¹¹⁸ De plus, il lui confirme que la génératrice sert quand la charge de la batterie s'épuise et s'active automatiquement sans que le conducteur ait à faire quoi que ce soit.

[12] On lui remet une deuxième Brochure¹¹⁹, qui, selon M. Duguay, ne lui apprend rien de nouveau.

[13] En avril 2012, il se rend chez un concessionnaire pour un essai routier de la Volt. Il parcourt aussi le Site Web, mais considère qu'il n'y trouve aucune nouvelle information.¹²⁰

[14] Il pose les mêmes questions à la conseillère aux ventes du concessionnaire. L'échange est alors plus approfondi. La conseillère lui confirme notamment que :

¹¹⁶ Pièce P-6B (il n'y a pas de version anglaise).

¹¹⁷ Pièce D-7, p. 14.

¹¹⁸ Pièce D-6, p. 21.

¹¹⁹ Pièces P-6A (français) et P-6A.1 (anglais).

¹²⁰ Le moment où M. Duguay consulte le Site Web diffère lors de ses interrogatoires au préalable et son témoignage à l'instruction, mais la consultation de la Brochure et du Site Web se font toujours avant l'achat du véhicule.

- L'écart entre le 40-80 kilomètres s'explique par la gestion thermique de la batterie, mais la source électrique de la Volt suffira pour un trajet de 40 kilomètres ou moins.¹²¹
- La génératrice à essence s'active seulement lorsque la batterie de la Volt s'épuise et l'habitacle peut se réchauffer à l'aide de l'énergie de la batterie.¹²²

[15] Aux termes de l'essai routier et avec l'information supplémentaire et plus complète que la conseillère lui communique, M. Duguay s'emballe plus que jamais pour la Volt.

[16] De retour chez lui, il évalue sa consommation annuelle d'essence antérieure et conclut que 90 % de ses déplacements avec la Volt seraient énergisés par la batterie électrique.

[17] Il décide d'acheter une Volt.

[18] Cette voiture représente le compromis que recherche M. Duguay, ne pas nuire à l'environnement avec la certitude de ne pas tomber en panne sans borne de recharge à proximité.¹²³ Il élimine donc de son choix possible les véhicules dépendant exclusivement d'une source électrique.¹²⁴

[19] Chez le concessionnaire lors de l'essai routier son témoignage est sensiblement le même.

b. L'achat de sa Volt et la suite

[20] Il paie 44 733,41 \$ pour sa Volt, montant qui tient compte d'une subvention gouvernementale pour véhicule électrique de 7 769 \$. Il reçoit également une plaque d'immatriculation verte au Québec et en Ontario, ce qui lui procure certains avantages.¹²⁵

[21] Du 30 mai au mois d'octobre 2012, il n'a aucun problème avec sa Volt et il est enchanté du véhicule.

[22] Fin octobre début novembre, par une journée plus froide, il démarre sa Volt garée à l'extérieur. La génératrice à essence s'active alors et une indication s'affiche à l'écran du véhicule : « Démarrage du moteur dû à température froide ».¹²⁶

¹²¹ Pièce D-6, pp. 36-38 et contre-interrogatoire de M. Duguay.

¹²² Pièce D-7, pp. 53 et 54 ; Pièce D-6, p. 37.

¹²³ Pièce D-6, p. 32 et Contre-interrogatoire lors de l'instruction.

¹²⁴ Pièce D-7, pp. 10-11.

¹²⁵ Pièces P-11 et D-4.

¹²⁶ Pièce D-6, p. 45.

[23] De façon générale, la génératrice à essence cesse de fonctionner 1 à 2 minutes plus tard¹²⁷. Dès que l'habitacle refroidit, la génératrice à essence repart pour 1 minute.

[24] Il consulte alors la section 9.27 du manuel du propriétaire 2012 de la Volt¹²⁸ remis lors de l'achat. Il retrouve l'explication de la fonctionnalité de la génératrice à essence qui s'active pour réchauffer l'habitacle par temps froid et cela même si la charge de la batterie est suffisante.

[25] Il comprend alors « ... que même si la batterie (de la Volt) est suffisamment chargée ou pleine charge ... lorsqu'il fait une température extérieure froide ... le moteur à essence va fonctionner. »¹²⁹. Donc, l'activation de la génératrice à essence par temps froid n'est pas un signe précurseur d'un problème avec la voiture, mais plutôt une fonctionnalité pour ne pas épuiser prématurément la batterie électrique.

[26] Il consulte alors le blogue Roulezelectrique.com et constate que d'autres propriétaires de Volt ont rencontré le même phénomène.

[27] Ce n'est qu'en octobre 2013 qu'il se plaint verbalement à GM.¹³⁰ Il venait alors d'apprendre que son modèle 2012 n'avait pas la fonctionnalité offerte sur d'autres modèles, soit l'option de programmer la température cible à -4°C ou -10°C. Il exprime différentes insatisfactions et demande que GM lui accorde un certain crédit comme elle le fait pour les acheteurs de futurs modèles.

[28] Il attend jusqu'au 17 février 2014 pour transmettre une lettre de plainte à GM afin d'évaluer au préalable l'essence consommée lors du réchauffement de l'habitacle. Pour lui « si c'est pour consommer un petit peu d'essence à peine surtout un hiver, ce n'est pas la fin du monde, là. On ne s'énerve pas avec cela. »¹³¹

[29] Le 17 février 2014, jugeant que la génératrice à essence part trop souvent pendant l'hiver, M. Duguay met GMC en demeure pour différents éléments qu'il juge problématiques concernant son fonctionnement, dont notamment le fait de l'activation de la génératrice à essence lors d'une température ambiante de -4 °C ou plus basse. Il somme GMC d'appliquer un correctif au logiciel pour lui permettre d'ajuster la température préprogrammée cible de son véhicule à -10 °C. Il recherche aussi un dédommagement pour les fausses représentations en litige et d'avoir passé sous silence l'activation de la génératrice à essence en hiver en dépit de l'autonomie restante de la batterie.¹³²

¹²⁷ Contre-interrogatoire et D-7, pp. 65-66.

