

COUR SUPÉRIEURE

(Chambre des actions collectives)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 500-06-000680-138

DATE : 23 juin 2025

SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE CATHERINE MARTEL, J.C.S.

KATIA GRAND-MAISON
Demanderesse
c.

MAZDA CANADA INC.
Défenderesse

JUGEMENT

JM3321

TABLE DES MATIÈRES

APERÇU	2
ANALYSE.....	3
1. Contexte	3
1.1 Cotes de consommation de carburant.....	3
1.2 Technologie SkyActiv	5
2. Jugement d'autorisation.....	6
3. Faits relatifs à la Demanderesse	7
4. Expertises en demande	11
4.1 Qualification des experts	11
4.2 Essais comparatifs	12

5. Cause d'action principale : Cotes erronées	15
5.1 Cause d'action non autorisée	16
5.2 Cause d'action non fondée en faits	17
6. Cause d'action subsidiaire : Cotes trompeuses	26
6.1 Garantie de conformité (art. 41 L.p.c.)	27
6.2 Représentations trompeuses (art. 218 et 219 L.p.c.)	33
6.3 Omission de divulguer un fait important (art. 228 L.p.c.)	39
7. Mesures de réparation recherchées	41
7.1 Dommages compensatoires	41
7.2 Réduction de prix	43
7.3 Dommages punitifs	44
8. Frais de justice	45
CONCLUSION	46

APERÇU

[1] La demanderesse Katia Grand-Maison (« **Demanderesse** ») a obtenu l'autorisation d'exercer une action collective¹ à l'encontre de la défenderesse Mazda Canada inc. (« **Mazda** » ou « **Défenderesse** ») au nom des consommateurs ayant acheté ou loué des véhicules de marque Mazda³ des années modèle 2012, 2013 et 2014 équipés de la technologie SkyActiv (« **Véhicules** »).

[2] La Demanderesse soutient que les Véhicules n'offrent pas les économies d'essence annoncées dans les publicités de Mazda. Plus précisément, elle soutient que les cotes de consommation d'essence publicisées par Mazda pour les Véhicules sont erronées.

[3] Subsidiairement, elle argue que même si les cotes de consommation étaient justes, l'utilisation qu'en fait Mazda dans ses publicités est trompeuse et contrevient à la *Loi sur la protection du consommateur*² (« **L.p.c.** »), car la consommation réelle de carburant des Véhicules excéderait la consommation annoncée.

[4] Mazda conteste ces prétentions. Elle argue que la cause d'action principale de la Demanderesse n'a pas été autorisée dans le Jugement d'autorisation et qu'elle n'est pas valablement soumise au Tribunal. Au surplus, elle affirme que la preuve d'expertise produite en demande n'établit pas de manière probante que les cotes de consommation utilisées dans les publicités seraient erronées.

[5] Quant à la cause d'action subsidiaire, Mazda soutient que ses publicités ne sont pas trompeuses, parce qu'elles indiquent que les résultats réels peuvent varier des cotes

¹ *Grand-Maison c. Mazda inc.*, 2016 QCCS 2428 (« **Jugement d'autorisation** »).

² RLRQ c. P-40.1.

de consommation. Au surplus, elle soutient que la consommation réelle de carburant des Véhicules est substantiellement conforme aux cotes publicisées.

[6] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal conclut que la Demanderesse n'a pas fait la preuve que les cotes publicisées par Mazda sont erronées ou que leur utilisation à des fins publicitaires contrevient à la L.p.c. Par conséquent, le Tribunal rejette l'action collective.

ANALYSE

1. CONTEXTE

1.1 Cotes de consommation de carburant

[7] Les cotes de consommation de carburant (« **Cotes** ») sont au cœur de cette action collective. Il convient donc d'en décrire l'origine et la raison d'être.

[8] Ces Cotes sont établies par les manufacturiers à partir d'essais normalisés effectués en laboratoire, selon des protocoles stricts s'inspirant de ceux établis par le *Environmental Protection Agency* (« **EPA** ») américain (les « **Essais de certification** »).

[9] À l'époque des faits en litige, la procédure applicable était le protocole d'essai à deux cycles, élaboré par l'EPA et prescrit par des directives du gouvernement du Canada (« **Directives** »)³.

[10] Les Cotes de consommation d'essence des Véhicules ont été établies selon ce protocole par le fabricant des Véhicules, Mazda Motor Corporation (« **Mazda Motor Corp.** »), la société mère de la Défenderesse au Japon. La Défenderesse les a ensuite transmises à Ressources Naturelles Canada (« **RNCan** ») et elle s'en est servi dans ses messages publicitaires et son matériel promotionnel.

[11] Les Cotes sont utilisées par RNCan aux fins de la publication d'un *Guide de consommation de carburant* destiné aux automobilistes (« **Guide** »)⁴. Elles sont aussi reproduites sur des étiquettes qui doivent obligatoirement être apposées par Mazda sur chaque véhicule neuf vendu au Canada (l'étiquette « ÉnerGuide »)⁵.

³ *Guidelines for Determination and Submission of Fuel Consumption Data for Fuel Consumption Labelling – Model Year 2012*, pièces D-12.1.3 et D-18.1.43, Annexe A. La procédure d'Essais de certification est également décrite à la pièce P-72, Annexe E et la pièce D-11, p. 5.

⁴ Plusieurs versions des Guides sont reproduites aux pièces P-29 à P-37 (en français) et D-1 à D-3 (en anglais). Le Tribunal réfèrera au Guide de 2012 dans sa version française (pièce P-29), qui est celui que la Demanderesse a consulté avant d'acheter son véhicule.

⁵ L'article 10 des Directives prévoit l'obligation d'apposer l'étiquette ÉnerGuide aux véhicules vendus. Cette obligation découle également de l'article 6 de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*, LRC 1985, c M-9. Le Guide de RNCan réfère aussi à l'obligation d'apposer cette étiquette : pièce P-29, p. 6-7.

[12] Le Guide est le fruit d'une collaboration entre RNCan et les manufacturiers de véhicules⁶. Il répertorie les Cotes de chaque véhicule vendu au Canada et fournit plusieurs renseignements importants concernant la consommation d'essence en général, et les Cotes en particulier.

[13] Le Guide décrit sommairement la procédure d'Essais de certification. Il précise que les Cotes de consommation qui en résultent visent à permettre aux automobilistes de comparer la consommation de carburant de différents modèles de voitures et qu'elles peuvent les aider à choisir le véhicule le plus écoénergétique qui correspond à leurs besoins⁷.

[14] Le Guide indique que les Cotes représentent la consommation qu'une personne « peut atteindre » si elle entretient adéquatement son véhicule et qu'elle adopte une conduite écoénergétique⁸. Il précise toutefois qu'« aucun essai ne peut simuler toutes les combinaisons de conditions de conduite auxquelles sont exposés les conducteurs » et que la consommation d'un véhicule « différera des cotes publiées », selon la façon de conduire le véhicule, l'endroit et le moment où il sera conduit⁹.

[15] La preuve administrée en l'instance le confirme. En effet, les expertises démontrent que la consommation d'essence varie en fonction d'un grand nombre de facteurs relatifs au conducteur (notamment sa façon de conduire, d'accélérer, de freiner et l'utilisation d'accessoires tels que le climatiseur ou le toit ouvrant), au véhicule (notamment son degré d'usure et son état d'entretien et de fonctionnement) et à l'environnement (notamment la température extérieure, la circulation routière, l'état de la chaussée, la sinuosité, le dénivelé et la durée du trajet emprunté, etc.).

[16] La preuve indique qu'il est impossible de concevoir une procédure d'essai en laboratoire qui reproduirait l'ensemble des conditions d'utilisation des véhicules sur la route. Celles-ci varient presque à l'infini en fonction du conducteur, du véhicule et de l'environnement dans lequel il est opéré.

[17] On peut donc dire que les Cotes représentent la « consommation théorique » des véhicules, soit une consommation établie dans le cadre d'Essais de certification menés en laboratoire, par opposition à leur « consommation réelle », soit celle qui sera obtenue sur la route par un conducteur en particulier, dans un véhicule donné, à un moment donné.

[18] Par ailleurs, les Directives du gouvernement limitent le type de représentations qui peuvent être faites aux consommateurs concernant la consommation de carburant. Elles

⁶ Pièce P-29, p. 2. Sur l'origine de cette collaboration, voir le *Protocole d'entente entre l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada* du 21 février 1996 (document soumis en plaidoirie et non coté).

⁷ Pièce P-29, p. 1.

⁸ Pièce P-29, p. 5.

⁹ Pièce P-29, p. 5.

prévoient en effet que seules les Cotes établies conformément aux Essais de certification prescrits devraient être utilisées à des fins publicitaires¹⁰.

[19] Cela dit, elles soulignent que la publicité relative à la consommation de carburant peut être assujettie à d'autres règles ou normes provinciales ou fédérales, et que l'acceptation des données de certification approuvées par RNCAN ne garantit pas qu'elles seront jugées acceptables par d'autres régulateurs¹¹.

[20] En d'autres termes, les Directives indiquent que l'acceptation des Cotes par RNCAN ne garantit pas que leur utilisation à des fins promotionnelles sera conforme à la loi ou à la réglementation applicable.

1.2 Technologie SkyActiv

[21] Vers la fin des années 2010, les ingénieurs de Mazda Motor Corp. au Japon développent une nouvelle technologie de motorisation qu'ils appellent « SkyActiv ». Cette technologie combine l'utilisation d'un moteur à injection directe à haut taux de compression et d'une transmission à six rapports¹².

[22] Mazda Motor Corp. incorpore la technologie SkyActiv dans les modèles Mazda3 à compter de 2012. En 2012 et 2013, elle est offerte en option sur le modèle Mazda3 GS. Les consommateurs doivent alors payer davantage pour obtenir cette technologie¹³. Le consommateur qui acquiert un modèle GS SkyActiv bénéficie cependant de nombreuses options qui ne sont pas incluses dans le modèle de base.

[23] À compter de 2014, la motorisation SkyActiv est incluse de série dans tous les modèles de Mazda3. Cette année-là, le Véhicule est aussi redessiné.

[24] La preuve établit que les Véhicules dotés de la technologie SkyActiv consomment moins d'essence que les modèles comparables qui sont dotés d'une motorisation conventionnelle.

[25] La Demanderesse soutient toutefois que les économies d'essence annoncées par Mazda ne sont pas aussi importantes que les Cotes de consommation de carburant le laissent entendre.

¹⁰ Directives, art. 12.1.2.

¹¹ Directives, art. 12.2.1.

¹² Pièce P-72, p. 4.

¹³ À titre d'exemple, en 2012, le consommateur qui souhaite acheter une Mazda3 dotée de la technologie SkyActiv doit se procurer un modèle GS-SKY, qui coûte 3 450 \$ de plus que le modèle GX (modèle de base) et 850 \$ de plus que le modèle GS (soit le modèle équivalent, sans la technologie SkyActiv), selon le prix au détail suggéré : pièce P-3, p. 2.

2. JUGEMENT D'AUTORISATION

[26] Le 18 mai 2016, l'Honorable Michel Yergeau, J.C.S. autorise la Demanderesse à exercer une action collective au nom des personnes suivantes (« **Groupe** ») :

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

[27] Le jugement d'autorisation souligne d'entrée de jeu que l'action collective autorisée concerne « la différence entre la consommation réelle d'essence de certains véhicules vendus par la défenderesse et la consommation affichée dans les publicités diffusées par le fabricant »¹⁴.

