

# COUR SUPÉRIEURE

(Recours collectif)

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000490-090

DATE : Le 24 mai 2012

---

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE : L'HONORABLE ROBERT CASTIGLIO, J.C.S.**

---

**RYAN SCHACHTER**  
Demandeur

c.

**TOYOTA CANADA INC.**  
et  
**TOYOTA MOTOR CORPORATION**  
Défenderesses

---

## JUGEMENT

---

[1] Dans le cadre de l'audition d'une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif, Toyota Canada inc. (ci-après TCI) et Toyota Motor Corporation (ci-après TMC) (ci-après collectivement Toyota) demandent au Tribunal l'autorisation de présenter la preuve suivante :

- a) un affidavit de M. Hirohisa Kishi (ci-après Kishi), un ingénieur à l'emploi de TMC à titre de « *Division General Manager of Engine Management Systems Development Division* »;
- b) un affidavit de M. Nick Manz (ci-après Manz), un ingénieur de produits à l'emploi de TCI;
- c) un affidavit de M. Daniel Manicom (ci-après Manicom), un *brand manager* d'une division de TCI;

500-06-000490-090

PAGE : 2

- d) un affidavit de M. Faten Sabry (ci-après Sabry), un consultant en matière de faillite et de litiges impliquant la responsabilité de produits.

[2] Le requérant, Ryan Schachter (ci-après Schachter), s'oppose au dépôt des affidavits de Kishi, Manz et Sabry. Quant à l'affidavit de Manicom, il ne s'oppose pas à la production de certains documents annexés audit affidavit.

#### LA REQUÊTE EN AUTORISATION

[3] Schachter est propriétaire depuis 2006 d'un véhicule de marque Toyota Camry.

[4] Préoccupé par plusieurs incidents qu'il relie à un problème d'accélération soudaine impliquant des véhicules de marque Toyota et Lexus, Schachter dépose une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif au nom de :

« all residents in Canada who own, lease or otherwise possess Toyota and/or Lexus vehicles equiped 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; »

[5] Au soutien de sa requête, Schachter allègue ce qui suit :

- « 10. On or about 1998, Respondents began designing, manufacturing, distributing, and selling certain automobiles equipped with the Electronic Throttle Control System with Intelligence ("ETCS-i");
11. ETCS-i is described as a system whereby the engine's throttle is controlled by electronic signals that are sent from a sensor that detects the position of the gas pedal to an electronic module that determines how much throttle opening is being requested and in turn send the electronic signals to a throttle control motor that opens the throttle plate;
12. Initially, the Respondents designed their vehicle with both an electronic throttle control and a redundant mechanical linkage between the gas pedal and the engine throttle control as a failsafe in the event of a sudden unintended acceleration. This failsafe system would disconnect the ETCES-i and automatically allow the throttle to be controlled by the mechanical linkage;
13. Beginning on or about 2001, the Respondents eliminated this redundant mechanical linkage between the gas pedal and the engine throttle control on their Toyota and Lexus automobiles equipped with ETCS-i;

500-06-000490-090

PAGE : 3

14. Since that time, over 1,000 Lexus and Toyota owners have reported sudden, spontaneous acceleration of their vehicles, including crashes blamed for 19 deaths and a number of fatalities;
15. Most notably, and which was the source of much press as of recent, was the case of a family of four whose fatalities were caused by the sudden and uncontrollable acceleration of their Lexus ES 350 up to 100 miles per hour (mph) before crashing near San Diego, California on August 28<sup>th</sup> 2009;
16. Despite this knowledge over the years, the Respondents continued to design, manufacture, advertise, and distribute Toyota and Lexus vehicles equipped with ETCS-i that are susceptible to incidents of sudden unintended acceleration and fail to incorporate critical failsafe measures to assist the driver in such an event;
17. One such failsafe measure is a computer algorithm that will direct the ETCS-i to automatically reduce the engine to idle when the brakes are being applied while the throttle is in the open position. This failsafe measure has been incorporated by other automobile manufacturers in vehicles designed with electronic throttle control for years;
18. On or about November 5<sup>th</sup> 2009, a similar class action was filed in the United States District Court for the Central District of California in file number 2:09-cv-08143, the whole as appears more fully from a copy of the Class Action Complaint, produced herein as **Exhibit R-2**;
19. Toyota has decided to recall certain affected vehicles in the United States and Canada;
- 19.1 On or about November 26<sup>th</sup> 2009, Respondents issued a recall of various Toyota and Lexus models, due to what it represented was a design flaw that could cause the gas pedal to get caught on the edge of the removable floor mat and cause uncontrollable acceleration. The following models were involved in this first recall:
  - 2007-2010 Toyota Camry
  - 2005-2010 Toyota Avalon
  - 2004-2009 Toyota Prius
  - 2005-2010 Toyota Tacoma
  - 2007-2010 Toyota Tundra
  - 2009-2010 Toyota Venza
  - 2008-2010 Toyota Highlander