¹²⁸ Pièces P-3A (français) et P-3B (anglais) version électronique.

¹²⁹ Pièce D-6, p. 55.

¹³⁰ Pièce P-42.

¹³¹ Pièce D-7, p. 72.

¹³² Pièce P-12.

[30] Il n'a jamais calculé l'essence utilisée pour réchauffer l'habitable.¹³³

[31] Les défenderesses ont toujours répondu à ses demandes et préoccupations. Elles refusent par ailleurs de lui donner ce qu'il demande puisque la fonctionnalité dont il se plaint est voulue et vise à sauvegarder l'autonomie de la batterie.

[32] GM lui transmet un bulletin distribué aux concessionnaires intitulé : « Fonctionnement de l'alternateur par température froide », pour lui expliquer cette fonctionnalité.¹³⁴

[33] À la fin de son contre-interrogatoire, M. Duguay reconnaît qu'avec son achat de la Volt :

- Il a un véhicule électrique ;
- Il fait des économies d'essence ;
- La crainte de rester en panne en raison de l'épuisement de la batterie est inexistante ;
- Il peut faire de longs trajets ;
- Il a toujours le véhicule. C'est un bon achat.

[34] Selon l'expert en défense, en appliquant les prémisses retenues par l'expert en demande, même s'il n'est pas d'accord avec celles-ci, le montant annuel approximatif d'essence consommée par les Membres du Groupe en raison de l'activation de la génératrice à essence en température ambiante froide peut se situer entre :

- 15 \$ et 161 \$ à -4 °C ; et
- 5 \$ et 107 \$ à -10 °C.

2. Paul livingston (volt modèle 2012)¹³⁵

[35] M. Livingston achète sa Volt modèle 2012 au Salon de l'auto et en prend possession en septembre 2011.

[36] Il confirme avoir effectué des recherches assez exhaustives sur presque tous les sites web, les commentaires, les blogues, Motor trend, des forums, des articles et

¹³³ Pièce D-6, p. 76.

¹³⁴ Pièce P-14A (français) et P-14B (anglais).

¹³⁵ Pièce D-14, Interrogatoire hors cour du 19 octobre 2017.

plusieurs blogues américains, au point que ses connaissances de la Volt se comparent à celles des représentants au Salon de l'auto.

[37] Il sait que le moteur électrique propulse la Volt et non la génératrice à essence, qu'il décrit comme un « *range extender* » qui prend le relais automatiquement lors de l'épuisement de la charge de la batterie.

[38] De plus, il a lu que GM avait envoyé des équipes à Kapuskasing, au nord de l'Ontario, réaliser des tests sur la Volt qui ont démontré que, même en hiver, la Volt parcourt 40 km en autonomie électrique.

[39] Il ne se souvient pas d'avoir lu qu'en hiver la génératrice à essence s'active par temps froid, mais sait que l'autonomie électrique de la Volt est réduite.

[40] Au Salon de l'auto, on lui parle d'une autonomie électrique d'environ 60 kilomètres suivis de 500 kilomètres avec l'essence.¹³⁶

[41] Ses déplacements avec la Volt sont généralement courts et de garage à garage. Lorsque la génératrice à essence s'active en décembre 2011 à une température ambiante de -4 °C, il « comprend que ce n'est pas un défaut, que c'est voulu de la part de GM. ».

[42] Il y a absence de preuve d'une représentation de la part des défenderesses dont M. Livingston a pris connaissance avant l'achat et qu'il croit être fausse. Son seul reproche aux défenderesses est d'avoir installé le capteur pour mesurer la température de la batterie à l'extérieur du véhicule plutôt que sur la batterie, de sorte que la génératrice s'active sans que la batterie doive être réchauffée.

[43] De plus, il approche GM pour une mise à niveau afin de fixer la température préprogrammée à -10 °C, mais GM l'informe qu'un tel ajustement n'est pas possible sur une Volt 2012.

[44] Il ne formule aucune plainte à GM.

3. Nancy Wiesenfeld (Volt modèle 2012)¹³⁷

[45] Mme Wiesenfeld est propriétaire d'une Volt modèle 2012 achetée en juin 2012.

[46] Elle et son conjoint décident de se procurer un véhicule électrique ou hybride. Elle effectue alors des recherches qui l'amènent à naviguer sur le Site Web. Elle ne se souvient pas de ce qu'elle a vu ou lu sur le Site.

¹³⁶ Pièce D-14, p 11.

¹³⁷ Pièce D-13, interrogatoire hors cour tenu le 19 octobre 2017.

[47] À la suite de cette recherche, le couple se rend chez différents concessionnaires, dont un de Volt. Ils sont emballés par le représentant qu'ils rencontrent. Voici comment elle témoigne :

“And we liked the GM, forget about the car for a second, the service was what really sold us”¹³⁸.

[48] Elle croit qu'il lui aurait probablement remis la Brochure, mais ne se souvient pas l'avoir lue attentivement.

[49] Le représentant lui aurait dit que la Volt pourrait probablement parcourir 80 kilomètres avec la batterie comme source d'énergie, sans distinguer entre l'hiver et l'été. En fait, aucune discussion ne porte sur le fonctionnement de la voiture l'hiver.

