

COUR SUPÉRIEURE

(Recours collectif)

CANADA
PROVINCE DU QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000490-090

DATE : Le 25 février 2014

SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE ROBERT CASTIGLIO, J.C.S.

RYAN SCHACHTER
Requérant

c.

TOYOTA CANADA INC.
et
TOYOTA MOTOR CORPORATION
Intimées

JUGEMENT

[1] Ryan Schachter (Schachter) présente une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif aux fins de rendre exécutoire une transaction.

I- INTRODUCTION

[2] Le 30 novembre 2009, Schachter dépose une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif à l'encontre de Toyota Canada inc. et Toyota Motor Corporation (collectivement Toyota) afin de représenter le groupe suivant :

« - all residents in Canada who own, lease, or otherwise possess Toyota and/or Lexus vehicles equipped with Electronic Throttle Control System with Intelligence ("ETCS-i"), or any other group to be determined by the Court;

Alternately (or as a subclass)

- all residents in Quebec who own, lease, or otherwise possess Toyota and/or Lexus vehicles equipped with Electronic Throttle Control System with Intelligence ("ETCS-i"), or any other group to be determined by the Court; »

[3] Le 1^{er} février 2010, Schachter amende sa requête afin d'alléguer entre autres que Toyota a conçu, distribué et mis en service certains véhicules de marque Toyota et Lexus dont le système de commande électronique du papillon des gaz (Electronic Control System with Intelligence – ECTS-i) est dangereux et défectueux puisqu'il cause, en certaines circonstances, l'accélération soudaine et involontaire du véhicule.

[4] Schachter affirme que Toyota a négligé d'incorporer dans le système électronique des mesures de sécurité essentielles afin d'assister le conducteur confronté à un tel événement.

[5] Dans le cadre de ses conclusions, Schachter demande qu'il soit ordonné à Toyota de rappeler tous les véhicules Toyota et Lexus munis d'un tel système électronique afin que les réparations soient effectuées. Il réclame aussi une condamnation pour des dommages compensatoires et punitifs.

[6] La requête de Schachter n'est que l'une des nombreuses requêtes en recours collectif déposées dans différentes provinces canadiennes basées sur des allégations d'accélération soudaine et involontaire des véhicules Toyota et Lexus.

[7] Voici un aperçu des autres requêtes déposées au Canada.

[8] Le 29 janvier 2010, Steven Hamilton dépose une requête devant la Cour supérieure de l'Ontario afin de représenter les propriétaires et locataires de tous les véhicules de marque Toyota et Lexus munis d'un système ETCS-i (la requête Hamilton). La requête réclame un dédommagement en raison des blessures, dommages matériels et pertes économiques subis par les membres du groupe.

[9] Le 1^{er} février 2010, Kendra Cole dépose à son tour une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif devant la Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan au nom de tous les propriétaires et locataires des véhicules de marque Toyota et Lexus munis du système ETCS-i (la requête Cole). La réclamation est de même nature que celle de la requête Hamilton.

[10] Le 1^{er} février 2010, Claire Vallière dépose aussi une requête devant la Cour supérieure de l'Ontario afin de représenter les propriétaires, locataires et/ou passagers des véhicules Toyota et Lexus munis du même système ETCS-i (la requête Vallière).

[11] La requête Vallière requiert compensation pour les pertes économiques, dommages matériels et blessures ayant pu résulter d'incidents d'accélération soudaine des véhicules Toyota et Lexus.

[12] Le 2 mars 2010, Charles Vigneau dépose à son tour une requête devant la Cour suprême de Nouvelle-Écosse pour tous les propriétaires et locataires des véhicules Toyota et Lexus munis du système ETCS-i (la requête Vigneau).

[13] Enfin, le 9 avril 2010, Nivela Celaj et Edward Selmani déposent une requête devant la Cour supérieure de l'Ontario pour représenter tous les propriétaires, locataires et/ou passagers des véhicules Toyota et Lexus munis du système ETCS-i (la requête Celaj/Selmani).

[14] Bien que les allégations de cette dernière requête soient similaires aux allégations de la requête Hamilton, Mme Celaj affirme aussi avoir subi des blessures corporelles à la suite d'un accident de voiture qui aurait été causé par une accélération soudaine et involontaire de son véhicule Toyota.

[15] Toutes ces requêtes déposées au Canada faisaient suite au dépôt, dans différents états américains, de requêtes similaires réclamant des dommages en raison d'incidents d'accélération soudaine et involontaire des véhicules de marque Toyota et Lexus munis du système ETCS-i.

[16] Dans le cadre de ces différentes requêtes, les requérants allèguent entre autres avoir subi des pertes économiques en raison des défauts du système d'accélération ETCS-i dont étaient munis les véhicules Toyota et Lexus. Ces pertes économiques alléguées auraient résulté en particulier de la publicité entourant certains incidents d'accélération soudaine survenus aux États-Unis.

[17] Toutes les requêtes déposées au Canada et aux États-Unis ont été vigoureusement contestées par Toyota qui a toujours prétendu que son système électronique d'accélération ETCS-i était sans reproche.

[18] De fait, les ingénieurs de Toyota ont enquêté sur plus de 700 plaintes d'accélération soudaine. Aucune de ces enquêtes n'a démontré quelque défaut de conception, de fabrication ou de fonctionnement du système électronique ETCS-i. Certaines de ces enquêtes ont conclu cependant que l'accélération soudaine pouvait avoir été causée par le déplacement du tapis du véhicule ou par un problème de blocage de la pédale d'accélération.

[19] Après des campagnes de rappel visant à résoudre ces problèmes de déplacement de tapis ou de blocage de la pédale d'accélération sur certains modèles, différentes enquêtes ont été complétées par plusieurs agences réglementaires américaines, lesquelles ont toutes conclu à l'absence d'un défaut de conception ou de fonctionnement dans le système électronique d'accélération des véhicules.