500-06-000490-090

PAGE : 4

- 2009-2010 Toyota Corolla
- 2009-2010 Toyota Matrix
- 2009-2010 Toyota Vibe
- 2007-2010 Lexus ES 350
- 2006-2010 Lexus IS 250 and IS 350

19.2 On or about January 21<sup>st</sup> 2010, Respondents issued a recall of various Toyota and Lexus models, due to what it now represented was due to a problem with the accelerator pedal becoming stuck in a partially depressed position or returning to the idle position slowly, thereby causing uncontrollable acceleration. The following models were involved in this second recall:

- 2009-2010 Toyota RAV4
- 2009-2010 Toyota Corolla
- 2009-2010 Toyota Matrix
- 2005-2010 Toyota Avalon
- 2007-2010 Toyota Camry
- 2010 Toyota Highlander
- 2007-2010 Toyota Tundra
- 2008-2010 Toyota Sequoia

19.3 A copy of Toyota Canada Inc.'s recall notices as appears on their website are attached hereto and produced herein as **Exhibit R-3 en liasse**;

19.4 It is becoming quite clear that the Respondents either knew or should have known about the extent of the sudden acceleration problem by at the very least September 2009, but decided to downplay the issue and blame it on the floor mats, which was a quick and easy fix, rather than to proceed to a much wider recall. Even now, after the Respondents' newest recall, they have still not addressed all of the vehicles that are equipped with ETCS-i;

19.5 In addition, numerous class actions have been filed in the United States following the news of the most recent January 2010 recall, the whole as more fully appears from a copy of these Class Action Complaints, produced herein as **Exhibit R-4 en liasse**; »

500-06-000490-090

PAGE : 5

[6] Schachter affirme que les recours des membres du groupe soulèvent les questions de droit et de faits identiques, similaires ou connexes suivantes :

« 40. [...] »

- 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? »

[7] Schachter demande qu'il soit ordonné à Toyota de réparer à ses frais les véhicules concernés. Il réclame aussi des dommages compensatoires et punitifs.

500-06-000490-090

PAGE : 6

**LA PREUVE RECHERCHÉE**

[8] Toyota affirme vouloir déposer des affidavits afin d'éclairer le Tribunal sur les éléments suivants<sup>1</sup> :

- «5. To decide whether the Petitioner should be granted leave to institute a class action against TMC and TCI, the Court should have the benefit of:
- a) an understanding of the ETCS-i in Toyota and Lexus vehicles, including its components, the fail-safe modes incorporated into the design of the ETCS-i, and the function and purpose of the brake override or brake-to-idle system introduced in Toyota and Lexus vehicles;
  - b) numerous causes or potential causes of unintended acceleration incidents exist in any vehicle, including Toyota and Lexus vehicles; that complaints or reports of unintended acceleration, in and of themselves, are not reliable evidence or even evidence of a vehicle-based defect and, more specifically, reliable evidence of a fault in the ETCS-i; that the cause of complaints or reports of such incidents or events must be verified and determined through individual investigation and assessment of each such complaint or report;
  - c) the fact that TCI has in fact carried numerous investigations of complaints alleging unintended acceleration, which complaints describe various kinds of experiences, depending on the consumer's perception or the event; that such investigations indicate a number of causes or potential causes of such complaints or events, including (*inter alia*) pedal misapplication, floor mat entrapment or normal operating conditions of the vehicle, but TCI has never identified any complaint of unintended acceleration incident that may have been caused by a defect in the ETCS-i;
  - d) the knowledge of certain regulatory investigations concerning complaints of unintended acceleration conducted by Transport Canada, the National Highway Traffic Safety Administration ("NHTSA") in the U.S.A. and other regulatory authorities in North America;
  - e) an understanding of the Toyota 2009 and 2010 recalls mentioned by the Petitioner in the Authorization Motion which, in fact, addressed, two potential *mechanical* issues in Toyota and Lexus vehicles – *neither* of which related to the correction of a defect in the ETCS-i in affected models;

---

<sup>1</sup> Paragraphe 5 de la requête des intimés pour permission de présenter une preuve.