[50] Elle n'a pas souvenir des discussions au moment de la prise de possession de la Volt.

[51] Après l'achat, ils remarquent que la génératrice à essence s'active lors de température ambiante de -4 °C ou moins, et ce, bien que la batterie soit chargée. Aussi, même lorsque la Volt est branchée dans son chargeur de 240V, à sa surprise, la génératrice à essence s'active, ainsi que par temps froid ou lors des déplacements.

[52] Elle contacte alors GM. Elle n'a aucun souvenir des échanges relatifs au chargeur. Quant au fait que la génératrice à essence s'active par temps froid, GM l'informe qu'il s'agit d'un mécanisme voulu pour préserver la charge électrique. L'explication la satisfait.

4. Bruno Laferrière (Volt version 2013)¹³⁹

[53] En 2013, M. Laferrière décide de faire l'acquisition d'un véhicule électrique puisqu'il fait beaucoup de route. En juillet de la même année, il loue une Volt pour deux jours et constate qu'elle lui convient.

[54] Avant de la louer, il consulte :

- Des chroniqueurs sur YouTube qui possèdent une Volt. Il apprend que la Volt est une voiture électrique avec une assistance de génératrice à essence lorsque la batterie s'épuise.
- Des blogues anglais annoncent que les gens sont généralement satisfaits de la Volt. Ils contiennent également des commentaires sur les records de kilométrage parcouru par les utilisateurs.

¹³⁸ Pièce D-13, p. 9.

¹³⁹ Pièce D-10.

- Le Site Web pour connaître, notamment le prix, les options et les couleurs de la Volt. Il sait que la fiche signalétique indique que la Volt parcourt entre 40-60 kilomètres avec de l'énergie électrique.

[55] En août 2013, il se rend chez un concessionnaire Volt, Lussier Chevrolet, mais le vendeur ne connaît pas la Volt. Il obtient la Brochure.¹⁴⁰

[56] Par la suite, il se rend chez un vendeur de voitures usagées, Concorde Auto 2010 (**Concorde**). On le réfère à un représentant qui partage son temps entre Concorde et le concessionnaire Lussier Chevrolet. La première rencontre se tient chez Concorde. Le représentant lui dit que la Volt a une autonomie électrique de 40-60 kilomètres. Par température froide, l'autonomie est d'environ 40 kilomètres.

[57] Aucune représentation ne lui est faite lors de la conclusion du contrat d'achat ou à la prise de possession du véhicule.

5. Alain Charrette (Volt version 2013)¹⁴¹

[58] Il est propriétaire d'une Volt modèle 2013 depuis juillet de la même année.

[59] Déjà propriétaire d'un véhicule hybride, il s'intéresse beaucoup au véhicule électrique et aux nouveaux développements. Il se rend au Salon de l'auto où il voit la Volt, on lui remet alors la Brochure 2013¹⁴². Il trouve le concept de la Volt intéressant.

[60] Il constate sur internet que la Volt possède une autonomie électrique de 40-60 kilomètres, mais il retient surtout que son utilisation ne dépend pas des bornes de recharge.

[61] Il navigue sur un site technique qui lui fournit beaucoup de littérature sur les voitures électriques. Il y apprend que l'hiver, l'autonomie de la Volt diminue à environ 40 kilomètres.

[62] Il porte une attention particulière aux caractéristiques de la Volt, incluant l'autonomie et la consommation au niveau du moteur à essence. Il possède la Brochure 2013.

[63] Il ne précise pas la fausse représentation qu'il aurait lue.

[64] Il fait un essai routier de la Volt chez le concessionnaire Chevrolet Bourgeois où on lui dit que l'hiver l'autonomie est moindre que l'été.

¹⁴⁰ Brochure pièces P-7A (anglais) et P-7B (français).

¹⁴¹ Pièce D-12.

¹⁴² Pièces P-7A (anglais) et P-7B (français).

[65] Il se renseigne chez un autre concessionnaire Chevrolet, Chalut Auto où il discute de certains aspects techniques avec un représentant.

[66] Il prend possession du véhicule en juillet 2013. À l'aide de l'écran tactile, avec le représentant du concessionnaire, il consulte tous les systèmes de fonctionnement.

[67] Il n'a pas consulté le manuel du propriétaire. Il se souvient qu'à -4 °C, le moteur à essence de sa Volt s'active. Il appelle le concessionnaire pour voir s'il peut éviter cela et on lui répond que non. On lui suggère de changer les paramètres du système pour fixer la température cible à -10 °C, ce qu'il fait.

[68] Il achèterait la Volt encore aujourd'hui.

6. Michael Cook (Volt version 2014)¹⁴³

[69] M. Cook est propriétaire d'une Volt modèle 2014 qu'il achète essentiellement pour se rendre au travail à 20 kilomètres de sa résidence.

[70] Il témoigne hors cour en 2017 et devant le Tribunal en 2023.¹⁴⁴

[71] Avant d'acheter la Volt, il ne se souvient pas d'avoir fait de recherche. Il a peut-être considéré l'autonomie de la Volt, se situant à 64 km avant l'achat ou entre l'achat et la prise de possession du véhicule, selon le moment de son témoignage. Il n'a rien lu d'autre avant l'achat, n'a reçu aucune brochure ou publicité. Il dit au représentant chez le concessionnaire « Je veux ça et puis c'est tout »¹⁴⁵. Il achète la voiture et en prend possession une semaine plus tard.¹⁴⁶

[72] Sachant que M. Cook veut changer son gros camion, l'un de ses amis qui a accès à la Volt de son patron, lui en parle. Il ne lui explique pas comment elle fonctionne, sauf pour lui montrer comment la mettre en mode essence. M. Cook monte dans la Volt comme passager pour faire un essai routier informel avec son ami. Il est emballé.