[28] Dans le cadre de son analyse du critère de l'apparence de droit, le juge Yergeau reconnaît qu'il n'y a pas de garantie que la consommation réelle d'un modèle de véhicule correspondra à la Cote de consommation publiée pour celui-ci¹⁵.

[29] Il souligne toutefois que les Cotes de consommation sont établies à des fins de comparaison, alors que les publicités de Mazda misent sur la Cote en elle-même et font abstraction de leur dimension comparative¹⁶.

[30] Selon lui, il en découle des attentes chez les consommateurs¹⁷. Il considère que ces attentes auront été trompées s'il s'avère que la performance réelle des Véhicules, soit celle qui peut être atteinte sur la route, diffère substantiellement de la consommation annoncée par les Cotes de consommation¹⁸.

[31] Le juge Yergeau reconnaît que les publicités de Mazda indiquent que les Cotes annoncées « reposent sur des critères et méthodes approuvées par le gouvernement du Canada » et que « les résultats réels peuvent varier ».

[32] Il estime toutefois que cette affirmation est équivoque¹⁹ et qu'elle ne permet pas de soupçonner que la différence entre la Cote affichée et la consommation réelle « peut atteindre 25%, 50%, 60%, voire 75% », comme ce serait le cas selon les allégations de la demande en autorisation et les pièces produites au soutien²⁰.

[33] En somme, le juge autorise la Demanderesse à exercer une action collective qui traitera de la différence entre la consommation théorique reflétée dans les Cotes utilisées

¹⁴ Jugement d'autorisation, par. 2.

¹⁵ Jugement d'autorisation, par. 49.

¹⁶ Jugement d'autorisation, par. 53 et 56.

¹⁷ Jugement d'autorisation, par. 56.

¹⁸ Jugement d'autorisation, par. 57-58.

¹⁹ Jugement d'autorisation, par. 57.

²⁰ Jugement d'autorisation, par. 58.

dans les publicités de Mazda et la consommation réelle des véhicules, sur les routes du Québec.

[34] Le Jugement d'autorisation identifie comme suit les questions de fait et de droit à être traitées collectivement²¹ :

- a) Est-ce que la Défenderesse a fausement représenté la consommation d'essence de ses véhicules Mazda3 SkyActiv en contravention avec la L.p.c.?
- b) Ces fausses représentations constituent-elles une faute entraînant la responsabilité de Mazda?
- c) Si la responsabilité de Mazda est engagée, les membres du groupe ont-ils droit au remboursement de la différence de prix entre le modèle régulier de la Mazda3 et le modèle équipé du système SkyActiv ainsi qu'au remboursement du coût de l'essence payé en trop?
- d) Si la responsabilité de Mazda est engagée, les membres du groupe ont-ils droit à des dommages-intérêts punitifs en vertu de la L.p.c.? Si oui, à combien ont-ils droit?

[35] Le Jugement d'autorisation identifie également les conclusions qui pourront être recherchées. Celles-ci concernent le recouvrement collectif de la différence entre le prix des Véhicules et des modèles réguliers, le recouvrement collectif de dommages correspondant au coût de l'essence payé en trop et le recouvrement collectif de dommages punitifs au montant de 500 \$ par membre.

3. FAITS RELATIFS À LA DEMANDERESSE

[36] La Demanderesse témoigne qu'en 2012, elle voit les publicités de Mazda qui réfèrent à la consommation d'essence et qu'elle s'y intéresse, puisqu'elle recherche une voiture économe en carburant.

[37] Les publicités qu'elle consulte indiquent que les Véhicules ont une Cote de consommation de carburant de 4,9 litres aux 100km sur la route et de 7,1 litres aux 100km en ville.

[38] La Demanderesse prend alors connaissance de la note inscrite en petits caractères en marge de la publicité, qui indique que la Cote annoncée est une estimation qui s'appuie sur des critères et des méthodes d'essais approuvés par le gouvernement du Canada et que les résultats réels peuvent varier.

²¹ Jugement d'autorisation, par. 85.

[39] La Demanderesse consulte ensuite le Guide publié par Ressources Naturelles du Canada en 2012²². Celui-ci contient les mentions suivantes, dont elle a pris connaissance²³ :

Les cotes estimatives qui figurent sur l'étiquette ÉnerGuide pour les véhicules et dans le Guide de consommation de carburant 2012, indiquent la consommation de carburant que votre véhicule peut atteindre si vous l'entretenez bien et si vous pratiquez une conduite écoénergétique.

Les cotes fournissent une base de comparaison fiable de la consommation de carburant de différents véhicules. Cependant, aucun essai ne peut simuler toutes les combinaisons de conditions de conduite auxquelles sont exposés les conducteurs. La consommation de carburant de votre véhicule différera des cotes publiées selon votre façon de conduire, l'endroit où vous conduisez et le moment de la journée.

Les facteurs suivants peuvent influencer grandement sur la consommation de carburant de votre véhicule : votre façon de conduire, l'accélération du véhicule, le freinage et la vitesse à laquelle vous roulez, l'âge et l'état de fonctionnement du véhicule, la température extérieure, les conditions climatiques, la circulation et l'état de la route, ainsi que le type de transmission et d'accessoires consommateurs d'énergie (p. ex., le climatiseur) dont votre véhicule est équipé. En outre, de petites variations dans les procédés de fabrication des véhicules peuvent causer des différences dans la consommation de carburant entre deux véhicules de même marque et de même modèle, et certains véhicules n'atteignent pas la consommation optimale de carburant avant d'avoir parcouru de 6 000 à 10 000 km.

Les cotes estimatives publiées sont des outils utiles pour comparer la consommation de carburant des véhicules avant d'en faire l'achat, mais il est possible qu'elles n'indiquent pas avec précision la consommation de carburant que vous obtiendrez.

[caractère gras dans l'original, soulignements ajoutés]

[40] Au mois de mars 2013, la Demanderesse et son conjoint se procurent une Mazda3 GS-SKY 2012 auprès du concessionnaire Planète Mazda, au prix de 22 574 \$ (avant les taxes et les accessoires)²⁴. Elle témoigne avoir payé 3 700 \$ de plus que le modèle de base (qu'elle identifie comme étant le modèle GX), qui était alors offert en vente par ce concessionnaire au prix de 18 874 \$.

²² Pièce P-29.

²³ Pièce P-29, p. 5-6.

²⁴ Pièce P-1. Planète Mazda est l'un des concessionnaires du réseau de concessions de la Défenderesse au Québec. Il s'agit d'une personne morale distincte de Mazda.

[41] La Demanderesse témoigne qu'avant de faire cet achat, elle interroge le vendeur de Planète Mazda sur la consommation d'essence du modèle SkyActiv. Elle rapporte que le vendeur lui répond qu'elle peut s'attendre à la performance indiquée aux Cotes et que c'est la consommation qu'il obtient avec son propre véhicule. En plaidoirie, elle reconnaît toutefois que Mazda ne peut pas être tenue responsable des déclarations de ce vendeur, qui est l'employé de Planète Mazda.

[42] Le vendeur lui remet aussi une brochure qui fait état de la Cote de consommation, dont elle prend connaissance avant d'acheter la voiture²⁵. La brochure contient une note de bas de page indiquant que la consommation d'essence indiquée est estimée et que la consommation réelle peut varier²⁶.

[43] Après avoir pris livraison du véhicule, la Demanderesse fait la lecture du manuel de l'utilisateur remis par le concessionnaire. Ce manuel contient les recommandations suivantes concernant la consommation d'essence²⁷ :

La manière dont on conduit ce véhicule Mazda détermine le nombre de kilomètres que l'on peut parcourir avec un plein de carburant. Suivre ces suggestions pour épargner de l'argent sur le carburant et sur les réparations :

- Éviter de réchauffer le moteur pendant une durée prolongée. Dès que le moteur tourne régulièrement, commencer à conduire.
- Éviter les démarrages en trombe.
- Garder le moteur bien réglé. Suivre l'horaire d'entretien (page 8-3) et faire effectuer les inspections et réparations par un concessionnaire agréé Mazda.
- N'utiliser le climatiseur que lorsque nécessaire.
- Ralentir sur les routes noueuses.
- Garder les pneus gonflés aux pressions recommandées.
- Limiter la charge du véhicule au minimum.
- Ne pas garder le pied sur la pédale de frein lors de la conduite.

²⁵ Pièce P-11.

²⁶ Pièce P-11, p. 11 et 11.1.

²⁷ Pièce P-28, p. 4-7.

- Veiller à ce que l'alignement des roues soit correct.
- Garder les vitres fermées lorsque l'on roule à grande vitesse.
- Ralentir lorsque le vent est contraire ou latéral.

[44] La Demanderesse témoigne qu'elle suit les recommandations du fabricant, de même que celles prévues au Guide de RNCAN. Ainsi, elle témoigne qu'elle utilise de l'essence ordinaire, qu'elle commence à rouler dès que le moteur tourne normalement, qu'elle ne fait pas de démarrage en trombe, qu'elle ne conduit pas de façon agressive et qu'elle respecte les limites de vitesse.

[45] La Demanderesse utilise principalement la voiture pour se rendre au travail. Elle emprunte alors un trajet de 7 km sur des routes asphaltées, avec peu de dénivelé et peu de circulation. La majeure partie de ce trajet se fait sur l'autoroute (75 %), le reste en ville (25%). Selon son témoignage, elle ne parcourt qu'entre 10 000 km et 15 000 km par année.

[46] Elle constate rapidement que sa consommation d'essence est supérieure aux Cotes annoncées. Au mois de mai 2013, après avoir parcouru environ 3 000 km, elle contacte son concessionnaire pour s'en plaindre. Il lui indique que le véhicule est toujours en période de rodage et qu'elle va éventuellement constater une économie d'essence réelle.

[47] Elle contacte de nouveau le concessionnaire au mois de juin 2013. Un vendeur lui suggère de faire des tests de consommation d'essence. Les quelques tests qu'elle effectue indiquent qu'elle obtient une consommation d'essence de plus de 9 litres aux 100 km. Le vendeur lui indique alors que ce type de consommation est normal pour ce modèle de voiture. La Demanderesse est sous le choc.

[48] Au mois de juillet 2013, le concessionnaire fait une mise au point du véhicule. L'aviseur technique lui indique que la consommation devrait s'améliorer. Ce n'est toutefois pas le cas. Elle contacte alors la Défenderesse, qui la renvoie à son concessionnaire²⁸.

[49] Au mois de septembre 2013, elle contacte le directeur du service du concessionnaire. À sa suggestion, elle effectue plusieurs tests de consommation d'essence entre septembre et novembre 2013. Selon les calculs effectués par le directeur du service, les tests révèlent une consommation d'essence de 9,46 litres aux 100 km²⁹.

²⁸ Pièce P-15.

²⁹ Pièce P-16.

[50] La Demanderesse rapporte que le directeur du service lui affirme alors que cette consommation est normale pour ce type de véhicule, mais que plusieurs clients ont mentionné leur déception à ce sujet.