[20] Le 30 juin 2011, Transport Canada a aussi complété sa propre enquête. Ses conclusions sont semblables à celles des différentes agences américaines. Aucun problème particulier n'a été identifié à l'égard du système électronique d'accélération des véhicules Toyota et Lexus.

[21] À l'automne 2012, Toyota et les différents représentants dans les recours américains conviennent d'une entente de principe intitulée *US Economic Loss Settlement*. Cette entente est éventuellement approuvée par les tribunaux américains le 24 juillet 2013.

[22] À la suite de l'annonce du règlement intervenu aux États-Unis, les différents représentants dans les recours canadiens entament à leur tour des négociations intensives avec Toyota.

[23] Le 6 août 2013, les parties concluent « l'Entente de règlement des poursuites intentées au Canada contre Toyota relativement à l'accélération involontaire, aux pratiques de commercialisation et de vente et à la responsabilité du fait des produits », dont un exemplaire est joint au présent jugement comme **annexe 1**¹.

[24] Schachter demande au Tribunal d'approuver la transaction intervenue; il demande aussi au Tribunal d'approuver le montant des honoraires à être payés aux procureurs du groupe².

[25] Sous réserve de l'approbation de l'entente par le Tribunal, Toyota consent maintenant à l'autorisation du recours collectif. Elle invite le tribunal à approuver l'entente et, par le fait même, le montant des honoraires extrajudiciaires à être versés aux procureurs du groupe.

[26] Le 22 novembre 2013, conformément aux dispositions de l'article 1025 du *Code de procédure civile*³, le Tribunal approuve le contenu d'un avis informant les membres du groupe de l'entente intervenue et de la procédure pour son approbation et ordonne sa publication en français et en anglais dans différents journaux, le tout tel qu'il appert du plan de signification des avis du règlement annexé à l'entente de règlement (**exhibit K**).

[27] Conformément à l'avis, une audition est tenue le 3 février 2014 afin d'entendre les représentations des parties à l'égard de l'approbation de la transaction et de la détermination des honoraires des procureurs du groupe.

¹ L'entente fut approuvée par le Conseil d'administration de Toyota le 22 août 2013.

² L'entente a déjà été approuvée par la Cour supérieure de l'Ontario dans les dossiers Hamilton, Celaj/Selmani et Vallière, de même que par la Cour suprême de Nouvelle-Écosse dans le dossier Vigneau et par la Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan dans le dossier Cole.

³ LRQ c C-25.

[28] Bien que certaines objections aient été formulées entre la date de publication de l'avis et l'audition devant le Tribunal, aucun des opposants ne s'est présenté à l'audition.

[29] Quant au Fonds d'aide aux recours collectifs, son procureur a avisé le Tribunal qu'il n'avait pas l'intention de faire quelque commentaire à l'égard de la requête, vu que l'entente prévoit que les sommes éventuellement versées aux membres du groupe seront assujetties au *Règlement sur le pourcentage prélevé par le Fonds d'aide aux recours collectifs*⁴.

II- L'AUTORISATION DU RECOURS COLLECTIF

[30] Pour que la transaction puisse être approuvée, le recours collectif doit être autorisé afin de permettre à Schachter d'exercer le recours pour et au nom des membres du groupe défini par le Tribunal et, éventuellement, convenir d'une transaction en leur nom.

[31] Toyota consent maintenant à l'autorisation, mais uniquement aux fins d'approbation de l'entente de règlement.

[32] Dans *Option Consommateurs c. Banque de Montréal*⁵, le juge Gascon, alors à la Cour supérieure, résume les principes généraux applicables au stade de l'autorisation :

« [22] Au stade de l'autorisation, les paramètres qui encadrent le rôle du Tribunal sont connus et, pour la plupart, bien circonscrits. On peut les résumer ainsi :

1. Le recours collectif est un simple moyen de procédure. Ce n'est pas un régime exceptionnel. C'est une mesure sociale qui favorise l'accès à la justice en permettant une réparation comparable et équitable à tous les membres sans qu'il y ait surmultiplication de recours similaires, dans un cadre qui assure l'équilibre des forces entre les parties;
2. La procédure d'autorisation est une étape sommaire et préparatoire qui se veut un mécanisme de filtrage et de vérification, sans plus;
3. À ce stade, on ne décide pas du mérite du litige puisque les intimées conservent le droit de faire valoir tous leurs moyens de défense lors du déroulement du recours, une fois l'autorisation accordée. Il ne s'agit donc pas d'évaluer le bien-fondé de l'action

⁴ Lettre du 29 janvier 2014 de Me Frikia Belogbi adressée à Me Jeffrey Orenstein, pièce R-36.

⁵ *Option Consommateurs c. Banque de Montréal*, 2006 QCCS 5353.

au fond. La requête en autorisation n'est pas le procès, ni n'en fait partie. Elle ne décide pas du fond du débat;

4. À l'autorisation, le juge ne fait que vérifier si les conditions de l'article 1003 C.p.c. sont satisfaites, soit la qualité du représentant, la similarité ou connexité des questions de faits et/ou de droit, et le rapport juridique entre les allégations et les conclusions recherchées. Dans ce dernier cas, le fardeau en est un de démonstration, non de preuve;
5. L'approche libérale plutôt que restrictive doit prévaloir et tout doute doit bénéficier aux requérants, c'est-à-dire en faveur de l'autorisation du recours;
6. À cette étape, la discrétion est limitée. Si les quatre conditions de l'article 1003 C.p.c. sont remplies, le Tribunal doit normalement autoriser le recours.

[23] Il faut donc déterminer si ces conditions d'exercice sont respectées à la lumière des allégations de la requête, des pièces produites et des moyens de contestation soulevés. »

(Références omises)

[33] Puisque Toyota consent maintenant à l'autorisation du recours, aux seules fins d'approbation de l'entente, le Tribunal traitera sommairement de l'application des critères énoncés à l'article 1003 *C.p.c.*

a) Les recours des membres soulèvent des questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes.