[73] Avant l'achat ou entre la date d'achat et la livraison, selon la version qu'il donne, il croit avoir navigué sur internet et avoir lu que la Volt avait une autonomie électrique de 64 kilomètres, ce qui lui convenait. Il croit avoir été sur le site Chevrolet¹⁴⁷.

¹⁴³ Il témoigne lors de l'instruction et hors cour le 15 septembre 2017, pièce D-8.

¹⁴⁴ Il témoigne que la génératrice à essence part à -4°C alors que la température préprogrammée pour la version 2014 est 2°C ou -10°C. Lorsque questionné sur cela il admet qu'il a dit -4°C car il a lu « le jugement » avant de témoigner.

¹⁴⁵ Pièce D-8, p. 8.

¹⁴⁶ Lors de l'instruction, il témoigne avoir été sur le site internet de Chevrolet après l'essai routier avec son ami pour vérifier l'autonomie électrique de la Volt qui est de 60 km, ce qui lui convient.

¹⁴⁷ Pièces P-8C (français) et P-8D (anglais).

[74] Il comprend que la Volt est une voiture électrique dont la génératrice à essence s'active lorsque l'autonomie électrique s'épuise. Il choisit la Volt en raison de la génératrice à essence, trouvant sa fonction sécurisante.

[75] En mars 2014, il accède au site internet du concessionnaire et constate qu'il dispose d'une Volt en inventaire. Il se rend sur place pour la voir.

[76] Il ne discute pas de ses caractéristiques avec le représentant, il est attiré. Seules les conditions de l'échange de son véhicule actuel avec la Volt l'intéressent.

[77] Dès le lendemain de sa prise de possession, il se rend au travail. Il fait très froid et la génératrice à essence s'active. Il ne comprend pas ce qui se passe. La génératrice à essence fonctionne pour une durée de 5 à 10 minutes.

[78] Il se souvient s'être rendu chez le concessionnaire pour discuter de ce qu'il croit être un problème avec sa Volt. Celui-ci lui explique que la génératrice à essence est conçue pour s'activer dès qu'une certaine température ambiante préprogrammée est atteinte, pour réchauffer sa batterie afin qu'elle maintienne sa charge.

[79] En manipulant l'écran tactile de sa Volt, il réalise qu'il peut opter pour une température préprogrammée plus basse et programme la température ambiante qui activera la génératrice à essence à -10 °C.

[80] La génératrice à essence fonctionne alors pour de courtes durées. Selon lui, GM a omis de parler de l'autonomie électrique de la Volt par temps froid, autonomie qu'il évalue à moins de 40 kilomètres pour certains déplacements.

[81] Il ne formule pas de plainte formelle à GM pour l'utilisation de la génératrice par temps froid, mais il est mécontent de ne pas en avoir été informé avant l'achat. Jusqu'à ce qu'il prenne possession de la Volt, il pensait que la génératrice à essence ne s'activait que sur demande.

[82] Durant l'été il réussit à parcourir 60 kilomètres en autonomie électrique alors qu'en hiver c'est généralement 40-45 kilomètres d'autonomie électrique par déplacement.

[83] Il n'a jamais vu de référence ou annonce établissant l'autonomie électrique de la Volt entre 40 à 80 kilomètres.

[84] Il reconnaît n'avoir posé aucune question au concessionnaire sur l'autonomie de la Volt en période hivernale.

[85] Il n'y a pas de preuve de la représentation écrite précise des défenderesses que ce témoin aurait lue.

6. Marie-André Lauriault (Volt Modèle 2014)¹⁴⁸

[86] Elle commence sa recherche quelques semaines avant d'acheter la Volt. Elle regarde les divers sites internet, incluant le Site Web et le site de Circuit électrique qui mentionne que la Volt est un bon véhicule avec une autonomie électrique variante selon les personnes l'ayant essayée.

[87] Elle veut un véhicule électrique, mais aime beaucoup le fait que la Volt possède une batterie et une génératrice à essence qui s'active lors de l'épuisement de la batterie.

[88] Elle est pressée d'acheter un véhicule, ayant perdu l'ancien dans un accident.

[89] Elle se souvient avoir lu sur certains blogues que l'hiver l'autonomie électrique de la Volt baisse « énormément » et consomme plus d'essence. Elle n'a pas lu que la génératrice à essence s'active lorsque la température ambiante refroidit et qu'une température ambiante préprogrammée est atteinte.

[90] Par la suite elle navigue sur le Site Web pour connaître les options disponibles de la Volt. Il y a peu d'information et, finalement, elle décide de s'en remettre au représentant du concessionnaire.

[91] Elle se rend donc chez un concessionnaire GM à Blainville et y rencontre un représentant qui connaît peu de chose sur la Volt. Il lui remet cependant la Brochure 2014.

[92] Par la suite, elle se rend chez le concessionnaire GM à Saint-Eustache pour acheter la Volt. Peu d'informations lui sont transmises lors de la transaction, comme elle souligne elle n'est là que pour acheter.¹⁴⁹

[93] Le jour de la prise de possession de sa Volt, le représentant l'informe que la voiture perd de son autonomie électrique l'hiver et qui est même moins que ce que les défenderesses annoncent et le moteur à essence se met en marche occasionnellement lorsqu'il fait froid.

[94] Elle est un peu déçue.

[95] Elle n'a pas pris connaissance du manuel du propriétaire.

[96] Il n'y a pas de preuve de la représentation écrite précise des défenderesses que ce témoin aurait lue.

¹⁴⁸ Pièce D-11.