[51] La Demanderesse reconnaît qu'au moment de l'achat de son Véhicule, elle comprend que les Cotes sont obtenues sur la base de tests standardisés imposés par le gouvernement du Canada et elle sait qu'elle n'obtiendra pas une consommation d'essence identique aux Cotes affichées.

[52] Elle affirme toutefois que suivant sa lecture du Guide et des publicités de Mazda, elle croyait qu'en adoptant une conduite écoénergétique, elle obtiendrait une consommation comparable aux Cotes.

[53] À l'instruction, elle affirme qu'elle s'attendait à ce que l'écart entre les Cotes et sa consommation d'essence soit « minime ».

[54] Durant son interrogatoire préalable, la Demanderesse avait témoigné qu'une consommation de 8 litres aux 100 km aurait été acceptable pour elle³⁰, ce qui représente un écart de 20% avec la Cote affichée.

[55] Elle rétracte toutefois ce témoignage au procès. Elle explique qu'elle était nerveuse et qu'elle a « sorti ce chiffre sans y penser ». Elle maintient qu'elle s'attendait à ce que l'écart entre les Cotes et sa consommation réelle soit minime. En plaidoirie, son procureur soutient qu'une différence de 1 % ou 2 % aurait été acceptable.

[56] En somme, la Demanderesse affirme qu'elle s'attendait à ce que la consommation réelle d'essence soit substantiellement conforme, voire identique aux Cotes annoncées par Mazda. Elle témoigne qu'elle n'aurait pas acheté la voiture si elle avait su que sa consommation réelle serait largement supérieure aux Cotes.

4. EXPERTISES EN DEMANDE

[57] La preuve en demande repose largement sur les rapports d'expertise produits par les ingénieurs Olivier Bellavigna-Ladoux et Serge Meunier de ProLad, de la firme ProLad.

4.1 Qualification des experts

[58] Le Tribunal a reconnu aux ingénieurs Bellavigna-Ladoux et Meunier la qualité d'experts en ingénierie des véhicules.

[59] Leurs expériences passées concernent principalement l'analyse des causes de collisions, de défauts mécaniques et d'incendies impliquant des véhicules. Ils n'ont

³⁰ Pièce D-10, p. 13, lignes 15 à 21.

aucune formation particulière ou expérience significative en matière d'évaluation de la consommation d'essence ou de certification réglementaire.

[60] À ce sujet, lors du voir-dire, l'ingénieur Bellavigna-Ladoux témoigne avoir déjà participé à deux essais liés à la consommation d'essence dans le passé, à titre de consultant. Ces expériences ne sont toutefois pas suffisamment significatives pour qu'il les mentionne à son *curriculum vitae*.

[61] L'absence de formation ou d'expérience significative sur le sujet spécifique de l'évaluation de la consommation de carburant affecte la valeur probante des essais qu'ils ont réalisés et, partant, de l'opinion qu'ils formulent au procès.

4.2 Essais comparatifs

[62] Les ingénieurs de ProLad ont réalisé deux séries d'essais normalisés en laboratoire³¹ et sur route³².

[63] Ces essais visaient à comparer la consommation d'essence des Véhicules dotés de la technologie SkyActiv avec celle des modèles dotés de la motorisation régulière (« **non SkyActiv** » ou « **modèles réguliers** »).

[64] Les essais n'ont pas permis aux ingénieurs de ProLad de répliquer les écarts entre la consommation des Véhicules et celle des modèles réguliers que l'on retrouve aux Cotes de consommation. Les experts en concluent que les Cotes de consommation des Véhicules sont erronées.

4.2.1 Essais sur dynamomètre (pièce P-72)

[65] En 2018, les ingénieurs de ProLad effectuent des essais normalisés sur un dynamomètre de châssis à rouleaux de marque Mustang, dans le laboratoire du Cégep de St-Jérôme, avec l'assistance d'un ingénieur de l'Institut du Véhicule Innovant (« **IVI** »).

[66] Il s'agit d'essais en laboratoire dans lesquels un conducteur, l'expert Meunier, simule un parcours de conduite typique en ville et sur la route sur un appareil à rouleaux, le dynamomètre.

[67] Tel que plus amplement discuté ci-dessous, les ingénieurs de ProLad s'inspirent du protocole d'essai à deux cycles élaboré par l'EPA et prescrit par les Directives du gouvernement, mais ils le modifient d'une manière qui s'avérera importante.

[68] L'objectif des essais est de déterminer si la consommation de carburant des Véhicules est aussi basse que ce qu'indiquent les Cotes publicisées par Mazda, lorsqu'on

³¹ Pièce P-72.

³² Pièce P-75.

la compare à la consommation de carburant des modèles réguliers³³. Ils ne permettent pas de comparer les Cotes à la consommation réelle des Véhicules.

[69] Les experts de ProLad expliquent qu'ils n'ont pas tenté de reproduire les Essais de certification³⁴. Cela aurait d'ailleurs été impossible, puisque de tels essais doivent être réalisés avec des voitures presque neuves, alors que ProLad ne dispose que de voitures passablement usagées. Par ailleurs, ProLad ne dispose pas des facilités et des ressources requises pour effectuer des essais respectant à la lettre les protocoles normalisés établis par l'EPA.

[70] Les experts de ProLad estiment toutefois avoir mené des essais comparatifs en suivant une méthode rigoureuse, sous des conditions suffisamment contrôlées pour produire des résultats scientifiquement valides.

[71] Selon eux, ces essais auraient dû permettre de répliquer les écarts observés entre les Cotes de consommation des Mazda3 SkyActiv et les modèles réguliers.

[72] À ce sujet, ils notent que selon les Cotes, les années modèles 2012 et 2013 des Véhicules dotés de la technologie SkyActiv consomment 4,9 litres d'essence aux 100 km sur la route et 7,1 litres aux 100 km en ville³⁵.

[73] Quant aux Véhicules de l'année modèle 2014, qui sont tous équipés de cette technologie, ils consommeraient encore moins d'essence, selon les Cotes : 4,7 litres aux 100 km sur la route et 6,7 litres aux 100 km en ville³⁶.

[74] Par contraste, les Cotes indiquent que les années modèles 2012 et 2013 de la Mazda3 non SkyActiv consomment 6,0 litres aux 100 km sur la route et 8,7 litres d'essence aux 100 km en ville³⁷.

[75] Si l'on se fie aux Cotes, les Véhicules des années-modèles 2012 et 2013 consommeraient donc 18,4% moins de carburant que les Mazda3 non SkyActiv pour les mêmes années³⁸ et les Véhicules de l'année modèle 2014 consommeraient 22,6 % de moins d'essence que les Mazda3 non SkyActiv de l'année-modèle précédente³⁹.

[76] Au terme de leurs essais, les ingénieurs de ProLad s'attendent à être en mesure de répliquer les mêmes écarts de consommation (de 18,4 % et 22,6 %) entre les Véhicules et les voitures non SkyActiv.

³³ Pièce P-72, p. 1.

³⁴ Pièce P-76, p. 7.

³⁵ Pièces P-29, D-1 et D-2; pièce P-72, p. 9 (tableau 2).

³⁶ Pièces D-3; pièce P-72, p. 9 (tableau 3).

³⁷ Pièces P-29 et D-1; pièce P-72, p. 9 (tableau 2).

³⁸ Pièce P-72, p. 11 (tableau 4).

³⁹ Pièce P-72, p. 11 (tableau 5).

[77] Les essais sur dynamomètre qu'ils réalisent confirment que les Véhicules consomment moins d'essence que les modèles non SkyActiv.

[78] Toutefois, selon ces essais, les économies de carburant des années modèles 2012 et 2013 des Véhicules seraient de 8,8 % lorsqu'on les compare aux modèles réguliers de la même année, et non de 18,4 %, comme le laissent entendre les Cotes⁴⁰.

[79] Les économies de carburant des Véhicules de l'année modèle 2014 (Groupe 2) seraient de 6,5 % lorsqu'on les compare aux modèles réguliers de l'année modèle précédente (Groupe 3), et non de 22,6 %, comme le laissent entendre les Cotes⁴¹.

[80] Les ingénieurs de ProLad en concluent que les Cotes établies par Mazda Motors Corp. pour les Véhicules sont erronées, en ce qu'elles surévaluent les performances de consommation des Véhicules, en comparaison avec les modèles réguliers⁴².

4.2.2 Essais routiers (pièce P-75)

[81] En 2022, les ingénieurs de ProLad effectuent des essais comparatifs de consommation de carburant sur route, en reproduisant sensiblement le trajet entre la résidence et le travail de la Demanderesse, auxquels ils ajoutent une boucle pour se rendre au stationnement de l'IVI.

[82] L'objectif était, encore une fois, de déterminer si la consommation de carburant des Véhicules dotés de la motorisation SkyActiv est aussi basse que ce qu'indiquent les Cotes publicisées par Mazda, lorsqu'on la compare à la consommation des modèles réguliers⁴³. Le but n'était pas d'évaluer la consommation réelle de carburant des Véhicules, ni de la comparer aux Cotes publiées par Mazda.

[83] Les essais sont réalisés entre le 10 et le 17 novembre 2022. Le même conducteur (l'ingénieur Meunier) parcourt le même trajet de 23,1 km à huit reprises avec chacun des quatre véhicules d'essai⁴⁴. La quantité d'essence consommée est établie à la fin des huit trajets. Les ingénieurs de ProLad ne mesurent pas la quantité de carburant consommée à chacun des trajets, mais ils fournissent les données de l'ordinateur des véhicules d'essai qui permettent de l'estimer.

[84] Les essais routiers de ProLad confirment que les Véhicules consomment moins d'essence que les modèles réguliers.

⁴⁰ Pièce P-72, p. 34 (tableau 19).

⁴¹ Pièce P-72, p. 35 (tableau 20).

⁴² Pièce P-72, p. 39.

⁴³ Pièce P-75, p. 1.

⁴⁴ Il s'agit de deux Véhicules des année-modèle 2012-2013 et de deux Mazda 3 non SkyActiv des mêmes années modèles.

[85] Toutefois, selon ces essais, les économies de carburant des années modèles 2012 et 2013 des Véhicules se situeraient entre 8,24 % et 13 % (et non 18,4 %, comme le laissent entendre les Cotes)⁴⁵. Aucun essai routier n'a été effectué avec des Véhicules des années modèles 2014.

[86] Selon les ingénieurs de ProLad, cela confirme ce qu'indiquaient les essais sur dynamomètre : les Cotes de consommation de carburant publiées pour les Véhicules seraient erronées.

5. CAUSE D'ACTION PRINCIPALE : COTES ERRONÉES

[87] La Demanderesse argue que les Cotes de consommation de carburant établies par Mazda Motors Corp. et utilisées dans les publicités de la Défenderesse sont erronées. Cette cause d'action repose entièrement sur les expertises de la firme ProLad.

[88] En se fondant sur les conclusions de ses experts, la Demanderesse soutient que les représentations de Mazda concernant la consommation d'essence sont donc fausses et que les Véhicules qu'elle vend ne sont pas conformes à ses représentations. Elle invoque à ce sujet les articles 41 et 219 L.p.c., qui se lisent comme suit :

41. Un bien ou un service fourni doit être conforme à une déclaration ou à un message publicitaire faits à son sujet par le commerçant ou le fabricant. Une déclaration ou un message publicitaire lie ce commerçant ou ce fabricant.