[34] Schachter reproche à Toyota d'avoir conçu, fabriqué, distribué et mis en marché des véhicules dont le système électronique d'accélération est défectueux.

[35] Au paragraphe 40 de sa requête amendée, Schachter énonce les questions de faits ou de droit qu'il estime être identiques, similaires ou connexes :

« 40. The recourses of the members raise identical, similar or related questions of fact or law, namely:

- a. Are the Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i dangerous and/or defective because the ETCS-i may cause sudden unintended acceleration?
- b. Are the Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i dangerous and/or defective because the ETCS-i fails to incorporate critical failsafe measures designed to assist the driver in maintaining

- control of the vehicle in the event of a sudden unintended acceleration?
- c. Are the Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i fit to be used as intended?
 - d. Did the Respondents fail to perform adequate testing on the Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i prior to releasing them?
 - e. Did the Respondents know or should they have known that the Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i are dangerous and/or defective?
 - f. Did the Respondents fail to adequately disclose to consumers that the Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i were dangerous and/or defective or did the Respondents do so in a timely manner?
 - g. Are the Respondents responsible for all related costs (including, but not limited to, repair costs, cleaning costs, lost time, trouble and inconvenience, loss of use and enjoyment, anxiety and fear, reduced resale value) to class members as a result of the problems associated with the Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i?
 - h. Should an injunctive remedy be ordered to force the Respondents to recall and repair class members' Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i free of charge?
 - i. Are the Respondents responsible to pay compensatory, moral, punitive and/or exemplary damages to class members and in what amount? »

[36] Schachter affirme aussi que les intimées ont négligé d'incorporer dans le système électronique d'accélération des véhicules des mesures de sécurité pouvant venir en aide au conducteur confronté à des incidents d'accélération soudaine.

[37] Schachter reproche également à Toyota d'avoir négligé d'informer correctement les consommateurs au sujet des défauts dans ce système électronique.

[38] Le Tribunal est satisfait que les recours des membres soulèvent des questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes puisque le comportement fautif reproché aux intimées affecte sans distinction l'ensemble des membres du groupe, qui sont propriétaires ou locataires des véhicules visés par le recours.

b) Les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées

[39] La requête pour autorisation d'exercer le recours collectif, de même que les modalités de l'entente de règlement intervenue entre les parties et qui est soumise au Tribunal pour approbation, visent à indemniser les membres du groupe en regard des pertes monétaires que ces membres auraient subies en raison d'une diminution de la valeur des véhicules à la suite de la publicité entourant les incidents d'accélération soudaine.

[40] Les faits qui sont tenus pour avérés paraissent justifier les conclusions recherchées.

c) La composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67 C.p.c.

[41] Les consommateurs ayant acheté les véhicules Toyota et Lexus sont évidemment dispersés à travers le Québec. Plus de 1,300,000 véhicules sont visés par les différents recours institués au Canada.

[42] Il va sans dire que la composition du groupe de même que la valeur des réclamations individuelles de chacun rendent difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67 C.p.c.

d) La capacité de Schachter d'assurer une représentation adéquate des membres

[43] Le Tribunal est d'avis que Schachter, lui-même propriétaire d'une voiture Toyota, est bien renseigné, attentif aux procédures judiciaires et capable d'interagir avec ses procureurs, et ce, dans l'intérêt des membres du groupe.

[44] Tel qu'il appert de l'affidavit de Schachter signé le 16 janvier 2014, celui-ci a été impliqué dans le recours collectif depuis le tout début. Il a assisté les procureurs tout au long de la procédure et du processus de négociations qui a abouti à l'entente de règlement.

[45] Le Tribunal conclut que Schachter est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe.

[46] Le Tribunal est d'avis que les critères énoncés à l'article 1003 C.p.c. sont respectés et qu'il y a lieu d'autoriser Schachter à exercer le recours collectif pour le compte du groupe suivant :

« Les personnes physiques et les personnes morales de droit privé, les sociétés et les associations résidant au Québec qui comptaient sous leur direction ou leur contrôle au plus cinquante (50) personnes liées à elles par contrat de travail pendant la période de douze (12) mois précédant le 30 novembre 2009 et qui, à tout moment, jusqu'à l'inscription de l'Ordonnance d'Approbation, étaient propriétaires d'un véhicule Toyota ou Lexus muni d'un ETCS, conformément à la liste figurant à l'Exhibit A, offert en vente ou en location au Canada (incluant les Territoires) ou ont acheté, acquis et/ou loué un tel véhicule, détenaient un intérêt quelconque dans un tel véhicule ou un intérêt dans la valeur d'un tel véhicule (le « Groupe du Québec » ou les « Membres du Groupe du Québec »), mais excluant :

(a) Toyota Canada Inc., Toyota Motor Corporation, Toyota North America Inc., Toyota Motor Sales, USA, Inc., Toyota Motor North America Engineering & Manufacturing Inc., Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. et leurs dirigeants, administrateurs et employés; leurs sociétés affiliées et les dirigeants, administrateurs et employés de celles-ci; leurs distributeurs et les dirigeants, administrateurs et employés de ceux-ci; les Concessionnaires Toyota et les dirigeants et administrateurs de ceux-ci; (b) CTS of Canada Limited., CTS of Canada Holding Co., CTS of Canada GP, Ltd., CTS of Canada Co. et CTS Corporation, leurs dirigeants, administrateurs et employés; leurs sociétés affiliées et les dirigeants, administrateurs et employés de celles-ci et leurs distributeurs et les dirigeants, administrateurs et employés de ceux-ci; (c) les Procureurs du Groupe et leurs employés; (d) les officiers de justice affectés aux Actions et les membres de leur famille immédiate ainsi que le personnel des tribunaux affecté aux Actions. »

III APPROBATION DE LA TRANSACTION

[47] L'article 1025 *C.p.c.* stipule que la transaction n'est valable que si elle est approuvée par le Tribunal, à moins qu'elle ne soit faite sans réserve et pour la totalité de la demande.