¹⁴⁹ Elle choisit ce concessionnaire en raison d'une promotion.

8. Christian Beaulieu (Volt Modèle 2015)¹⁵⁰

[97] Il achète un modèle 2015 de la Volt dont il en prend possession le 25 août 2015.

[98] Il commence par un essai routier chez un concessionnaire Chevrolet dans la ville de Repentigny, au Québec. Il sait comment la Volt fonctionne, après avoir consulté le Site Web et des sites américains pour comparer la consommation d'essence et feuilleter des revues.

[99] Sur le Site Web, il considère notamment l'autonomie de la batterie de la Volt. Un vendeur lui assure qu'avec la distance à parcourir pour se rendre au travail, la Volt lui conviendra.

[100] Lors de la visite chez le concessionnaire on lui explique que :

- Lorsque la batterie s'épuise, la génératrice à essence s'active.
- La génératrice à essence s'active pour faciliter le chauffage l'hiver par temps froid.
- Lorsque la Volt est branchée, le propriétaire peut la démarrer et elle se réchauffera avec l'électricité de la source externe.

[101] Il ne fait pas de recherche particulière sur ce point, car le chauffage du véhicule n'est pas sa préoccupation première.

[102] À l'hiver quand il commence à faire froid, la génératrice à essence s'active. Sur la page Facebook de Volt, il apprend qu'il ne peut enlever l'option, mais qu'il peut réduire la température préprogrammée à -10° C, ce qu'il a fait.

[103] Depuis, il est satisfait de sa Volt.

9. Roland Poulin (Volt modèle 2016)¹⁵¹

[104] Avant de se soumettre à son interrogatoire au préalable, M. Poulin prend connaissance du Jugement Gaudreau.

[105] Il achète sa Volt 2016 en octobre 2015.

[106] Bien qu'il navigue sur internet avant l'achat, il ne consulte pas le Site Web.

¹⁵⁰ Pièce D-16.

¹⁵¹ Pièce D-9.

[107] Il choisit la Volt parce que c'est la seule « qui possède l'option des deux modes, soit électrique et avec une génératrice à essence ».¹⁵²

[108] Il a lu un peu. Il est vaguement au courant de l'autonomie de la batterie et de l'activation d'une génératrice lorsque la batterie s'épuise.

[109] Le concessionnaire qu'il visite n'a pas de Volt sur place ni de littérature sur la voiture. Le représentant qui l'accueille en connaît très peu sur la Volt. Rien de particulier ne ressort de cette visite.

[110] Quelques jours avant d'acheter la voiture, il contacte un propriétaire de Volt qui lui confirme en être satisfait, même en ce qui a trait à l'autonomie par temps froid.

[111] Il décide de l'acheter sans consulter la Brochure, le Site Web ou le manuel du propriétaire.

[112] L'autonomie électrique limitée en hiver à 60 kilomètres le déçoit alors que le représentant lui avait indiqué une autonomie électrique de 85 à 90 kilomètres. L'avoir su, il n'aurait pas payé ce prix.

[113] Il n'a jamais entendu dire que la génératrice à essence s'active à basse température ambiante.

10. Richard Stock (Volt modèle 2016)¹⁵³

[114] En décembre 2015, il prend livraison d'une Volt 2016.

[115] Dès 2014, il s'intéresse à la Volt et en discute avec des propriétaires. Il ne se souvient pas avoir fait de recherche sur internet à cette époque. La subvention gouvernementale n'existe pas à ce moment, un facteur important pour lui.

[116] Pour le modèle 2016, il obtient la Brochure 2016, il navigue sur le Site Web qu'il trouve utile. Il assiste à des événements GM où il peut conduire une Volt.

[117] Il ne se souvient pas avoir lu sur la consommation d'essence de la Volt et ne fait pas d'autre recherche sur GM ou ailleurs avant d'acheter la Volt.

[118] Il confirme que, lorsqu'il achète la Volt et en prend possession, il n'y a pas de représentation d'un vendeur ni d'information spécifique sur la fonctionnalité, la combustion, etc. de la Volt dans un document.

¹⁵² Pièce D-9, p 7.

¹⁵³ Pièce D-15.

[119] Il remarque que la génératrice à essence s'active par temps froid et lors du cycle d'entretien du moteur à essence. Il trouve ce cycle d'entretien génial.

[120] Il n'y a pas de preuve de la représentation écrite précise des défenderesses que ce témoin aurait lue.

11. Ray Reynolds (Volt modèle 2016)¹⁵⁴

[121] Il est propriétaire d'une Volt 2016 achetée en novembre 2015.

[122] La Volt l'intéresse particulièrement puisqu'elle utilise de l'électricité et de l'essence, mais ne fonctionne pas comme les autres véhicules hybrides ou électriques. Elle représente un bon compromis.

[123] Il visite deux concessionnaires Volt pour poser des questions sur le véhicule. La majorité de l'information obtenue provient des concessionnaires.

[124] Chez les concessionnaires, il apprend ce qui suit :

- En hiver, même avec une batterie à pleine charge, l'utilisation d'essence est requise pour réchauffer le véhicule et pour son cycle d'entretien.
- L'hiver, l'autonomie électrique sera moindre qu'en été : il fera « comme » 60 kilomètres l'hiver et 90 kilomètres l'été.

[125] Il comprend « que le engine va tourner, soit quand l'autre moteur est froid ou c'est six semaines, un de l'autre. »

[126] Sa conjointe travaille à 22 kilomètres de la maison donc avec la Volt elle sera en autonomie électrique pendant la semaine. Mais comme il a de la famille à une plus grande distance, lorsqu'il ira les visiter il utilisera alors de l'essence. Il ne se souvient pas d'où provient cette information, mais il valide le tout avec le concessionnaire.