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

[89] La Demanderesse soutient également qu'en publicisant les Cotes de consommation erronées, Mazda attribue faussement un avantage ou une caractéristique de rendement aux Véhicules. Ce faisant, elle contreviendrait aux articles 220 a) et 221 g) L.p.c., qui se lisent comme suit :

220. Aucun commerçant, fabricant ou publicitaire ne peut faussement, par quelque moyen que ce soit:

a) attribuer à un bien ou à un service un avantage particulier;

221. Aucun commerçant, fabricant ou publicitaire ne peut faussement, par quelque moyen que ce soit:

[...]

⁴⁵ Pièce P-75, p. 22 (tableau 10).

g) attribuer à un bien ou à un service une certaine caractéristique de rendement.

[90] Pour les motifs qui suivent, le Tribunal rejette cette première cause d'action, puisqu'elle n'a pas été autorisée par le Jugement d'autorisation et qu'elle n'est pas fondée en faits, à la lumière de la preuve entendue.

5.1 Cause d'action non autorisée

[91] Il est admis qu'une action collective au mérite n'est pas strictement limitée au débat annoncé par le jugement d'autorisation. Les allégations peuvent être précisées ou même modifiées après le jugement d'autorisation. Il faut faire preuve de souplesse à cet égard, puisque les allégations d'une demande d'autorisation peuvent n'être que sommaires⁴⁶.

[92] Cependant, les modifications apportées doivent demeurer des « variations sur un thème connu »⁴⁷. Les questions qu'elles soulèvent doivent être implicites ou accessoires à celles traitées dans le jugement d'autorisation⁴⁸. Elles ne doivent pas avoir pour effet de transformer le recours qui a été présenté au tribunal à des fins d'autorisation en un recours nouveau ou différent⁴⁹. Il faut éviter que l'action au mérite prenne une « tournure différente de celle envisagée lors du jugement d'autorisation »⁵⁰.

[93] En somme, la partie demanderesse ne peut pas faire valoir d'arguments ou de causes d'action qui ne s'inscrivent pas à l'intérieur des limites du recours autorisé⁵¹.

[94] En l'espèce, la première cause d'action plaidée par la Demanderesse attaque la validité des Cotes établies par Mazda Motors Corp., un tiers au litige. Elle soulève des questions factuelles et techniques qui n'ont pas été envisagées par le Jugement d'autorisation.

[95] Le juge Yergeau a autorisé un débat portant sur le « hiatus »⁵² entre la consommation annoncée par les Cotes et la performance réelle des Véhicules, c'est-à-dire celle obtenue par les membres du Groupe sur les routes du Québec.

[96] Puisque les Cotes de consommation sont connues, le seul débat factuel envisagé dans le Jugement d'autorisation concernait la consommation réelle des Véhicules.

⁴⁶ *Rouleau c Placements Etteloc inc.*, EYB 1999-12085 (C.S.), par. 27.

⁴⁷ *Rouleau c Placements Etteloc inc.*, EYB 1999-12085 (C.S.), par. 27.

⁴⁸ *Billette c. Toyota Canada inc.*, 2007 QCCA 847, par. 8; *Farias c. Federal Express Canada Corporation*, 2021 QCCS 338, par. 16.

⁴⁹ *Rouleau c Placements Etteloc inc.*, EYB 1999-12085 (C.S.), par. 27-29; *Farias c. Federal Express Canada Corporation*, 2021 QCCS 338, par. 15.

⁵⁰ *Billette c. Toyota Canada inc.*, 2007 QCCA 847, par. 9.

⁵¹ *Tourel c. Brault & Martineau inc.*, 2015 QCCS 40, par. 11.

⁵² L'expression est celle employée par le juge Yergeau, au par. 58 du Jugement d'autorisation.

[97] Or, le débat amené par les experts de la demanderesse est tout autre.

[98] Leurs expertises portent sur le « hiatus » entre deux séries de cotes théoriques : celles établies par Mazda Motors Corp. et reflétées dans les Cotes, d'une part, et celles obtenues par les experts de ProLad aux termes de leurs essais normalisés, d'autre part.

[99] Les experts de la Demanderesse attaquent la validité des Cotes elles-mêmes, sans égard à la performance obtenue par les membres du Groupe sur la route, qu'ils n'ont pas tenté d'établir.

[100] Or, le jugement d'autorisation ne discute pas de la validité intrinsèque des Cotes. Aucune mention n'est faite des Essais de certification réalisés par Mazda Motors Corp. au Japon, que ce soit dans la demande d'autorisation, dans le Jugement d'autorisation ou même dans les allégations de la demande introductive d'instance.

[101] Le juge Yergeau n'a pas autorisé un débat visant à déterminer si les Cotes reflètent fidèlement la consommation théorique des Véhicules, c'est-à-dire la consommation établie au terme d'essais normalisés.

[102] La première cause d'action mise de l'avant par la Demanderesse au procès n'a simplement pas été envisagée dans le Jugement d'autorisation. Pour reprendre l'expression de la Cour d'appel, le recours a pris une tournure différente de celle envisagée au Jugement d'autorisation, puisque la question factuelle au cœur du litige n'est plus la même.

[103] Cette nouvelle cause d'action n'est donc pas valablement soumise au Tribunal. Si la Demanderesse voulait soumettre la question de la validité des Cotes de consommation pour adjudication au mérite de l'action collective, elle devait obtenir la permission de modifier son recours et démontrer qu'il satisfait aux conditions prévues à l'article 575 du *Code de procédure civile*⁵³.

[104] Cela dit, même si cette première cause d'action lui avait été valablement soumise, le Tribunal l'aurait rejetée au motif qu'elle n'est pas bien fondée en faits.

5.2 Cause d'action non fondée en faits

[105] Les expertises de ProLad sur le dynamomètre et sur la route n'établissent pas de manière probante que les Cotes de consommation publicisées par Mazda seraient erronées.

[106] Comme déjà noté, les ingénieurs de ProLad expliquent qu'ils n'ont pas tenté de reproduire les Essais de certification, mais qu'ils ont plutôt mené des essais comparatifs en appliquant une méthodologie scientifique rigoureuse.

⁵³ RLRQ c. C-25.01.

[107] Selon eux, ces essais auraient dû permettre de reproduire les mêmes écarts de performance entre les modèles SkyActiv et les modèles non SkyActiv que l'on retrouve aux Cotes de consommation (c'est-à-dire une économie de carburant de 18,8 % et de 22,6 %).

[108] N'ayant pas été en mesure de répliquer ces mêmes écarts, ils concluent que les Cotes seraient erronées.

[109] Cette approche suppose que l'écart de performance entre deux modèles de véhicules doit toujours être substantiellement le même, peu importe le type d'essai réalisé pour établir sa consommation.

[110] Cette prémisse paraît logique. Toutefois, la preuve d'expertise en défense démontre que pour que cette démonstration soit valablement faite, il faut que les essais normalisés soient conçus et exécutés avec une grande minutie, afin que les conditions d'opération des véhicules soient identiques dans les deux séries d'essais.

[111] À ce sujet, Mazda fait entendre l'ingénieur Ryan Harrington, de la firme Exponent⁵⁴.

[112] Cet expert possède une vaste expérience et une expertise pointue en matière de réglementation et d'essais de certification relatives à la consommation de carburant des véhicules routiers, tant pour des organismes gouvernementaux que dans l'industrie privée. Le Tribunal a reconnu sa qualité d'expert ingénieur, spécialisé dans les technologies automobiles et les normes et tests de réglementation de la consommation de carburant⁵⁵.

[113] L'expert Harrington explique que l'efficacité d'un moteur varie en fonction des paramètres dans lesquels il est opéré, incluant notamment le rapport entre la vitesse et le couple⁵⁶. Selon cet expert, on ne peut pas valablement comparer les résultats obtenus au terme de protocoles d'essais différents à moins qu'il ne soit établi que les conditions d'opération des véhicules étaient identiques dans les deux protocoles d'essais⁵⁷.

[114] Or, en l'espèce, les essais réalisés par les ingénieurs de ProLad sont substantiellement différents des Essais de certification. Il n'est pas établi que les conditions d'opération des véhicules étaient les mêmes dans les essais de ProLad et dans les Essais de certification.

⁵⁴ Les rapport de cet expert sont produits en pièces D-11 et D-18.

⁵⁵ « *expert engineer specialised in automotive technologies and fuel consumption regulation standards and testing* ».

⁵⁶ Pièce D-11, p. 25-30.

⁵⁷ Pièce D-11, p. 29.

[115] Au contraire, comme discuté ci-dessous, les ingénieurs de ProLad ont modifié le protocole d'essai à deux cycles de l'EPA. Leurs essais sont affectés d'autres failles méthodologiques qui rendent leurs résultats peu probants.

i) Failles méthodologiques des essais sur dynamomètre

[116] L'expert Harrington présente une critique étoffée des essais sur dynamomètre réalisés par ProLad. Le Tribunal attribue une grande valeur probante à son témoignage. En effet, cet expert a une connaissance pointue et une vaste expérience en matière d'essais et d'analyse de consommation de carburant.

[117] Le Tribunal retient trois critiques formulées par Exponent, qui justifient à elles seules d'écarter les résultats des essais de ProLad, parce que non probants.

a. *Modification de la procédure d'essai à deux cycles*

[118] Pour réaliser ses essais sur dynamomètre, les ingénieurs de ProLad se sont inspirés de la procédure d'essai à deux cycles, élaborée par l'EPA pour les Essais de certification et applicable en vertu des Directives du gouvernement canadien. Ils y ont toutefois apporté des modifications importantes.

[119] La procédure de l'EPA est conçue pour simuler une conduite en ville et sur route. Le cycle urbain s'effectue avec un départ à froid (moteur non réchauffé) et inclut divers arrêts, démarrages, accélérations et périodes d'attentes. Il comporte trois segments, dont le premier et le dernier sont identiques et reflètent un style de conduite plus dynamique.

[120] Le cycle sur route de la procédure simule une conduite sur des routes principales et secondaires. Il comporte moins d'accélérations et de décélérations. Il s'effectue avec un départ à chaud.

[121] ProLad s'inspire de cette procédure, mais elle modifie le cycle urbain en débutant ce cycle à chaud et en éliminant le troisième segment. L'expert Harrington établit que ces modifications ont eu pour effet de pénaliser les Véhicules dotés de la motorisation SkyActiv, par rapport aux modèles réguliers.

[122] En effet, le rapport d'Exponent établit, sur la base de données provenant de l'EPA, que la technologie SkyActiv est plus performante que la motorisation régulière lorsque la voiture est conduite à basse température⁵⁸.

[123] Or, ProLad a éliminé le départ à froid du cycle urbain prévu au protocole de l'EPA. Ce choix a pénalisé les Véhicules dotés de la motorisation SkyActiv, qui performant mieux que les voitures dotées de la motorisation régulière dans cette partie du test.

⁵⁸ Pièce D-11, p. 59.

[124] Par ailleurs, les données publiées par l'EPA démontrent que les véhicules SkyActiv performant mieux dans le segment du cycle d'essai urbain qui simule une conduite plus dynamique⁵⁹.

[125] Le protocole de l'EPA, appliqué dans les Essais de certification, prévoit que ce segment est répété deux fois. Or, ProLad a éliminé l'un des deux segments de ce cycle. Ce choix a également eu pour effet de pénaliser les Véhicules dotés de la motorisation SkyActiv, lorsqu'on les compare aux modèles réguliers.