[48] Avant d'approuver la transaction, le Tribunal doit se satisfaire que cette entente est juste, équitable et dans le meilleur intérêt des membres du groupe.

[49] Dans *Pellemans c. Lacroix*⁶, le juge André Prévost résume les critères devant guider le Tribunal appelé à se prononcer sur l'approbation d'une transaction :

« [20] Appelé à approuver une transaction, le tribunal doit tout d'abord s'assurer qu'elle est juste, équitable et dans le meilleur intérêt des membres du groupe. Les critères devant le guider sont généralement les suivants :

- les probabilités de succès du recours;

⁶ *Pellemans c. Lacroix*, 2011 QCCS 1345.

- l'importance et la nature de la preuve administrée;
- les termes et les conditions de la transaction;
- la recommandation des procureurs et leur expérience;
- le coût des dépenses futures et la durée probable du litige;
- la recommandation d'une tierce personne neutre, le cas échéant;
- le nombre et la nature des objections à la transaction;
- la bonne foi des parties;
- l'absence de collusion.

[21] L'analyse de ces critères constitue un exercice délicat puisque l'habituel débat contradictoire fait place à l'unanimité des parties qui ont signé la transaction et qui ont tout intérêt à la voir approuvée par le tribunal. D'une part, le juge n'a généralement qu'une connaissance limitée des circonstances et des enjeux du litige. D'autre part, il doit en principe encourager le règlement des litiges par la voie de la négociation, ceci étant généralement dans le meilleur intérêt des parties. Le Tribunal doit donc se montrer vigilant. »

(Références omises)

[50] Le Tribunal traitera en premier lieu des termes et conditions de l'entente intervenue entre les parties.

a) Les termes et conditions de l'entente

[51] L'entente règle l'ensemble des recours collectifs intentés au Canada à l'égard des réclamations pour pertes économiques reliées à la diminution de valeur des véhicules visés, vu la publicité entourant les incidents d'accélération soudaine.

[52] Il est à noter que l'entente ne règle aucunement les réclamations pour blessures corporelles ou dommages matériels. Les propriétaires ou locataires de véhicules Toyota ou Lexus qui prétendent avoir subi des dommages matériels ou des blessures en raison d'incidents d'accélération soudaine de leur véhicule peuvent intenter ou maintenir les recours appropriés, le cas échéant.

[53] L'entente prévoit un certain nombre de mesures compensatoires pour les membres admissibles du groupe.

[54] Ces mesures compensatoires sont décrites aux articles 9.1 à 9.4 de l'entente :

- « 9.1 **BOS pour les véhicules admissibles à un BOS⁷** – À compter de la Date d'Effet, les Membres du Groupe qui, à la date de l'Approbation Définitive de la Cour, sont propriétaires ou locataires d'un véhicule admissible à un BOS, conformément à la liste jointe à l'Exhibit R, peuvent faire installer sans frais un BOS par Toyota, chez un Concessionnaire Toyota ou Lexus, cette option étant transférable avec le Véhicule Visé. On estime que plus de trois cent quatre-vingt-douze mille (392 000) Véhicules Visés sont admissibles à un BOS en vertu du présent article, lesquels Véhicules visés n'ont pas déjà fait l'objet d'une offre d'installation de BOS. Les numéros d'identification de véhicule (« NIV ») de tous les Véhicules Visés admissibles sont inscrits dans les registres de Toyota de manière à ce que les Véhicules Visés conduits chez les Concessionnaires Toyota et Lexus puissent être identifiés et munis d'un BOS. Toyota offrira ce bénéfice graduellement à compter de la Date d'Effet et pendant deux ans à partir de la date à laquelle Toyota publie sur le site internet du Règlement un avis indiquant qu'un BOS est disponible pour le Véhicule Visé en question.
- 9.2 Toyota a déjà offert l'installation d'un BOS pour certains modèles de véhicules et, conformément à la présente Entente, Toyota continuera d'offrir l'installation d'un BOS pour les Véhicules Visés admissibles à un BOS qui n'ont pas déjà été munis d'un BOS, et elle fera parvenir, dans une forme déterminée suivant son appréciation, une lettre de rappel concernant ce bénéfice aux Membres du Groupe concernés. Depuis 2010, Toyota a offert l'installation de BOS à l'égard d'environ cent quatre-vingt-dix-sept mille (197 000) véhicules Visés et, pour les véhicules qui ne sont pas déjà munis d'un BOS, Toyota continuera d'offrir des BOS pendant au moins deux ans à compter de la date de l'Approbation Définitive de la Cour.
- 9.3 En outre, les véhicules hybrides visés sont déjà dotés d'un système Logique de Protection des Pièces qui, entre autres choses, remplit une fonction similaire au BOS, de sorte qu'ils ne sont pas admissibles aux bénéfices prévus aux paragraphes 9.1 et 9.2. Les véhicules non fonctionnels et les véhicules désignés comme récupérés, remis en état ou endommagés par une inondation ne sont pas admissibles aux bénéfices prévus aux paragraphes 9.1 et 9.2.
- 9.4 **Paiement au comptant en lieu d'un BOS** – Les Membres du Groupe qui sont propriétaires ou locataires d'un Véhicule Visé à la date de l'Approbation Définitive de la Cour peuvent réclamer un paiement de soixante-deux dollars et cinquante cents (62,50 \$) en vertu du présent paragraphe s'ils respectent les exigences en matière de Réclamations prévues par le Règlement, sauf si : a) leur véhicule admissible est un véhicule hybride; b) leur véhicule admissible a déjà été muni d'un BOS; et/ou c) leur Véhicule Visé est admissible à l'installation d'un BOS

⁷ BOS (Brake Override System) désigne un système de priorité des freins.

conformément au paragraphe 9.1 ou l'installation d'un BOS leur a déjà été offerte relativement à leur Véhicule Visé. Les réclamations des Membres du Groupe du Québec sont assujetties à la réglementation en ce qui a trait au pourcentage retenu par le Fonds d'aide aux recours collectifs. Les véhicules non fonctionnels et les véhicules désignés comme récupérés, remis en état ou endommagés par une inondation ne sont pas admissibles à cet avantage. »

(Soulignements du Tribunal)

[55] Selon les données fournies par Toyota, 778,578 propriétaires ou locataires de véhicules Toyota ou Lexus sont admissibles à recevoir cette somme de 62,50 \$.