[127] Il consulte un site sur la Volt où il y apprend les principales caractéristiques.

[128] Il feuillette la Brochure 2016, mais il connaît déjà l'information.

[129] Il lit le manuel de l'auto après l'achat de la Volt, mais avant la prise de possession.

[130] Il n'y a pas de preuve de la représentation écrite précise des défenderesses que ce témoin aurait lue.

¹⁵⁴ Pièce D-17.

12. Andrea Michelle Gallagher (Volt Modèle 2016)¹⁵⁵

[131] Elle et son conjoint achètent une Volt 2016 en janvier de la même année. Ils vivent alors en Saskatchewan. Depuis 2018 ils résident en Ontario.

[132] Ils s'intéressent particulièrement à la double source d'énergie disponible avec la Volt et à la capacité de sa batterie.

[133] Sa recherche sur la Volt inclut la navigation sur plusieurs sites incluant le Site Web, la participation à de différents forums spécialisés en véhicules électriques, des discussions avec des concessionnaires de la Volt et avec des représentants de GM à son siège social.

[134] Elle n'a pas connaissance de plainte des propriétaires que la génératrice à essence s'active par temps froid, malgré une batterie chargée.

[135] Elle ne feuillette pas la Brochure 2016 avant l'achat de sa Volt parce que c'est un « topical document » et n'a aucun souvenir des questions posées directement à GM.

[136] Avant l'achat elle comprend que :

- La batterie électrique a une autonomie de 40-80 kilomètres.
- Le moteur à essence prolonge la distance parcourue de 550-600kilomètres.
- Elle a le contrôle de la source d'énergie utilisée jusqu'à l'épuisement de la batterie, alors que la génératrice à essence s'active automatiquement.

[137] Avec le recul, elle suppose que le Site Web est probablement sa principale source d'information.

[138] L'automobile lui est livrée dans un stationnement extérieur en Alberta. Elle ne rencontre pas de représentant pour faire le tour du véhicule et connaître toutes les fonctions de la Volt.

[139] Dans les pires conditions, lorsqu'il fait très froid à l'extérieur, elle réussit à faire 60-65 kilomètres en autonomie électrique. Elle réussit toujours à faire 40 kilomètres avec une batterie pleinement chargée.

[140] Dès l'achat, la génératrice à essence du véhicule s'active par temps froid, ce qui la surprend. Son conjoint consulte un blogue sur internet et apprend comment préprogrammer une température cible plus basse.

¹⁵⁵ Pièce D-20 et en cour.

[141] Elle ne s'en est jamais plainte aux défenderesses.

13. Pierrette Gardner (Volt modèle 2017)¹⁵⁶

[142] Mme Gardner est interrogée au préalable en janvier 2023 et lors de l'instruction, moins d'un mois plus tard. Elle admet ne pas se souvenir des sites internet ou pages de ceux-ci qu'elle aurait consultés lors de sa recherche sur la Volt avant son achat. Bien qu'elle pense avoir probablement navigué sur le Site Web, elle ne peut le confirmer. De plus, bien que son interrogatoire au préalable soit récent, son témoignage lors de l'instruction sur des points importants diffère de celui au préalable. À titre d'exemple, en interrogatoire au préalable elle confirme être satisfaite de sa Volt alors qu'à l'instruction elle nuance et confirme seulement être satisfaite de sa Volt lorsque la température ambiante n'active pas la génératrice. Qui plus est, au préalable elle confirme avoir continué à utiliser la Volt pendant l'hiver pour aller travailler alors que lors de l'instruction elle témoigne autrement.

[143] Son vague souvenir et ses contradictions rendent son témoignage peu fiable et utile dans le cadre de cette affaire.

[144] Elle s'intéresse à la Volt en raison de sa conscience écologique. Elle ne veut pas utiliser d'essence, bien qu'elle reconnaisse que la composante hybride de la Volt la sécurise. Ses déplacements quotidiens totalisant 15 kilomètres sont à l'intérieur de l'autonomie électrique de la Volt.

[145] Elle n'a pas de souvenir des sites Web ou pages consultés avant d'acheter sa Volt.¹⁵⁷ Elle n'a pas consulté de blogue ni la Brochure 2017. Sa navigation la convainc que la Volt répond à ses besoins.

[146] Elle se rend chez le concessionnaire qui lui prête le véhicule pour une fin de semaine pour un essai routier. Elle confirme alors avec le représentant que l'autonomie électrique est de 80 kilomètres.

[147] À la suite de cet essai, elle décide d'acheter une Volt 2017.

[148] Elle ne se souvient pas des explications fournies lors de la prise de possession de sa Volt.

[149] Le premier hiver quand il fait froid la génératrice à essence s'active alors que la batterie contient une charge. Elle appelle le concessionnaire qui lui explique que la

¹⁵⁶ Pièce D-19 et en cour.

¹⁵⁷ Lors de son interrogatoire au préalable et à la cour elle dit croire avoir été sur le Site Web, mais ne peut le confirmer.

génératrice à essence part lorsqu'il fait froid et comment elle peut modifier le réglage de la température préprogrammée.

[189] Elle confirme en interrogatoire au préalable que sa consommation à essence est minime malgré cette fonctionnalité de la Volt et qu'elle en est satisfaite.

[190] Elle n'a pas fait de plainte aux défenderesses.

14. Anne-Françoise Alain (Volt modèle 2019)¹⁵⁸

[191] Mme Alain désire acheter un véhicule électrique, mais le prix excède son budget. Elle regarde donc les véhicules hybrides.