[126] Le Tribunal retient le témoignage de l'expert Harrington, qui établit que l'écart de performance constaté par ProLad entre les modèles SkyActiv et les modèles non SkyActiv aurait été plus grand (et donc davantage similaire à l'écart constaté dans les Cotes) si les ingénieurs n'avaient pas éliminé le départ à froid ou le deuxième segment du cycle urbain prévu au protocole de l'EPA.

[127] En somme, le Tribunal conclut que les modifications que ProLad a apportées à la procédure d'essai à deux cycles faussent les résultats des essais qu'elle a réalisés et expliquent en partie pourquoi les économies d'essence constatées par ProLad sont inférieures à celles qui sont annoncées par les Cotes.

b. Modification du coefficient de résistance

[128] Afin de réaliser des essais en laboratoire, certaines données concernant le véhicule doivent être programmées dans l'ordinateur du dynamomètre, incluant sa masse et un coefficient de résistance.

[129] Le coefficient de résistance vise à simuler le vent et les autres facteurs de résistance au roulement encourus sur la route (dont la résistance liée au fonctionnement mécanique de la voiture). Il correspond à la puissance requise pour maintenir le véhicule mis à l'essai à une vitesse de 80 km/h. Il s'obtient au moyen d'essais de décélération sur piste (« *coastdown* »).

[130] Le logiciel du dynamomètre est déjà programmé avec le coefficient de résistance provenant du résultat des essais de décélération publiés par l'EPA. L'expert Meunier présume que ces résultats ont été fournis à l'EPA par Mazda Motors Corp., mais il ne peut pas l'affirmer⁶⁰.

[131] Les experts de ProLad observent qu'il y a un écart significatif entre le coefficient programmé dans l'ordinateur du dynamomètre pour les Mazda3 dotées de la technologie SkyActiv et celui des modèles réguliers. Ils considèrent que cette différence est suspecte, notamment sur la foi d'un article de la revue *Car & Driver*, qui rapporte que certains manufacturiers auraient déjà faussé ce type de données dans le passé.

⁵⁹ Pièce D-11, p. 59, Table 5.

⁶⁰ Témoignage de Serge-André Meunier.

[132] L'expert Bellavigna-Ladoux reconnaît toutefois au procès que l'article en question ne mentionne pas Mazda et qu'il n'y a aucune indication que Mazda Motors Corp. aurait faussé les données des essais de décélération. Il préfère néanmoins réaliser ses propres essais de décélération.

[133] L'expert Harrington témoigne qu'il n'y a aucune raison de douter des données programmées dans le dynamomètre pour les Véhicules, et aucune raison valable de modifier ces données.

[134] Il témoigne à ce sujet que la différence entre les coefficients notée par ProLad n'est pas suspecte et qu'elle peut s'expliquer par le fait que les Véhicules dotés de la technologie SkyActiv ont une transmission à six rapports, alors que les modèles réguliers ont une transmission à cinq rapports.

[135] Il souligne par ailleurs que l'EPA révise les résultats des essais de décélération réalisés par les manufacturiers, qu'elle effectue des audits et qu'elle peut réaliser ses propres essais. Or, il rapporte que l'EPA a choisi de ne pas exercer ses pouvoirs à l'égard des essais de Mazda Motors Corp., et ce, malgré qu'elle ait découvert que d'autres manufacturiers avaient faussé les résultats de leurs essais. Selon l'expert Harrington, cela confirme que les essais de décélération réalisés par Mazda Motors Corp. pour établir les Cotes de consommation des Véhicules Mazda3 ne sont pas problématiques.

[136] À tout événement, ProLad réalise ses propres essais de décélération sur la piste Bravo, à Blainville, avec trois véhicules d'essais. Elle en dérive un coefficient de résistance unique, qu'elle programme dans l'ordinateur du dynamomètre pour les essais sur tous les modèles de véhicules testés.

[137] Or, l'expert Harrington témoigne que les ingénieurs de ProLad ont commis plusieurs erreurs dans leur façon de réaliser les essais de décélération, d'analyser les résultats observés de programmer le dynamomètre en conséquence⁶¹. Le Tribunal retient deux erreurs identifiées par l'expert Harrington, qui sont de nature à invalider les résultats des essais réalisés par ProLad.

[138] Premièrement, il n'a pas été établi que le dynamomètre utilisé par les ingénieurs de ProLad a été calibré et qu'un essai de décélération a été réalisé sur le dynamomètre lui-même⁶². Or, l'expert Harrington établit que de tels essais sont requis afin de s'assurer que l'appareil reproduise fidèlement la résistance au roulement établie pour le véhicule sur la piste⁶³.

[139] Deuxièmement, l'expert Harrington a témoigné que le dynamomètre utilisé par ProLad ne tient pas compte de la façon dont la résistance varie avec la vitesse

⁶¹ Pièce D-11, p. 42-48.

⁶² Les ingénieurs de ProLad ont témoigné s'être fié sur l'ingénieur de l'IVI, qui n'a pas témoigné.

⁶³ Pièce D-11, p. 54 et témoignage à l'audience.

(coefficients A, B et C)⁶⁴. Ceci n'est pas contesté par ProLad⁶⁵. Or, selon l'expert Harrington, cela contribue à expliquer la différence entre les écarts de performance constatés par les Cotes et ceux établis dans les essais de ProLad⁶⁶.

[140] Le Tribunal retient le témoignage de l'expert Harrington et conclut que la modification du coefficient de résistance par ProLad n'était pas nécessaire et qu'elle affecte la valeur probante des résultats obtenus.

c. Respect du profil de conduite de la procédure d'essai

[141] L'expert Harrington explique que le conducteur qui réalise les essais sur dynamomètre doit respecter le profil de la vitesse en fonction du temps prescrit par le protocole d'essai (« profil de conduite ») avec une grande constance et précision.

[142] Le profil de conduite correspond aux séquences d'accélération et de décélération prescrites dans le protocole d'essai. L'expert Harrington explique qu'afin que les résultats d'essais sur dynamomètre soient valides, le conducteur doit respecter une marge d'erreur de plus ou moins deux miles à l'heure pendant tout l'essai.

[143] L'expert témoigne qu'il est très difficile de reproduire le profil prescrit dans le respect de la marge d'erreur. Il rapporte qu'il peut prendre plusieurs mois de formation pour qu'un technicien parvienne à réaliser des essais sur dynamomètre valables. Il témoigne que lui-même est incapable de respecter les marges d'erreur.

[144] En l'espèce, le conducteur qui a réalisé les tests sur dynamomètre pour ProLad est l'ingénieur Meunier. La preuve n'indique pas qu'il ait reçu de formation pour réaliser de tels tests, ou qu'il ait quelque expérience en cette matière.

[145] De plus, ProLad ne fournit pas les données qui auraient permis de démontrer que l'ingénieur Meunier a respecté le profil prescrit par la procédure d'essai retenue pour chacun des essais qu'il a réalisés. ProLad aurait pu fournir le profil de vitesse des essais, ou elle aurait pu fournir les données brutes permettant de l'établir (soit la durée de chaque essai), mais elle a choisi de ne pas le faire.

[146] Cette omission affecte grandement la crédibilité et la force probante des conclusions de l'expertise. En effet, la preuve établit que le style de conduite (incluant l'accélération, la décélération et le freinage) peut avoir un impact très important dans la consommation d'essence, de l'ordre de 12 % à 40 % selon la littérature⁶⁷.

⁶⁴ Pièce D-11, p. 47-48.

⁶⁵ ProLad produit une critique détaillée de la contre-expertise d'Exponent, dans son rapport P-76, mais n'inclut aucun commentaire à ce sujet.

⁶⁶ Pièce D-11, p. 49-50.

⁶⁷ Pièce D-11, p. 3.

[147] Le style de conduite est d'ailleurs l'une des variables que les tests standardisés visent à éliminer. Pour ce faire, la personne qui réalise le test doit démontrer que le profil de vitesse prévu au protocole d'essai a été respecté et qu'il était donc identique pour chaque essai (à l'intérieur de la marge d'erreur).

[148] ProLad n'a pas fait cette démonstration. Le résultat des essais sur dynamomètre qu'elle a réalisés n'a donc pas une grande valeur probante.

ii) Faillles méthodologiques des essais routiers

[149] Comme mentionné ci-dessus, les ingénieurs de ProLad ont conçu un protocole d'essai sur route qui vise également à comparer la performance des Véhicules SkyActiv avec celle des modèles réguliers. Le but de l'exercice est de valider les résultats des Essais sur dynamomètre et de vérifier si les Cotes de consommation publiées sont erronées.

[150] Or, le protocole conçu présente des failles méthodologiques importantes. L'expert Harrington en soulève un grand nombre dans sa contre-expertise⁶⁸. Il n'est pas nécessaire de se prononcer sur le bien-fondé de chacune des critiques qu'il formule.

[151] Le Tribunal retient que le protocole appliqué lors des essais routiers ne permet pas de contrôler adéquatement les différents facteurs qui influencent la consommation d'essence. Cela suffit pour écarter les résultats des essais routiers réalisés par les ingénieurs de ProLad comme étant non probants.

[152] À titre d'exemple, la température lors des essais routiers de ProLad a varié entre -3 et 16 degrés Celsius⁶⁹ et la vitesse des vents enregistrée à proximité du parcours a varié entre 0 et 18 km/h durant les essais. Or, il s'agit de facteurs qui peuvent affecter la consommation d'essence d'environ 15 %, selon la littérature⁷⁰.

[153] De plus, les conditions de circulation étaient très variées durant les essais. Ceci se reflète dans le temps pris par les véhicules d'essai pour parcourir les 23,1 km du trajet établi par les experts, qui varie entre 37 et 56 minutes⁷¹.

[154] Or, les conditions de circulation affectent la consommation d'essence de manière significative. Selon l'expertise d'Exponent, la congestion routière peut faire varier la consommation d'essence d'entre 20 % et 100 %⁷².

⁶⁸ Pièce D-18.

⁶⁹ Pièce P-75, p. 13.

⁷⁰ Pièce D-18, p. 18-19. À ce sujet, rappelons que le guide d'utilisateur du fabricant comporte des recommandations de conduite par temps venteux afin de réduire la consommation d'essence : pièce P-28, p. 4-7.

⁷¹ Pièces D-11, p. 18 et D-23.

⁷² Pièce D-11, p. 3.

[155] L'impact de la circulation sur la consommation est confirmé par les résultats des essais conçus par les ingénieurs de ProLad. Les données de l'ordinateur des véhicules indiquent qu'il y a une variation dans la consommation d'essence de l'ordre de 21 % pour un même véhicule, sur le même trajet⁷³.

[156] L'expert Bellavigna-Ladoux a reconnu que les facteurs externes aux véhicules d'essais, tels que la température extérieure et la durée du test, sont indépendants de la performance du véhicule et qu'ils affectent sa consommation d'essence.

[157] Le Tribunal conclut que le protocole d'essai routier conçu par les ingénieurs de ProLad ne permet pas d'éliminer l'impact de ces facteurs environnementaux, ce qui affecte la valeur des résultats obtenus et la pertinence de comparer les écarts de consommation notés avec les écarts qui paraissent aux Cotes de consommation établies en laboratoire.