[56] En plus de ces mesures compensatoires, Toyota offre à compter de la date d'effet (soit à compter de la 10^e journée suivant l'approbation de l'entente par le Tribunal) un programme de soutien au client, au bénéfice de tous les membres du groupe qui sont propriétaires ou locataires d'un véhicule visé en date de l'approbation de l'entente.

[57] Le programme de soutien vise à garantir la fiabilité des véhicules en offrant les réparations et les ajustements préventifs nécessaires pour corriger, le cas échéant, les vices de matériaux ou de fabrication touchant les composantes suivantes des véhicules visés :

- module de commande du moteur;
- interrupteur de régulateur de vitesse;
- assemblage de la pédale d'accélérateur;
- contacteur des feux d'arrêt;
- assemblage du corps de papillon.

[58] Ce programme d'entretien préventif se poursuivra pendant 10 ans à compter de la date d'expiration des garanties existantes couvrant chacune de ces pièces, jusqu'à concurrence d'un maximum de 240,000 kilomètres à compter de la mise en service du véhicule.

[59] Nonobstant la limite de kilométrage ou l'expiration de la garantie, chaque véhicule admissible est couvert pendant au moins trois ans à compter de la date d'approbation de l'entente.

[60] En plus de ce programme de soutien au client, Toyota s'engage à rendre disponibles au Canada les résultats pertinents d'un programme de recherche mené aux termes du règlement des poursuites intentées aux États-Unis.

[61] Toyota a déjà consacré 687 000 \$ à un programme de sensibilisation concernant la sécurité des tapis protecteurs. Toyota s'engage également à consacrer une somme de 600 000 \$ pour le financement de quatre bourses d'études qui seront offertes à des facultés de génie choisies par les parties.

[62] Cette somme de 600 000 \$ est répartie de la façon suivante :

- l'Université McGill : 150 000 \$
- l'Université de Waterloo : 150 000 \$
- l'Université de Saskatchewan : 150 000 \$
- l'Université de Cap-Breton : 75 000 \$
- l'Université Saint-Francis-Xavier : 75 000 \$

[63] Selon les données fournies par Toyota au Canada, un nombre total de 1,355,015 véhicules sont admissibles à l'une ou l'autre des mesures de compensation.

[64] Les parties affirment que la valeur totale du règlement canadien est de 157 000 000 \$, répartie de la façon suivante :

- 57 012 989 \$ pour l'installation d'un système de priorité des freins (BOS); cette installation devant être faite automatiquement dès que le propriétaire ou le locataire du véhicule se présente chez un concessionnaire Toyota ou Lexus⁸;
- 48 661 125 \$ pour couvrir le paiement comptant aux propriétaires et locataires des véhicules non admissibles à l'installation d'un système BOS⁹;
- 51 100 000 \$ pour couvrir le coût du programme de soutien au client;
- 600 000 \$ pour le financement des quatre bourses d'études.

[65] De l'avis du Tribunal, les parties surestiment la valeur du règlement intervenu.

[66] D'une part, l'installation d'un système de priorité des freins ne se fera pas sur tous les véhicules admissibles puisque bon nombre de véhicules, dont les garanties peuvent être expirées, ne sont plus nécessairement réparés chez des concessionnaires Toyota ou Lexus.

⁸ Pièce R-18, paragr. 13.

⁹ *Id.*, paragr. 14.

[67] Pour ce qui est du paiement de 62,50 \$, les parties ont convenu d'un processus de réclamation. En date du 24 janvier 2014, seulement 43,375 propriétaires ou locataires avaient déposé une réclamation, dont 20,223 pour le groupe du Québec. Tenant compte du nombre de propriétaires ou locataires admissibles (778,578), le taux de réclamation se situe à environ 5 % des personnes admissibles.

[68] Bien que la période de réclamation ne soit pas encore terminée, il n'y a aucun doute qu'une grande majorité des propriétaires ou locataires admissibles ne déposeront pas de réclamation.

[69] Quoi qu'il en soit, il demeure que le processus de réclamation du montant payable au comptant est excessivement simple. Il suffit pour le membre de soumettre une réclamation conformément à la procédure pendant la période de réclamation. Le formulaire de réclamation est disponible sur le site Internet du règlement.

[70] Crawford Class Action Services a été désignée comme administratrice provisoire des réclamations à la suite de la signification de l'avis de préapprobation. Elle continuera à être responsable de l'administration du règlement.

[71] L'entente inclut par ailleurs des dispositions particulières afin d'assurer que les propriétaires des véhicules admissibles soient mis au courant des bénéfices auxquels ils ont droit.

[72] Dans un premier temps, l'avis de préapprobation de l'entente fut transmis à l'adresse postale des propriétaires ou locataires des véhicules visés. Lorsque disponible, l'avis était aussi transmis à l'adresse courriel de ces personnes.

[73] Ces envois postaux ont été effectués entre le 13 et le 16 décembre 2013.

[74] L'avis de préapprobation fut également publié dans les journaux et magazines suivants :

- 14 décembre 2013 : Globe & Mail et National Post;
- 14 décembre 2013 : Toronto Star (anglais), The Montreal Gazette (anglais), La Presse (français), le Journal de Montréal (français), le Journal de Québec (français).