500-06-000490-090

PAGE : 7

- f) an understanding of investigations by regulatory authorities responsible for motor vehicle safety in both Canada and the U.S.A. that span almost a decade and which specifically address complaints or reports of unintended acceleration in Toyota and Lexus vehicle allegedly caused by a defect in the ETCS-i, including:
- i. the investigations into the San Diego accident on August 28, 2009 (the "Saylor accident") mentioned in the Authorization Motion which investigations determined that the entrapment of the acceleration pedal by an incompatible floor mat was the cause of the accident or uncontrolled acceleration and not a defect in the ETCS-i;
  - ii. investigations and analysis of certain Defect Petitions or complaints by consumers to NHTSA which investigations and analysis did not identify a defect trend or wide spread defects in Toyota and Lexus vehicles related to the ETC-i;
  - iii. the report entitled "Technical Assessment of Toyota Electronic Throttle Control (ETC) Systems", released by NHTSA in February 2011 (the "NHTSA Report"), together with the Technical Support to the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) on the Reported Toyota Motor Corporation (TMC) Unintended Acceleration (UA) Investigation prepared by the NASA Engineering and Safety Centre dated January 18, 2011 (the "NASA Report") which investigations identified no electronic or vehicle-based cause for unintended acceleration in Toyota recalls initiated in 2009 and 2010 concerning floor mats and sticking pedal in certain Toyota and Lexus models;
  - iv. the investigation and analysis of numerous consumer complaints to Transport Canada which investigations have identified no vehicle issue in Toyota and Lexus vehicles, other than those previously identified and addressed by TCI;
  - v. economic evidence and analysis concerning the determination of the impact, if any, that any alleged defect in the ETCS-i in Toyota and Lexus vehicles could have had on a class-wide basis and, more specifically, that the numerous individual factors and context in which such damages or losses are claimed to have been sustained, militate against the assessment or calculation of alleged damages or losses on a class-wide basis. »

500-06-000490-090

PAGE : 8

[9] Toyota invoque son droit à une défense pleine et entière à l'étape de l'autorisation. Selon Toyota, la preuve recherchée est pertinente et nécessaire afin de permettre au Tribunal d'analyser l'application des critères de l'article 1003 du *Code de procédure civile*<sup>2</sup>.

### ANALYSE ET DISCUSSION

[10] L'article 1003 *C.p.c.* confère au Tribunal la discrétion d'autoriser une preuve au stade de l'autorisation.

[11] Dans *Option aux consommateurs c. Banque Amex du Canada*<sup>3</sup>, le juge Clément Gascon fait une révision de la jurisprudence portant sur les critères qui doivent guider le Tribunal dans l'exercice de cette discrétion :

« [20] Cela dit, au chapitre du mérite maintenant, le Tribunal retient de la jurisprudence pertinente les sept (7) propositions suivantes comme devant servir de guide dans l'analyse des requêtes formulées par les *Banques*:

- 1) puisque, dans le cadre du mécanisme de filtrage et de vérification qui caractérise la requête en autorisation, le juge doit, si les allégations de faits paraissent donner ouverture au droit réclamé, accueillir la requête et autoriser le recours, il n'y aura pas, dans tous les cas, la nécessité d'une preuve;
- 2) en vertu du nouvel article 1002 *C.p.c.*, le retrait de l'obligation d'un affidavit et la limitation des interrogatoires à ceux qui sont autorisés assouplissent et accélèrent le processus sans pour cela stériliser le rôle du juge, car la loi lui reconnaît la discrétion d'autoriser une preuve pertinente et appropriée dans le cadre du processus d'autorisation;
- 3) c'est en utilisant sa discrétion, qu'il doit bien sûr exercer judiciairement, que le juge doit apprécier s'il est approprié ou utile d'accorder, dans les circonstances, le droit de présenter une preuve ou de tenir un interrogatoire. Idéalement et en principe, cette preuve et ces interrogatoires se font à l'audience sur la requête en autorisation et non hors cour;
- 4) pour apprécier s'il est approprié ou utile d'accorder la demande faite, le juge doit s'assurer que la preuve recherchée ou l'interrogatoire demandé permettent de vérifier si les critères de l'article 1003 *C.p.c.* sont remplis;
- 5) dans l'évaluation du caractère approprié de cette preuve, le juge doit agir en accord avec les règles de la conduite raisonnable et

<sup>2</sup> *Code de procédure civile*, L.R.Q. c C-25.