[158] Le Tribunal note qu'il aurait été possible pour les ingénieurs de ProLad de concevoir une procédure d'essai permettant de mieux contrôler les variables pouvant affecter la consommation de carburant durant les essais. Par exemple, ils auraient pu utiliser deux conducteurs afin de réaliser des essais simultanés, et donc sujets aux mêmes conditions environnementales.

[159] Soulignons pour terminer que l'un des véhicules retenus pour les essais routiers a également servi de véhicule d'essai sur dynamomètre. Celui-ci a consommé moins d'essence durant les essais sur route, alors qu'il avait un degré d'usure beaucoup plus grand.

[160] L'expert Harrington indique que ce résultat est étrange (« *odd* »), puisque l'usure affecte la consommation d'essence à la hausse. Ce résultat tend à confirmer que les essais sur dynamomètre ne sont pas probants, comme l'a conclu le Tribunal.

iii) Conclusions

[161] Les essais réalisés par les experts en demande sont affectés de vices méthodologiques et leurs analyses n'ont pas la force probante suffisante pour établir que les Cotes établies par Mazda Motors Corp. seraient erronées.

[162] Ces failles méthodologiques peuvent expliquer, à elles seules, que les ingénieurs de ProLad ne soient pas parvenus à répliquer les écarts entre la consommation des Véhicules dotés de la technologie SkyActiv et les modèles réguliers que l'on retrouve aux Cotes de consommation établies par Mazda Motors Corp.

[163] L'expert Bellavigna-Ladoux a reconnu que sous certains aspects, les essais de ProLad ont pu affecter la performance relative des Véhicules de façon négative. Il témoigne toutefois que sous d'autres aspects, dont l'utilisation d'hypothèses

⁷³ Pièce D-11, p. 16, référant à la pièce P-75, p. 20, Tableau 2 : véhicule B, essais no 2 et 8.

conservatrices, les essais ont pu favoriser les Véhicules. Il réfère à ce sujet au principe de « vases communicants ». Le Tribunal rejette cette approche, car elle ne permet pas d'assurer que les écarts de consommation constatés par les ingénieurs sont réellement dus à la performance des Véhicules, plutôt qu'à la conception ou à l'exécution des essais.

[164] Le Tribunal conclut que si les essais réalisés par ProLad ne répliquent pas les économies d'essence que l'on retrouve aux Cotes établies par Mazda Motors Corp., ce n'est pas parce que les Cotes sont erronées, mais bien parce que les essais de ProLad sont différents des Essais de certification et qu'ils n'ont pas été menés avec toute la rigueur requise.

[165] Il importe par ailleurs de souligner que Mazda Motors Corp. agit dans un environnement fortement réglementé lorsqu'elle établit les Cotes de consommation. Selon l'expert Harrington, il n'y a aucune raison de douter de la validité des Cotes qu'elle a établies dans ce contexte.

[166] En particulier, l'expert Harrington rapporte que l'EPA effectue ses propres essais, afin de vérifier la consommation d'essence des véhicules vendus aux États-Unis. Il rapporte que l'EPA a réalisé ses propres essais sur une Mazda3 SkyActiv à haillon de l'année modèle 2013 et que les résultats qu'elle a obtenus sont conformes à la Cote de consommation établie par Mazda Motors Corp. pour ce modèle⁷⁴.

[167] Par ailleurs, l'expert Harrington rapporte qu'en 2016, l'EPA a mené une étude très poussée de la performance de la motorisation SkyActiv⁷⁵. Il témoigne qu'à son avis, si les Cotes de consommation établies par Mazda Motors Corp. avaient été erronées, cette erreur aurait été mise à jour dans le cadre de cette étude.

[168] Le Tribunal estime qu'il eut fallu une preuve d'une grande valeur probante pour écarter les résultats des Essais de certification validés de façon indépendante par l'EPA⁷⁶. La preuve de la Demanderesse n'a pas cette qualité.

[169] Finalement, même si les résultats des essais de ProLad étaient probants (ce qui n'est pas le cas), et même s'ils permettaient de démontrer que les Cotes publiées par Mazda sont erronées (ce qui n'est pas le cas), ils n'établissent pas que c'est la Cote de consommation des Véhicules Mazda3 SkyActiv qui est erronée.

⁷⁴ Pièce D-24. Voir également les pièces P-79 et D-18.1.23 (2013).

⁷⁵ Pièce D-18.1, doc. 21 : "Benchmarking and Hardware-in-the-Loop Operation of a 2014 MAZDA SkyActiv 2.0L 13:1 Compression Ratio Engine". Voir également pièce D-18.1, doc. 58, "Midterm Evaluation of Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards for Model Years 2022-2025", Draft Technical Assessment Report, U.S. EPA, 2016, p. 5-504 à 5-512

⁷⁶ Mazda démontre qu'Environnement Canada a conduit des tests d'émission sur la Mazda3 SKYACTIV 2013 et la consommation d'essence notée dans le cadre de ces essais sur dynamomètre est comparable aux Cotes : pièces D-17 et D-19. Le but de ces essais n'était pas de vérifier la consommation d'essence, mais les résultats notés à ce sujet indiquent que les Cotes ne sont pas erronées.

[170] Les experts de ProLad constatent que la différence de consommation entre les deux modèles de véhicules est moins grande que ce que les Cotes annoncent. Ils attribuent cette différence à une surévaluation de la performance des Mazda3 SkyActiv. Or, cette différence pourrait aussi être attribuée à une sous-évaluation de la performance des Mazda3 non SkyActiv.

[171] En d'autres mots, les résultats de l'étude de ProLad ne démontrent pas nécessairement que c'est la Cote des Véhicules dotés de la technologie SkyActiv qui est erronée. Ils peuvent aussi démontrer que c'est la Cote des modèles réguliers qui est inexacte. L'expert Bellavigna-Ladoux l'a concédé durant son témoignage au procès, même s'il affirme que ce serait étonnant.

[172] Pour terminer, le Tribunal note qu'en plaidoirie, la Demanderesse a reproché à Mazda de ne pas avoir demandé à son expert Harrington de réaliser des essais avec les Véhicules et de ne pas avoir fait la démonstration que les Essais de certification réalisés par Mazda Motors Corp. étaient valables. Avec égards, la Défenderesse n'assumait pas ce fardeau de preuve.

[173] La Demanderesse reproche également à Mazda de ne pas avoir volontairement fourni les données brutes des Essais de certification afin qu'ils soient analysés. Il s'agit de renseignements en la possession de Mazda Motors Corp., un tiers au litige, dont la Demanderesse aurait pu forcer la communication. Elle a toutefois préféré faire sa preuve au moyen des expertises de ProLad.

[174] Il appartenait à la Demanderesse de prouver ses prétentions au moyen de la preuve qu'elle croyait appropriée. Elle a failli à la tâche.

6. CAUSE D'ACTION SUBSIDIAIRE : COTES TROMPEUSES

[175] Subsidièrement, la Demanderesse plaide que même si les Cotes de consommation annoncées par Mazda étaient exactes, elles ne reflètent pas la consommation réelle de carburant des Véhicules et leur utilisation à des fins publicitaires serait donc trompeuse.

[176] Il s'agit de la cause d'action qui est contemplée dans le Jugement d'autorisation.

[177] À ce sujet, la Demanderesse invoque les articles 41 et 219 L.p.c., cités ci-dessus. Dans l'analyse du caractère trompeur des publicités, il est également pertinent de se référer à l'article 218 L.p.c., qui se lit comme suit :

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.

[178] La Demanderesse soutient en outre que les publicités de Mazda passent sous silence un fait important en sens de l'article 228 L.p.c., qui se lit comme suit :

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

[179] Dans sa procédure, la Demanderesse allègue que le fait important que Mazda a passé sous silence est la consommation réelle des Véhicules. Au procès, elle plaide que le fait important que Mazda a passé sous silence est plutôt l'impossibilité pour un consommateur de reproduire les Cotes de consommation annoncées dans des conditions normales d'utilisation, ou encore l'ensemble des facteurs qui peuvent affecter la consommation réelle de carburant.

6.1 Garantie de conformité (art. 41 L.p.c.)

[180] En vertu de l'article 41 L.p.c., Mazda doit vendre un produit conforme aux déclarations qu'elle fait à son sujet. Il est utile de citer de nouveau cette disposition :

41. Un bien ou un service fourni doit être conforme à une déclaration ou à un message publicitaire faits à son sujet par le commerçant ou le fabricant. Une déclaration ou un message publicitaire lie ce commerçant ou ce fabricant.

[181] Au procès, la Demanderesse soutient que Mazda contrevient à l'article 41 L.p.c. dès lors qu'il est établi que la consommation réelle de carburant n'est pas en tout temps conforme aux Cotes.

[182] Cette prétention est erronée, puisque Mazda n'a jamais déclaré que la consommation réelle de carburant serait en tout temps conforme aux Cotes.

[183] Au contraire, tel que plus amplement discuté ci-dessous, tout le matériel promotionnel de Mazda référant aux Cotes précise qu'il s'agit d'une estimation qui s'appuie sur des critères et des méthodes d'essais approuvés par le gouvernement du Canada et que les résultats réels peuvent varier.

[184] Par ailleurs, la Cour d'appel enseigne que l'article 41 L.p.c. n'entre en jeu que si l'on est en présence d'un défaut de conformité d'une certaine importance⁷⁷.

[185] C'est dans cette perspective que l'action collective a été autorisée. En effet, le Jugement d'autorisation souligne que selon les allégations de la procédure, la consommation d'essence réelle des Véhicules excéderait de façon importante la

⁷⁷ *Martel c. Kia Canada inc.*, 2022 QCCA 1140, par. 74. Voir également *Lévesque c. Vidéotron*, 2025 QCCS 408, par. 120 et 128 (en appel : 500-09-031429-251).

consommation théorique annoncée par les Cotes, dans une proportion de 25%, 50%, 60%, voire 75%⁷⁸.

[186] Or, la Demanderesse n'a pas fait cette démonstration au procès. Il est utile de passer en revue les éléments de preuve administrés de part et d'autre pour s'en convaincre.

6.1.1 Expertises de ProLad

[187] Les expertises produites en demande n'établissent pas l'existence d'une différence significative entre la consommation théorique annoncée dans les Cotes et la consommation réelle.

[188] Les essais que les ingénieurs de ProLad ont effectués sur le dynamomètre et sur la route visaient à déterminer la consommation théorique des Véhicules, sans la comparer à leur consommation réelle.

[189] Par ailleurs, l'expert Bellavigna-Ladoux reconnaît que les résultats des essais routiers ne peuvent pas servir à comparer la consommation annoncée par les Cotes avec la consommation réelle d'une manière qui soit scientifiquement valide.

[190] Son témoignage à ce sujet concorde avec celui de l'expert Harrington, qui affirme qu'il serait foncièrement erroné d'utiliser les résultats des essais routiers réalisés par ProLad avec des voitures grandement usagées pour les comparer aux résultats des Essais de certification⁷⁹.

[191] Notamment, les Essais de certification sont réalisés avec des véhicules presque neufs (environ 6 000 km d'usure)⁸⁰, alors que les essais routiers de ProLad ont été réalisés avec des voitures qui étaient grandement usagées (entre 123 184 km et 171 839 km d'usure)⁸¹. Or, le degré d'usure d'un véhicule peut grandement affecter la consommation d'essence⁸². En outre, la balance utilisée par les ingénieurs de ProLad dans le cadre des essais routiers n'était pas calibrée, ce qui empêche toute comparaison avec les Cotes établies par Mazda Motors Corp.