[75] L'avis fut également publié dans différents magazines tel que, Châtelaine, McClean's, People et l'Actualité.

[76] En plus de ces publications, l'avis de préapprobation apparaît sur le site Internet du règlement de même que sur le site Internet des procureurs du groupe.

[77] Bien que la liste des adresses postales des membres du groupe fournie par Toyota puisse ne pas être complètement à jour, il est estimé que l'avis de préapprobation a été porté à la connaissance de 90 % des membres du groupe¹⁰.

[78] L'entente prévoit par ailleurs que l'avis d'approbation de l'entente sera également publié dans différents journaux, tant en français qu'en anglais.

[79] Cette deuxième étape du plan de signification des avis prévoit en effet que l'avis d'approbation doit être publié dans les journaux suivants :

- Globe & Mail et Toronto Star (anglais);
- La Presse (français);
- Reader's Digest (anglais) et Sélection du Reader's Digest (français);

[80] Des communiqués de presse, en anglais et en français, seront aussi remis aux bureaux de presse canadienne.

[81] Au cours de l'audition sur l'approbation de l'entente, le Tribunal a avisé les parties qu'il estimait essentiel que l'avis d'approbation soit aussi publié dans un journal de langue anglaise de la région de Montréal de même que dans un journal francophone supplémentaire distribué dans la région de Québec.

[82] Le Tribunal ordonnera donc que l'avis d'approbation soit aussi publié dans le journal The Montreal Gazette de même que dans le journal Le Soleil.

[83] En plus de ces mesures compensatoires offertes aux membres admissibles du groupe, Toyota convient de verser une somme globale de 11 900 000 \$, incluant toutes les taxes applicables, afin d'assumer le coût des éléments suivants :

- la mise en œuvre du plan de signification des avis;
- les procédures d'administration des réclamations et autres frais d'administration du règlement;
- le paiement d'un honoraire de 2 000 \$ devant être versé à chaque représentant des différents groupes au Canada;
- les honoraires extrajudiciaires et déboursés des procureurs des différents groupes.

¹⁰ Affidavit produit par Jennifer Dewar, pièce R-24.

b) Les probabilités de succès du recours et l'importance et la nature de la preuve à être administrée

[84] Bien que Schachter affirme que son recours est bien fondé, Toyota conteste vigoureusement les différentes allégations de la requête.

[85] Les procureurs du groupe ont eu accès à une importante documentation portant sur les différents incidents d'accélération soudaine de même que sur les nombreuses enquêtes effectuées tant au Canada qu'aux États-Unis.

[86] Aux termes de ces consultations, il est apparu qu'il serait excessivement difficile de démontrer l'existence d'une défectuosité dans le système électronique d'accélération des véhicules. Il aurait aussi été très difficile de démontrer l'existence d'une perte économique reliée à la publicité entourant les incidents d'accélération soudaine¹¹.

[87] Le Tribunal rappelle que l'entente ne couvre que les réclamations pour pertes économiques reliées à la publicité entourant les incidents d'accélération soudaine. Les membres du groupe ne renoncent en conséquence aucunement à leur droit de réclamer des sommes pour dommages matériels, blessures corporelles ou en raison d'un décès relié à un éventuel incident d'accélération soudaine d'un véhicule.

[88] Essentiellement, une importante preuve technique et d'expertise était requise de la part du requérant. Or, les résultats des enquêtes menées tant aux États-Unis qu'au Canada, de même que l'affidavit du Dr Manuel¹², démontrent que le résultat d'un tel recours était pour le moins aléatoire.

[89] Ces éléments militent clairement en faveur de l'approbation de l'entente.

c) La recommandation des procureurs

[90] Les procureurs des différents groupes possèdent une importante expérience en matière de recours collectif. Ils ont eu accès à une importante documentation qui leur a permis de mener des négociations intensives avec Toyota, lesquelles ont abouti à l'entente de règlement.

[91] Ces procureurs sont tous d'avis que l'entente négociée avec Toyota est la meilleure issue possible, dans les circonstances.

¹¹ Affidavit du Dr Ernest Manuel du 10 janvier 2014, pièce R-16.

¹² *Id.*

d) Le coût des dépenses futures et la durée probable du litige

[92] Le recours de Schachter aurait donné lieu à un débat complexe et contradictoire impliquant plusieurs experts sur la question de savoir si le système d'accélération électronique des véhicules pouvait être défectueux.

[93] Il ne fait aucun doute qu'un tel procès aurait nécessité des dépenses astronomiques vu la complexité des questions soulevées.

e) Le nombre et la nature des objections

[94] Seulement 16 personnes se sont opposées à l'entente de règlement; aucune d'elles n'était présente lors de l'audition.

[95] Certains des opposants allèguent avoir été blessés ou avoir subi des dommages matériels lors d'accidents causés par l'accélération soudaine de leur véhicule. Ce motif d'opposition ne peut être retenu puisque ces personnes ne sont aucunement empêchées d'intenter ou de maintenir leur recours pour dommages matériels ou blessures corporelles subis, le cas échéant.

[96] D'autres opposants auraient voulu bénéficier de l'installation d'un système BOS; malheureusement, leur véhicule ne pouvait recevoir un tel système pour des raisons techniques.

[97] Par ailleurs, l'entente permet aux membres du groupe de s'exclure du règlement, s'ils le désirent. En date du 13 janvier 2014, 39 personnes avaient opté pour la procédure d'exclusion. Il est à noter qu'aucun des opposants n'a décidé de s'exclure du recours.

f) La bonne foi des parties et l'absence de collusion

[98] Le Tribunal ne doute aucunement de la bonne foi des parties et la nature de la transaction ne laisse voir aucune collusion entre elles.

[99] Avant d'approuver l'entente, le Tribunal doit être convaincu que ladite entente est juste, équitable et qu'elle intervient dans le meilleur intérêt des membres du groupe.