<sup>3</sup> *Option Consommateurs c. Banque Amex du Canada*, 2006 QCCS 6290.



500-06-000490-090

PAGE : 9

de la proportionnalité posées aux articles 4.1 et 4.2 *C.p.c.*, de même qu'en accord avec la règle de la pertinence eu égard aux critères de l'article 1003 *C.p.c.*;

- 6) le juge doit faire preuve de prudence et ne pas autoriser des moyens de preuve pertinents au mérite puisque, à l'étape de l'autorisation du recours, il doit tenir les allégations de la requête pour avérées sans en vérifier la véracité, ce qui relève du fond. À cette étape de l'autorisation, le fardeau en est un de démonstration et non de preuve;
- 7) Le fardeau de démontrer le caractère approprié ou utile de la preuve recherchée repose sur les intimés. Aussi, il leur appartient de préciser exactement la teneur et l'objet recherchés par la preuve qu'ils revendiquent et les interrogatoires qu'ils désirent, en reliant leurs demandes aux objectifs de caractère approprié, de pertinence et de prudence déjà décrits.

L'objectif recherché n'est pas de permettre des interrogatoires ou une preuve tous azimuts et sans encadrement, mais plutôt d'autoriser uniquement une preuve et/ou des interrogatoires limités sur des sujets précis bien circonscrits. »

(Références omises)

[12] Tenant compte de ces critères, les affidavits proposés par Toyota doivent-ils être admis en preuve, à l'étape de l'autorisation de la requête?

### 1- **L'affidavit de Kishi**

[13] Toyota affirme que cet affidavit est pertinent et nécessaire afin de corriger certaines affirmations de Schachter à l'égard de la description du système ETCS-i et de la fonction « *brake override* ou *brake to idle system* » que l'on retrouve dans les véhicules de marque Toyota ou Lexus.

[14] Toyota affirme aussi que cet affidavit est nécessaire afin que le Tribunal puisse apprécier les mesures de sécurité introduites dans le système ETCS-i.

[15] Bien que les allégations de faits de la requête doivent être tenues pour avérées, à l'étape de l'autorisation, le Tribunal conclut que l'affidavit de Kishi est nécessaire et utile pour l'éclairer sur le fonctionnement du système ETCS-i et sur les mesures de sécurité qui y sont incorporées.

[16] Les caractéristiques et le mode de fonctionnement du système ETCS-i sont des questions techniques qui sont au cœur des allégations de la requête. L'affidavit de Kishi comporte des précisions utiles et pertinentes pour que le Tribunal puisse apprécier l'application du critère énoncé à l'article 1003 b) *C.p.c.*

500-06-000490-090

PAGE : 10

[17] Le Tribunal autorisera le dépôt de l'affidavit de Kishi, y incluant les annexes, à l'exception des paragraphes 4, 5 et 6 qui relèvent de l'opinion de l'affiant.

## **2- L'affidavit de Manz**

[18] Par le dépôt de cet affidavit, Toyota cherche à établir, entre autres, que chaque situation d'accélération soudaine d'un véhicule doit être étudiée individuellement afin d'en connaître les circonstances précises dans le but de déterminer la cause de l'incident.

[19] À cet effet, Toyota désire déposer différents rapports d'enquête portant sur des allégations d'accélération soudaine de véhicules, lesquels rapports démontreraient que les plaintes des conducteurs ne peuvent constituer une source fiable d'informations pour expliquer les différents incidents.

[20] L'affidavit de Manz constitue un témoignage d'opinion fondée essentiellement sur la révision de rapports d'enquêtes effectuées par diverses autorités réglementaires à la suite d'allégations d'accélération soudaine de véhicules.

[21] L'affidavit de Manz repose essentiellement sur du oui-dire et porte sur des questions qui relèvent du mérite de la requête.

[22] Le Tribunal conclut que cette preuve n'est ni utile ni pertinente à l'étape de l'autorisation de la requête, étape, faut-il le rappeler, où le fardeau du requérant en est un de démonstration.