[192] En somme, les expertises de ProLad n'établissent pas que la consommation réelle des Véhicules excède de manière significative la consommation annoncée par les Cotes théoriques.

⁷⁸ Jugement d'autorisation, par. 2 et 58.

⁷⁹ Pièce D-18, p. 11.

⁸⁰ Pièce P-72, p. 6.

⁸¹ Par contraste, le professeur Assaf a utilisé pour son expérience trois véhicules d'essais dont le kilométrage était beaucoup moins élevé : entre 55 000 km et 72 000 km.

⁸² Selon le témoignage du professeur Assaf, le degré d'usure d'un véhicule affecte autant la consommation d'essence que la géométrie de la route. Or, selon le rapport Exponent, la géométrie de la route à elle seule peut accroître la consommation d'essence d'entre 15 et 20 %.

6.1.2 Expérience personnelle de la Demanderesse

[193] Dans le cas particulier de la Demanderesse, la consommation réelle d'essence s'est avérée substantiellement plus importante que celle annoncée dans les Cotes de consommation.

[194] La preuve établit toutefois que si la consommation d'essence de Madame Grand-Maison est élevée, c'est en raison de l'utilisation particulière qu'elle fait de son véhicule.

[195] Rappelons que celle-ci utilise son véhicule principalement pour aller au travail. Elle parcourt donc environ 7 km le matin et 7 km le soir. Dans un trajet aussi court, le moteur n'a pas le temps de se réchauffer et d'atteindre la température à laquelle la consommation de carburant est optimale.

[196] Or, l'utilisation d'un moteur froid peut accroître la consommation d'essence de 60 % selon la littérature⁸³. L'expérience réalisée par le professeur Assaf pour la Défenderesse, dont il est plus amplement discuté ci-dessous, indique que l'utilisation d'un moteur froid sur le trajet emprunté par la Demanderesse accroît la consommation d'essence des Véhicules de près de 51%⁸⁴.

[197] La preuve n'établit pas que l'expérience personnelle de la Demanderesse est représentative de celle des autres membres du Groupe. Aucune preuve n'a été apportée concernant l'utilisation typique que font les membres du Groupe de leur Véhicule, au moyen de sondages ou autrement.

[198] À ce sujet, le Tribunal note que la Demanderesse ne parcourt qu'entre 10 000 km et 15 000 km annuellement. Or, dans leur rapport servant à l'évaluation des dommages, les experts de ProLad postulent que les membres du groupe parcourent 20 000 km par année, ce qui est substantiellement supérieur à l'utilisation de la Demanderesse.

[199] Cela confirme que la situation de la Demanderesse n'est pas représentative de l'expérience des membres du Groupe. L'expert Bellavigna-Ladoux l'a d'ailleurs concédé à l'instruction.

[200] Le Tribunal conclut que c'est en raison de ses habitudes particulières de conduite que la Demanderesse a constaté une consommation d'essence supérieure aux Cotes, et non en raison d'un quelconque défaut de conformité de son Véhicule.

[201] Il n'y a aucune preuve qui permettrait de conclure que le Véhicule de Madame Grand-Maison n'aurait pas atteint une consommation d'essence similaire aux Cotes s'il avait été conduit sur des trajets différents.

⁸³ Pièce D-12, par. 116.2.

⁸⁴ Pièce D-12, par. 116.4.

6.1.3 Plaintes auprès des concessionnaires

[202] La Demanderesse produit un peu plus d'une quinzaine de billets concernant des plaintes reçues par des concessionnaires Mazda concernant la consommation d'essence des Véhicules⁸⁵.

[203] Ces billets démontrent qu'il y a d'autres membres du Groupe qui se sont déclarés insatisfaits de la consommation de carburant de leur Véhicule. Le Tribunal ne dispose toutefois pas d'informations suffisantes pour conclure que ces insatisfactions étaient bien fondées et qu'elles seraient liées à un défaut de conformité des Véhicules.

[204] En somme, la Demanderesse ne s'est pas déchargée de son fardeau de prouver que les Véhicules sont affectés d'un défaut de conformité au sens de l'article 41 L.p.c.

6.1.4 Expertise du professeur Assaf

[205] Même si elle n'avait aucun fardeau de preuve à satisfaire, la Défenderesse a démontré que les Véhicules permettent d'obtenir une consommation d'essence similaire à celle annoncée par les Cotes.

[206] Mazda a fait entendre à ce sujet le professeur Gabriel Assaf, qui a réalisé des essais routiers avec trois Véhicules fournis par Mazda⁸⁶.

[207] Le professeur Assaf détient un baccalauréat en génie civil et un doctorat en ingénierie des transports. Il se spécialise dans l'étude de l'impact des investissements dans les infrastructures routières sur les coûts d'exploitation des véhicules, ce qui comprend la consommation de carburant. Il a été reconnu expert en économie et ingénierie des transports.

[208] Dans le cadre de ses travaux, il est appelé à étudier l'ensemble des facteurs qui affectent la consommation d'essence, en fonction des conditions réelles d'utilisation des voitures. Il a donc une formation et une expérience pertinente qui procurent une certaine valeur probante à l'opinion qu'il présente.

[209] À la demande de la Défenderesse, le professeur Assaf a réalisé une expérience afin de mesurer la consommation d'essence de trois Véhicules dotés de la technologie SkyActiv dans des conditions normales d'utilisation, sur le réseau routier.

[210] Ces essais routiers avaient pour objectif de cerner la consommation réelle des Véhicules, sur la route. Il ne s'agissait pas d'essais normalisés visant à comparer la consommation d'essence entre deux modèles différents, comme l'étaient les essais réalisés par les ingénieurs de ProLad.

⁸⁵ Pièces P-45 à P-62.

⁸⁶ Le rapport d'expertise du professeur Assaf est produit en pièce D-12.

[211] Le professeur Assaf a conçu différents circuits visant à isoler certains facteurs pouvant exercer une influence sur la consommation d'essence. En tout, les trois Véhicules qu'il a utilisés ont parcouru 1 883 km, dans des conditions représentatives d'une variété d'expériences de conduite pouvant être vécues par les membres du Groupe (en ville, sur route, sur des trajets escarpés ou plats, avec un moteur chaud ou froid, etc.).

[212] Sur la totalité de ces différents parcours, le professeur Assaf a déterminé que les Véhicules avaient consommé 6,73 litres aux 100 km. Selon cet expert, cette consommation est similaire à celle annoncée par les Cotes, pondérées en fonction du type de trajets réalisés, qui était de 6,42 litres aux 100 km⁸⁷.

[213] L'expert en conclut que la consommation réelle des Véhicules est substantiellement conforme à la consommation annoncée par les Cotes publiées par RNCan et utilisées par Mazda dans ses publicités.

[214] Le rapport produit par le professeur Assaf comporte quelques erreurs et imprécisions. De plus, l'expérience qu'il a conçue présente des failles méthodologiques.

[215] En effet, l'expert et ses assistants se sont fiés au mécanisme d'arrêt automatique du pistolet de pompe de la station-service pour évaluer la quantité d'essence consommée pour chaque trajet étudié. Ce procédé est beaucoup moins fiable que l'utilisation d'une balance⁸⁸.

[216] De plus, le type d'essence utilisée n'était pas le même pour chaque véhicule et pour chaque essai. L'utilisation d'un carburant à plus haut taux d'octane a pu avoir une certaine influence sur les résultats⁸⁹, même si elle est minime selon le professeur Assaf (puisque le moteur des Véhicules n'est pas conçu pour bénéficier d'un indice d'octane plus élevé).

[217] Ces failles méthodologiques affectent la validité des conclusions que le professeur Assaf tire sur l'impact de certains facteurs sur la consommation d'essence lors de certains des trajets étudiés.

[218] Toutefois, le professeur Assaf témoigne que sur l'ensemble des trajets réalisés, qui totalisent 1 883 km, le risque que ces failles méthodologiques affectent la validité globale des résultats n'est pas significatif⁹⁰.

[219] Notamment, l'expert témoigne que l'évaluation de la quantité totale d'essence consommée pour l'ensemble des trajets est fiable, compte tenu du grand nombre de

⁸⁷ Pièce D-12, par. 53-54 et 117.

⁸⁸ Pièce P-76, p. 27-28.

⁸⁹ Pièce P-76, p. 28-29.

⁹⁰ À titre de comparaison, la distance parcourue par les deux Véhicules lors des essais sur route réalisés par ProLad n'était que de 186 km et 187 km : pièce P-75, tableau 5. Compte tenu de la courte distance franchie, l'imprécision dans l'une des variables peut affecter les résultats de façon plus significative.

remplissages effectués pendant l'expérience (35 au total) et des distances totales parcourues.

[220] À ce sujet, il importe de décrire la méthode employée par le professeur Assaf pour calculer la quantité de carburant consommée pour chaque trajet étudié. Chaque essai débute avec un réservoir d'essence plein. Le réservoir est considéré plein lorsque le mécanisme d'arrêt automatique du pistolet de la station-service s'actionne. Le véhicule est ensuite utilisé pour réaliser les trajets à l'étude. Le réservoir est rempli à la fin de l'essai, en utilisant la même méthode. La quantité d'essence ajoutée est notée comme étant la quantité consommée durant l'essai en question.

[221] Si le réservoir n'est pas véritablement plein au début ou à la fin de l'essai en raison d'un défaut de calibration du pistolet, la quantité d'essence mesurée pour l'essai à l'étude est faussée. Toutefois, une quantité supérieure de carburant sera versée dans le réservoir lors du remplissage suivant.

[222] C'est ce qui fait dire au professeur Assaf que même s'il peut y avoir des imprécisions dans les quantités d'essence utilisées pour chaque trajet à l'étude, cela n'affecte pas la validité globale des résultants, vu le grand nombre de pleins d'essence (35 au total) et la quantité de kilomètres parcourus (1 883 au total).

[223] Le Tribunal retient le témoignage du professeur Assaf à ce sujet et conclut que son expérience, même si elle présente des failles méthodologiques, démontre que la consommation réelle des Véhicules est substantiellement conforme à la consommation théorique annoncée par les Cotes.

6.1.5 Course Eco-Run

[224] L'expert Harrington réfère dans son rapport aux résultats d'une « course » réalisée par l'Association des Journalistes Automobile du Canada et parrainée par RNCAN (« **Eco-run** »).

[225] Le but de cette course est de démontrer qu'il est possible d'obtenir une consommation d'essence inférieure aux Cotes publiées par les manufacturiers dans des conditions normales d'utilisation, sur la route. Les véhicules sélectionnés pour cette course sont conduits par des journalistes entre Ottawa et Montréal.

[226] Or, l'expert souligne que toutes les voitures dotées de la technologie SkyActiv ayant été conduites lors de l'événement ont consommé moins d'essence que les Cotes publiées par RNCAN, incluant un Véhicule de l'année-modèle 2013.

[227] Ces résultats démontrent que les Véhicules peuvent avoir une consommation d'essence inférieure aux Cotes théoriques dans des conditions réelles d'utilisation.