[100] Les tribunaux ont reconnu à maintes reprises que le règlement amiable d'un litige est une initiative qui se doit d'être encouragée, puisqu'il résulte d'une volonté des parties d'éviter les risques, coûts et délais d'un procès.

[101] Une entente négociée implique nécessairement un certain nombre de compromis de part et d'autre.

[102] Pour tous les motifs évoqués ci-devant, le Tribunal est d'avis que l'entente est juste, équitable et dans le meilleur intérêt des membres du groupe.

IV- LA RÉMUNÉRATION DU REPRÉSENTANT

[103] Bien que la loi ne prévoit pas une rémunération pour le représentant instituant un recours collectif, rien n'empêche les parties de convenir d'une telle compensation dans le cadre d'une transaction¹³.

[104] L'entente prévoit que Toyota verse une somme de 2 000 \$ à Schachter en considération du temps et des efforts qu'il a mis dans le litige. Une somme similaire est également payée à tous les représentants des groupes dans les autres recours canadiens.

[105] Cette indemnité est raisonnable vu l'implication de Schachter tout au long du processus judiciaire.

V- L'APPROBATION DES HONORAIRES ET DÉBOURSÉS DES PROCUREURS DU GROUPE

[106] Aux termes de l'entente soumise à l'approbation du Tribunal, Toyota verse une somme globale de 11 900 000 \$ afin de couvrir le coût des éléments suivants (taxes incluses) :

- mise en œuvre du plan de signification des avis;
- procédures d'administration des réclamations et autres frais d'administration du règlement;
- honoraires devant être versés aux représentants des différents groupes;
- honoraires extrajudiciaires et déboursés des procureurs des différents groupes visés par les différents recours canadiens.

[107] Une fois déduits les montants nécessaires pour la signification des avis, les frais d'administration du règlement et les sommes accordées aux représentants des groupes, une somme évaluée à 8 430 000 \$ demeure afin de couvrir les honoraires extrajudiciaires et déboursés des procureurs des différents groupes¹⁴.

¹³ *Union des consommateurs c. Pfizer Canada*, 2012 QCCS 16.

¹⁴ Cette somme résiduelle peut varier selon le coût final des frais d'administration du règlement.

[108] Ce montant représente une somme équivalente à environ deux fois le nombre d'heures consacrées au dossier, si ces heures avaient été facturées au taux horaire respectif des différents procureurs.

[109] La répartition de la valeur des heures consacrées au dossier par les différents procureurs, en regard de leur taux horaire respectif, est la suivante :

| | | |
|---|----------------------|--------------|
| - | Rochon Genova, LLP : | 1 200 000 \$ |
| - | Kim Orr Barrister : | 1 100 000 \$ |
| - | Merchant Law Group : | 1 000 000 \$ |
| - | Consumer Law Group : | 979 250 \$ |
| | Pour un total de : | 4 279 250 \$ |

[110] Ce facteur multiplicateur est raisonnable en tenant compte de la complexité du dossier, des importants risques assumés par l'ensemble des procureurs et du résultat obtenu.

[111] En regard de Schachter, celui-ci avait convenu d'une convention d'honoraires avec Consumer Law Group (CLG) en 2010.

[112] Cette convention d'honoraires stipule que CLG a droit de recevoir, à titre d'honoraires extrajudiciaires, le plus élevé des montants suivants :

- 30 % de la valeur totale du règlement; ou
- un montant équivalent aux heures consacrées au dossier, facturées au taux horaire respectif des différents procureurs de CLG, ce dit montant devant être multiplié par 3,5.

[113] Les sommes qui seront éventuellement distribuées aux procureurs des différents groupes représentent environ 5 % de la valeur maximale du règlement. Bien que la valeur du règlement ait pu être surestimée par les parties, il demeure que les sommes qui seront éventuellement versées aux procureurs de Schachter sont inférieures aux montants prévus dans la convention d'honoraires.

[114] Tenant compte de l'expérience des procureurs impliqués, du très important nombre d'heures consacrées au dossier, de la complexité du dossier, du risque assumé par ces procureurs et du résultat obtenu, le Tribunal est d'avis que les sommes réclamées à titre d'honoraires extrajudiciaires sont raisonnables et doivent être approuvées.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[115] **ACCUEILLE** la requête amendée pour autorisation d'exercer un recours collectif;

[116] **AUTORISE** l'exercice du recours collectif, aux fins de règlement, sous réserve des modalités de l'entente de règlement, pour le compte du groupe suivant :

Les personnes physiques et les personnes morales de droit privé, les sociétés et les associations résidant au Québec qui comptaient sous leur direction ou leur contrôle au plus cinquante (50) personnes liées à elles par contrat de travail pendant la période de douze (12) mois précédant le 30 novembre 2009 et qui, à tout moment, jusqu'à l'inscription de l'ordonnance d'approbation, étaient propriétaires d'un véhicule Toyota ou Lexus muni d'un ETCS, conformément à la liste figurant à l'exhibit A, offerts en vente ou en location au Canada (incluant les Territoires) ou ont acheté, acquis et/ou loué un tel véhicule, détenaient un intérêt quelconque dans un tel véhicule ou un intérêt dans la valeur d'un tel véhicule (le « groupe du Québec » ou les « membres du groupe du Québec »), mais excluant :

(a) Toyota Canada Inc., Toyota Motor Corporation, Toyota North America Inc., Toyota Motor Sales, USA, Inc., Toyota Motor North America Engineering & Manufacturing Inc., Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. et leurs dirigeants, administrateurs et employés; leurs sociétés affiliées et les dirigeants, administrateurs et employés de celles-ci; leurs distributeurs et les dirigeants, administrateurs et employés de ceux-ci; les concessionnaires Toyota et les dirigeants et administrateurs de ceux-ci; (b) CTS of Canada Limited., CTS of Canada Holding Co., CTS of Canada GP, Ltd., CTS of Canada Co. et CTS Corporation, leurs dirigeants, administrateurs et employés; leurs sociétés affiliées et les dirigeants, administrateurs et employés de celles-ci et leurs distributeurs et les dirigeants, administrateurs et employés de ceux-ci; (c) les procureurs du groupe et leurs employés; (d) les officiers de justice affectés aux actions et les membres de leur famille immédiate ainsi que le personnel des tribunaux affecté aux actions.