[192] Avant d'acheter la Volt, elle consulte le Site Web et des sites de consommateurs.

[193] Sur le Site Web, elle remarque que la Volt a une autonomie électrique allant jusqu'à 85 kilomètres. Elle est donc certaine de pouvoir faire la majorité de ses déplacements avec l'énergie électrique, mais elle sait que l'autonomie peut diminuer lorsqu'il fait froid.

[194] Elle n'a pas pris connaissance de la Brochure.

[195] Lorsqu'elle consulte l'autonomie électrique de la Volt sur le Site Web, elle ne prend pas connaissance de la mise en garde indiquant que la génératrice à essence peut s'activer par temps froid.

[196] Lors de l'essai routier en février 2019, la génératrice ne s'active pas.

[197] Après sa prise de possession, la génératrice à essence s'actionne alors que le véhicule est en mode électrique et que la batterie a une charge. Elle vérifie le manuel du propriétaire et reprogramme la température cible à -10°C.

[198] Lorsque la température ambiante est moins que -10°C, la génératrice à essence s'active au départ pour quelques minutes et par la suite la génératrice intervient comme un simple soubresaut.

¹⁵⁸ Pièce D-18 et en cour.

ANNEXE B : REPRÉSENTATIONS CONTENUES AUX PLANS D'ARGUMENTATIONS DES PARTIES

Or, aux fins de son analyse, le Tribunal s'en remet aux représentations spécifiquement énoncées dans les plans d'argumentations comme les procureurs du demandeur l'invitent à faire lors des plaidoiries.

1. LES BROCHURES DE VENTES

1.1 2012 à 2014

[1] Essentiellement les représentations dont M. Duguay a pris connaissance avant l'achat de sa Volt figurent à la Brochure de 2012¹⁵⁹. Il la commande personnellement à partir du Site Web et la reçoit par la poste. La Brochure contient du texte accompagné d'images de la Volt. La mention qui s'y trouve relative à l'autonomie électrique contient une référence à une note qui met en garde le lecteur que cette autonomie peut varier selon le terrain, la température, et les habitudes de conduite :

Branchez la Volt pendant la nuit et la batterie au lithium-ion de 16kWh vous permet de parcourir un trajet quotidien typique avec la seule énergie électrique, sans essence ni émission polluante.¹⁶⁰

....

...Et jusqu'où cette charge vous emmènerait-elle? Vous pouvez parcourir de 40 à 80 kilomètres** exclusivement au moyen de l'énergie électrique accumulée dans la batterie au lithium-ion innovatrice de la Volt. Voulez-vous aller plus loin? Avec la Volt, vous n'avez aucun souci à vous faire grâce au mode d'autonomie prolongée permis par la génératrice à essence. Cela paraît simple? Ça l'est avec la Volt.

*Selon les essais effectués par GM.

**Suppose une batterie à pleine charge. L'autonomie de conduite réelle varie selon le terrain, la température, et les habitudes de conduite. Les caractéristiques et les capacités en matière de performance du véhicule peuvent changer.¹⁶¹

[Soulignements du Tribunal]

¹⁵⁹ Pièce P-6B.

¹⁶⁰ Pièce P-6B, p. 590 des pièces.

¹⁶¹ Pièce P-6B, p. 593 des pièces (il n'y a pas de version anglaise).

[2] Les mentions figurant aux Brochures 2013 et 2014 sont similaires et comprennent la même mise en garde quant à l'autonomie électrique annoncée.¹⁶²

1.2 2015 à 2019

[3] Questionnés par le Tribunal lors des plaidoiries, les avocats du demandeur ne peuvent identifier précisément de représentations fautives pour la période de 2015 à 2019. Ils se contentent de le renvoyer à leur plan d'argumentation.

[4] La Brochure de 2015 introduit la mise en garde spécifique quant à l'activation de la génératrice à essence par temps froid :

Avec son ingénieux système de propulsion, la Volt vous permet de couvrir votre trajet quotidien¹ avec la seule énergie électrique et elle passe imperceptiblement à l'essence pour les l'essence pour les parcours plus longs.

1. Même avec une batterie à pleine charge, la génératrice électrique à essence peut s'avérer nécessaire par basse température ambiante.

...

Et quand elle se glisse dans l'air, la Volt peut parcourir jusqu'à 61 kilomètres² sans consommer une seule goutte d'essence.

2. À pleine charge. L'autonomie réelle peut varier selon certaines conditions.

[5] Pour les Brochures visant les modèles de la Volt 2016 à 2019, celles-ci réfèrent maintenant à une « autonomie allant jusqu'à 85 km en mode électrique ». ¹⁶³ On y trouve également des mises en garde quant à l'intervention de la génératrice par temps froid :

Consommation d'énergie et autonomie de la Volt 2016 d'après les essais effectués par GM conformément aux méthodes d'essai approuvées du gouvernement du Canada. Consultez vehicles.nrcan.gc.ca pour tous les détails. À pleine charge. La consommation, l'autonomie et le coût de l'énergie réels varieront selon la température, les conditions de conduite, la façon dont vous conduisez et l'entretien de votre véhicule. Même avec une batterie à pleine charge, la génératrice électrique à essence peut s'avérer nécessaire par basse température ambiante.

¹⁶⁴

¹⁶² Pièces P-7A (anglais) et P-7B (français), p. 2 ; Pièces P-8A, p. 653 (français) et P-8B, p. 665 (anglais).

¹⁶³ Pièces P-15A (anglais) et P-15B (français), p. 2 ; Pièces P-16A (anglais) et P-16B (français), p. 2 ; Pièces P-17A (français) et P-17B (anglais), p. 2.