## **3- L'affidavit de Manicom**

[23] Cet affidavit traite essentiellement des éléments suivants :

- les campagnes de rappel auxquelles la requête de Schachter réfère (paragraphes 7 à 37 de l'affidavit);
- les différentes enquêtes menées par les autorités policières ou réglementaires portant sur des allégations d'accélération soudaine de véhicules (paragraphes 38 à 83 de l'affidavit).

[24] Le Tribunal autorisera le dépôt de cet affidavit en ce qui concerne les campagnes de rappel initiées par Toyota.

[25] Ces campagnes de rappel sont alléguées de façon particulière par Schachter. Il y a lieu de permettre à Toyota de compléter cette information, ce qui n'est d'ailleurs pas contesté par Schachter.

500-06-000490-090

PAGE : 11

[26] Par ailleurs, en ce qui concerne les paragraphes 38 à 83 de cet affidavit, pour les mêmes raisons que celles indiquées par le Tribunal à l'égard de l'affidavit de Manz, le Tribunal est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'autoriser cette preuve.

[27] Les paragraphes 38 à 83 résument l'opinion de Manicom, opinion fondée sur la révision d'un certain nombre de rapports d'enquêtes menées par des autorités policières ou réglementaires à la suite d'allégations d'accélération soudaine de véhicules.

[28] Ces paragraphes reposent essentiellement sur du oui-dire et constituent un témoignage d'opinion qui relève du mérite de la requête.

#### **4- L'affidavit de Sabry**

[29] Par le dépôt de cet affidavit, Toyota cherche à introduire en preuve un rapport d'expert dans lequel l'affiant répond à la question suivante<sup>4</sup> :

« 6. I have been asked by Counsel for Toyota to assess whether the impact, if any, of an alleged ETCS-i defect can be quantified on a class wide basis without reference to each class member's individual information. »

[30] Le Tribunal est d'avis qu'il n'est pas approprié ou utile, à l'étape de l'autorisation, de permettre le dépôt d'un tel rapport d'expert.

[31] Le Tribunal rappelle qu'au stade de l'autorisation, le fardeau du requérant en est un de démonstration. Permettre le dépôt de ce rapport d'expert, à cette étape-ci, imposerait au requérant un fardeau excessif.

[32] Au surplus, l'opinion de Sabry porte principalement sur la relation entre les incidents allégués par Schachter et l'impact possible sur la valeur d'un véhicule. Cette opinion repose sur des faits qui ne sont ni allégués ni prouvés et porte sur des questions qui relèvent de toute façon du mérite de la requête.

#### **POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :**

[33] **ACCUEILLE** partiellement la requête;

[34] **AUTORISE** le dépôt d'une version modifiée de l'affidavit (y incluant les annexes) de M. Hirohisa Kishi, de laquelle les paragraphes 4, 5 et 6 de la version faisant l'objet d'un certificat notarial du 24 octobre 2011 sont supprimés;

---

<sup>4</sup> Rapport d'expertise de Faten Sabry du 27 octobre 2011, paragr. 6.

500-06-000490-090

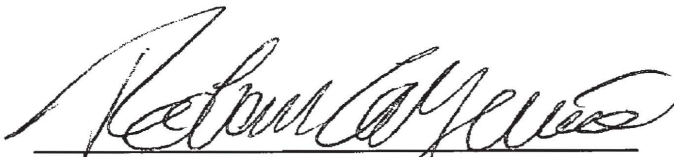
PAGE : 12

[35] **AUTORISE** le dépôt d'une version modifiée de l'affidavit du 26 octobre 2011 de M. Daniel Manicom (y incluant les annexes A, B, C, D, E, F, G, H et J), de laquelle les paragraphes 3, 6, 13 et 38 à 83 inclusivement sont supprimés;

[36] **REFUSE** le dépôt des affidavits de MM. Faten Sabry et Nick Manz;

[37] **RÉSERVE** le droit du requérant d'interroger MM. Hirohisa Kishi et Daniel Manicom sur les affidavits et annexes déposés, lesdits interrogatoires devant avoir lieu devant le Tribunal au moment de la présentation de la requête pour autorisation d'exercer un recours collectif;

[38] **FRAIS À SUIVRE.**



ROBERT CASTIGLIO, J.C.S.

Me Jeffrey Orenstein  
Procureur du demandeur

Me Guy Lemay  
Me Jean St-Onge  
Me Jean-Philippe Lincourt  
LAVERY DE BILLY  
Procureurs des défendeurs

Date d'audience : Le 16 février 2012