[117] **ATTRIBUE** à Ryan Schachter le statut de représentant de tous les membres du groupe;

[118] **DÉCLARE** que les réclamations du requérant et des membres du groupe sont de nature à constituer une perte financière alléguée (tel que ce terme est défini dans l'entente de règlement) découlant, notamment, de la conception, de la fabrication, de la commercialisation, de la vente et de la distribution des véhicules Toyota et Lexus munis d'un système de commande électronique du papillon des gaz, ETCS-i, le tout tel qu'il est énoncé dans la requête amendée du requérant;

[119] **AUTORISE** l'institution d'un recours collectif en fonction de la question commune suivante :

- le requérant et le groupe ont-ils subi une perte financière découlant de la conception, de la fabrication, de la commercialisation, de la vente et de la distribution de véhicules Toyota et Lexus munis d'un système de commande électronique du papillon des gaz, ETCS-i, et si tel est le cas, quelle perte économique a été subie?

[120] **APPROUVE** l'Entente de règlement des poursuites intentées au Canada contre Toyota relativement à l'accélération involontaire, aux pratiques de commercialisation et de vente et à la responsabilité du fait des produits, laquelle entente est annexée au présent jugement comme **annexe 1**;

[121] **DÉCLARE** que l'entente est juste, raisonnable et dans le meilleur intérêt des membres du groupe du Québec;

[122] **ORDONNE** que l'entente soit mise en œuvre en conformité avec l'ensemble de ses modalités;

[123] **ORDONNE** que les mesures compensatoires prévues dans l'entente soient offertes de manière à acquitter entièrement les obligations des intimées aux termes de l'entente;

[124] **DÉCLARE** que l'entente constitue une transaction conformément à l'article 2631 C.c.Q. et qu'elle lie toutes les parties ainsi que tous les membres du groupe, tel qu'il est énoncé dans l'entente;

[125] **DÉSIGNE** Crawford Class Action Services à titre d'administratrice des réclamations aux fins du règlement;

[126] **APPROUVE** l'avis, tel qu'il est reproduit à l'**exhibit L** de l'entente, lequel est joint au présent jugement comme **annexe 2**;

[127] **ORDONNE** que l'avis d'approbation de l'entente soit publié et signifié en conformité avec le plan de signification des avis tel qu'il est énoncé à l'**exhibit K** de l'entente, lequel est joint au présent jugement en tant qu'**annexe 3**;

[128] **ORDONNE** que ledit avis d'approbation de l'entente soit également publié en français dans le quotidien Le Soleil et en anglais dans le quotidien The Montreal Gazette, selon les mêmes exigences que celles qui sont prévues pour les publications dans les conditions de l'étape 2 du plan de signification des avis;

[129] **DÉCLARE** que la forme de l'avis, tel qu'il est reproduit dans l'avis et le plan de signification des avis, constitue un avis juste et raisonnable pour toutes les personnes étant en droit de recevoir tel avis, et qu'il satisfait aux exigences énoncées aux articles 1025 et 1046 C.p.c.;

[130] **ORDONNE** que les intimées paient les coûts associés au plan de signification des avis conformément aux modalités de l'entente;

[131] **DÉCLARE** que les personnes qui seraient autrement membres du groupe du Québec peuvent s'exclure de la présente procédure en faisant parvenir un formulaire d'exclusion dûment rempli et signé par celles-ci à Crawford Class Action Services, à l'attention de l'administrateur des réclamations, règlement Toyota, au plus tard 45 jours suivant la date de l'avis. La forme et le contenu du formulaire d'exclusion devant être essentiellement comme il est reproduit à l'**exhibit M** de l'entente, lequel est joint au présent jugement en tant qu'**annexe 4**;

[132] **DÉCLARE** que toute personne, entité ou organisation qui s'exclut valablement de la présente procédure ne sera pas liée par l'entente de règlement, qu'elle n'aura pas de droits à l'égard de l'entente de règlement ni ne pourra recevoir de paiements tels qu'il est prévu dans ladite entente;

[133] **APPROUVE** le montant des honoraires extrajudiciaires et déboursés des procureurs du groupe, tels qu'ils sont établis à l'article 12 de l'entente et **ORDONNE** que les intimées en fassent le paiement à Rochon Genova LLP, en fiducie, pour le compte des procureurs du groupe, dans le délai indiqué à l'article 12.3 de l'entente;

[134] **ORDONNE** qu'une somme de 2 000 \$ soit versée au requérant, en considération de ses efforts déployés tout au long de la procédure, cette somme devant être payée conformément aux modalités indiquées à l'article 12 de l'entente;

[135] **ORDONNE** que les prélèvements du Fonds d'aide aux recours collectifs soient effectués sur chaque réclamation individuelle des membres résidant au Québec, tel que prévu à l'entente, et qu'ils soient remis conformément à la *Loi sur le recours collectif*¹⁵ et le *Règlement sur le pourcentage prélevé par le Fonds d'aide aux recours collectifs*¹⁶;

[136] **LE TOUT**, sans frais.


ROBERT CASTIGLIO, J.C.S.

¹⁵ LRQ c R-2.1.

¹⁶ LRQ c R-2.1, r 2.

Me Jeffrey Orenstein
Me Josef Fridman
CONSUMER LAW GROUP

Me Joël Rochon
Me Suzanne Chiodo
ROCHON GENOVA LLP
Procureurs du requérant

Me Guy Lemay
Me Jean St-Onge
LAVERY DE BILLY

Me Glenn Zakaïb
CASSELS BROCK LAWYERS LLP
Procureurs des intimées