¹⁶⁴ Pièces P-10A (français) et P-10B (anglais) ; Pièces P-17A (français) et P-17B (anglais) ; Pièces P-15A (anglais) et P-15B (français), p. 2 ; Pièces P-16A (anglais) et P-16B (français), p. 2.

2. SITE WEB

[6] Le Site Web est la source d'information consultée le plus par les consommateurs. Toutes les spécifications de la Volt et les informations destinées aux consommateurs s'y trouvent dont notamment les manuels et guides des propriétaires et les Brochures. Il permet également aux consommateurs de poser des questions à un représentant des défenderesses par clavardage.

[7] Les défenderesses n'utilisent pas d'outil d'optimisation pour assurer que les moteurs de recherche privilégient la page de la Volt lors de l'énoncé des résultats.

2.1 De 2012 à 2014

[8] À la version 2012¹⁶⁵, on y retrouve la mention que la Volt peut parcourir 40-80 kilomètres par la seule charge électrique de la batterie, sans consommer d'essence ni émettre de gaz à effet de serre¹⁶⁶ et que la génératrice à essence prend la relève pour le reste du trajet.¹⁶⁷

[9] Il comprend également la mise en garde suivante:

Suppose une batterie à pleine charge. L'autonomie de conduite réelle varie selon le terrain, la température et les habitudes de conduite. Les caractéristiques et les capacités en matière de performance du véhicule peuvent changer.

[10] Sans être identiques, les versions de 2013¹⁶⁸ et 2014¹⁶⁹ comprennent sensiblement la même représentation quant à l'autonomie électrique¹⁷⁰ qu'en 2012 ainsi que la même mise en garde.

2.2 L'année 2015

[11] En 2015¹⁷¹, le Site Web représente ce qui suit :

L'ingénieux système de propulsion de la Volt vous permet d'effectuer tous vos déplacements quotidiens avec la batterie, et le réservoir à essence prend la relève automatiquement pour les longues distances.

...

¹⁶⁵ Pièces P-6E (français) et P-6F (anglais).

¹⁶⁶ La suite de la phrase est cachée, mais le Tribunal présume qu'il mentionne « sans l'émission d'effet de serre » ou quelque chose de similaire.

¹⁶⁷ Pièces P-6E (français) et P-6F (anglais).

¹⁶⁸ Pièces P-7C (français) et P-7D (anglais).

¹⁶⁹ Pièces P-8C (français) et P-8D (anglais).

¹⁷⁰ Il mentionne une distance de 60 kilomètres en mode exclusivement électrique.

¹⁷¹ Pièces P-9C (français) et P-9D (anglais).

Essence facultative Même si la Volt carbure aussi à l'essence, n'allez pas croire que vous passerez beaucoup de temps à la pompe. À pleine charge, la Volt peut parcourir jusqu'à 61 km environ sans consommer une seule goutte d'essence.

[12] Il contient une mise en garde qui énonce que le « [r]endement écoénergétique et autonomie de la Volt 2015 selon les essais préliminaires effectués par GM conformément aux méthodes approuvées par le gouvernement du Canada. Détails à vehicules.nrcan.gc.ca. Votre consommation réelle de carburant peut varier ». ¹⁷²

2.3 De 2016 à 2019

[13] La version 2016 du Site Web ¹⁷³ mentionne que la Volt a une « autonomie de 85 kilomètres¹ » et qu'« [a]vec une batterie au lithium-ion à pleine charge, la Volt peut parcourir jusqu'à 85 kilomètres¹ ». ¹⁷⁴ On y mentionne également que la génératrice à essence prend le relais lorsque la charge de la batterie diminue. ¹⁷⁵

[14] Elle met aussi les consommateurs en garde : « [l]a consommation, l'autonomie et le coût de l'énergie réels varieront selon la température, les conditions de conduite, la façon dont vous conduisez et l'entretien de votre véhicule ». ¹⁷⁶

[15] De 2017 à 2019, ¹⁷⁷ le Site Web mentionne que la Volt possède une autonomie allant jusqu'à 85 kilomètres avec une batterie pleinement chargée. ¹⁷⁸ On y mentionne également que si « la batterie est déchargée, la Volt peut créer une puissance électrique additionnelle grâce à sa génératrice à essence ». Enfin, la mise en garde suivante y figure :

Cotes de consommation d'énergie et autonomie de la Volt 2017 d'après les essais effectués par GM conformément aux méthodes d'essai approuvées du gouvernement du Canada. Consultez vehicules.nrcan.gc.ca pour tous les détails. Pleine charge exigée. La consommation, l'autonomie et le coût de l'énergie réels varieront selon la température, les conditions de conduite, la façon dont vous conduisez et l'entretien de votre véhicule. Même avec une batterie à pleine charge, la génératrice électrique à essence peut s'avérer nécessaire par basse température ambiante.

[Soulignements du Tribunal]

¹⁷² Pièces P-9C, p. 9 (nbp 1) ; P-9D, p. 8 (nbp 1).

¹⁷³ Pièces P-10C (français) et P-10D (anglais).

¹⁷⁴ Pièce P-10C/D, p. 2.

¹⁷⁵ Pièces P-10C, p. 753 ; et P-10D, p. 759.

¹⁷⁶ Pièces P-10C/D, p. 5.

¹⁷⁷ Pièces P-15C (français) et P-15D (anglais) ; Pièces P-16C (français) et P-16D (anglais) ; Pièces P-17C (français) et P-17D (anglais).

¹⁷⁸ Pièces P-15C, p. 2 ; Pièces P-15D, p. 1 ; Pièces P-16C/D, pp. 1-2 ; Pièces P-17C/D, p. 1.