[228] La Demanderesse a raison de souligner que cet événement ne reflète pas nécessairement la consommation d'essence obtenue par les membres du Groupe, dans des conditions habituelles.

[229] Néanmoins, il démontre qu'il est possible d'obtenir une consommation inférieure ou égale aux Cotes annoncées, ce qui démontre que les Véhicules sont techniquement conformes aux déclarations faites à leur sujet.

[230] En somme, la preuve administrée ne démontre pas, selon la balance des probabilités, que la consommation d'essence des Véhicules n'est pas substantiellement conforme aux déclarations que l'on retrouve dans le matériel promotionnel de Mazda.

[231] La violation alléguée de l'article 41 L.p.c. n'a pas été prouvée.

6.2 Représentations trompeuses (art. 218 et 219 L.p.c.)

[232] Dans l'arrêt *Richard c. Time inc.*, la Cour suprême établit un test en deux étapes pour déterminer si une représentation est trompeuse au sens de la L.p.c.⁹¹ Il faut : (1) décrire d'abord l'impression générale que la représentation est susceptible de donner chez le consommateur crédule et inexpérimenté; (2) déterminer ensuite si cette impression générale est conforme à la réalité.

6.2.1 Impression générale

[233] La Cour suprême enseigne que 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 »⁹².

[234] Afin d'évaluer l'impression générale qu'une publicité peut donner, il faut tenir compte de l'ensemble du message, incluant les notes en bas de page ou en marge⁹³. Cela dit, il faut aussi tenir compte de la manière dont l'information est présentée⁹⁴.

[235] Dans certaines circonstances, une mention qui paraît en note de bas de page est suffisante pour informer le consommateur de la précision qu'elle contient, et ce, même si les caractères sont petits⁹⁵.

[236] En d'autres circonstances, la présence d'une note en petits caractères est insuffisante pour contrecarrer l'impression générale qui se dégage du reste de la

⁹¹ *Richard c. Time inc.*, [2012] 1 R.C.S. 265, par. 78.

⁹² *Richard c. Time inc.*, [2012] 1 R.C.S. 265, par. 57.

⁹³ *Richard c. Time Inc.*, [2012] 1 R.C.S. 265, par. 56; *Brault & Martineau inc. c. Riendeau*, 2010 QCCA 366, par. 33; *Duguay c. General Motors du Canada ltée*, 2023 QCCS 3223, par. 97.

⁹⁴ *Richard c. Time Inc.*, [2012] 1 R.C.S. 265, par. 55.

⁹⁵ *Brault & Martineau inc. c. Riendeau*, 2010 QCCA 366, par. 33; *Duguay c. General Motors du Canada ltée*, 2023 QCCS 3223, par. 80 et 97.

publicité⁹⁶. Ce peut être le cas, par exemple, lorsque le texte reproduit en petits caractères contredit l'affirmation que l'on retrouve dans le corps principal du message⁹⁷.

[237] Chaque affaire est donc un cas d'espèce.

[238] En l'espèce, la Demanderesse produit en preuve des publicités parues dans la presse écrite, des brochures destinées aux consommateurs et des extraits du site Internet de Mazda qui réfèrent tous aux Cotes de consommation.

[239] La Demanderesse allègue avoir également vu des publicités à la télévision⁹⁸. Toutefois, aucune annonce télévisée n'est introduite en preuve et le Tribunal ne détient aucun renseignement à leur sujet.

[240] La Demanderesse réfère également aux documents techniques préparés par Mazda à l'intention des concessionnaires⁹⁹. Toutefois, ces documents ne sont pas destinés aux consommateurs. Ils ne contiennent aucune déclaration ou représentation pouvant être invoquée par ceux-ci en vertu de la L.p.c.

[241] La Demanderesse réfère finalement à un communiqué de presse annonçant le prix et la Cote de consommation de la Mazda3 2014. Encore une fois, il ne s'agit pas d'un document destiné aux consommateurs et son contenu ne correspond pas à une déclaration ou une représentation visée par la L.p.c.

[242] En somme, les publicités parues dans la presse écrite, les brochures et le site Internet de Mazda sont les seuls documents produits en preuve qui contiennent des représentations destinées aux consommateurs et qui sont susceptibles d'engager la responsabilité de Mazda en vertu de la L.p.c.

[243] Parmi les publicités parues dans la presse écrite, les seules qui sont pertinentes à l'action collective sont celles qui reproduisent les Cotes de consommation d'essence. Sur la centaine de publicités mises en preuve, le Tribunal en dénombre 53, lesquelles sont toutefois parues à de nombreuses reprises chacune¹⁰⁰.

[244] Dans ces publicités, les Cotes paraissent dans des encadrés de relativement petite taille, placés près de l'image du Véhicule. L'accent n'est pas mis sur les Cotes.

[245] Toutefois, un peu plus de la moitié des publicités qui réfèrent aux Cotes incluent des slogans en grands caractères qui mettent l'accent sur les économies d'essence offertes par la technologie SkyActiv. On y retrouve les expressions « Moins d'essence,

⁹⁶ *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 892.

⁹⁷ *Meubles Léon ltée c. Option consommateurs*, 2020 QCCA 44, par. 91 (demande d'autorisation d'appel rejetée : CSC No 39132).

⁹⁸ Voir notamment l'extrait de son interrogatoire préalable à la pièce D-10, p. 9.

⁹⁹ Pièce P-3.

¹⁰⁰ Voir les Pièces P-8, P-8.1, P-8.2 et D-22.

plus de plaisir » / « *Less Fuel More Fun* »¹⁰¹, « Roulez plus, consommez moins » / « *Drive More, Fuel Less* »¹⁰², « Profitez de chaque kilomètre » / « *Make Every Kilometer Count* »¹⁰³, « Économies d'essence et performance enfin réunies »¹⁰⁴.

[246] Certaines publicités ajoutent, en caractères de plus petite taille, que la technologie SkyActiv permet de parcourir « jusqu'à 1 000 km sur route » avec un plein d'essence »¹⁰⁵ ou que « chacun de vos kilomètres compte avec la technologie SkyActiv »¹⁰⁶.

[247] Toutes les publicités qui réfèrent aux Cotes de consommation incluent la mention, en petits caractères reproduits en bas de page ou en marge, que les Cotes sont une « estimation qui s'appuie sur des critères et des méthodes d'essais approuvés par le gouvernement du Canada » et que « les résultats réels peuvent varier ».

[248] Certaines publicités ajoutent que les Cotes ne doivent être utilisées qu'à des fins de comparaison¹⁰⁷. Les publicités qui n'incluent pas cette mention réfèrent au Guide, qui énonce que les Cotes servent à des fins de comparaison, comme noté ci-dessus.

[249] Les mises en garde sont reproduites en très petits caractères, dans une note qui contient de nombreuses réserves à caractère technique.

[250] Contrairement à ce qu'affirme la Demanderesse, le texte n'est pas illisible. D'ailleurs, la Demanderesse témoigne qu'elle l'a bien lu, même si elle a dû utiliser une loupe.

[251] Cette façon de présenter l'information peut cependant laisser entendre au consommateur crédule et inexpérimenté que les informations reproduites en bas de page ou en marge sont d'une importance secondaire.

[252] Cela dit, on ne peut pas faire entièrement abstraction du contenu des mises en garde, même si elles paraissent en petits caractères¹⁰⁸. Celles-ci avisent clairement le consommateur que les Cotes ne reflètent pas nécessairement la consommation d'essence qu'il obtiendra lorsqu'il utilisera la voiture sur la route. Le sens du texte est intelligible pour le consommateur crédule et inexpérimenté et il ne porte pas à interprétation.

[253] Comme aucun ordre de grandeur n'est donné, un consommateur avisé peut comprendre qu'il est possible que la différence entre la consommation réelle et la consommation soit plus ou moins importante, selon les circonstances. Cependant, un

¹⁰¹ Pièce D-22, p. 3-13.

¹⁰² Pièce D-22, p. 27-33, pièce P-8.1, p. 20.

¹⁰³ Pièce D-22, p. 14-15, Pièce P-8, p. 16, 19, 21, 23.

¹⁰⁴ Pièce P-8, p. 1, pièce P-8.1, p. 16.

¹⁰⁵ Pièce D-22, p. 27-31, pièce P-8, p. 20, 22, 24.

¹⁰⁶ Pièce D-22, p. 37-31, 43-45.

¹⁰⁷ Pièce D-22, p. 14, 15, 17 et 50.

¹⁰⁸ *Brault & Martineau inc. c. Riendeau*, 2010 QCCA 366, par. 33.

consommateur crédule et inexpérimenté pourrait avoir l'impression que l'écart entre la Cote annoncée et la consommation réelle sur la route ne sera pas significatif ou marqué. C'est l'impression que la Demanderesse rapporte avoir eue après avoir vu les publicités de Mazda et consulté le Guide de RNCan.

[254] Cette impression peut prendre appui sur la référence aux critères et méthodes d'essai approuvés par le gouvernement. Celle-ci confère une certaine crédibilité aux Cotes de consommation. Un consommateur crédule ou inexpérimenté pourrait y voir une indication que les Cotes seront généralement représentatives de la réalité, puisqu'elles ont été établies en conformité avec les exigences du gouvernement.

[255] Toutefois, rien dans les publicités ne donne à croire au consommateur crédule ou inexpérimenté que la consommation réelle sera toujours similaire aux Cotes annoncées. Au contraire, la mise en garde indique clairement que les Cotes pourraient ne pas être représentatives de la réalité dans certaines circonstances.

[256] En somme, l'impression générale qui se dégage après un premier contact complet avec les publicités, incluant le texte en petits caractères, est (1) que les Véhicules permettent de réaliser des économies d'essence et (2) que la performance réelle des Véhicules sera généralement comparable aux Cotes annoncées, mais (3) qu'il peut y avoir des exceptions, en fonction des circonstances.

[257] La même impression se dégage des brochures distribuées par les concessionnaires et du site Internet de Mazda, qui réfèrent aux Cotes et qui contiennent les mêmes mises en garde, en petits caractères.

6.2.2 Conformité à la réalité

[258] Tel que déjà noté, la preuve établit que les Véhicules dotés de la technologie SkyActiv consomment moins de carburant que les modèles comparables équipés d'une motorisation conventionnelle.

[259] L'impression générale que donnent les publicités en utilisant des slogans à cet effet est donc tout à fait conforme à la réalité.

[260] Par ailleurs, comme notée ci-dessus, l'expérience du professeur Assaf démontre que les Véhicules performant généralement de manière conforme aux Cotes annoncées.

[261] Les expertises de ProLad ne contredisent pas ce constat, puisqu'elles ne permettent pas de comparer la consommation théorique et la consommation réelle des Véhicules, comme discuté ci-dessus.

[262] L'expérience particulière de la Demanderesse ne contredit pas, elle non plus, ce constat, puisque sa plus grande consommation d'essence s'explique en raison de l'utilisation particulière qu'elle fait de son véhicule, comme discuté ci-dessus.

[263] En somme, la Demanderesse n'a pas établi que l'impression générale qui se dégage de la lecture des publicités dans leur ensemble n'est pas conforme à la réalité, puisque :

263.1. L'impression générale que donnent les publicités est que la consommation d'essence réelle des Véhicules est comparable aux Cotes annoncées, mais qu'il peut y avoir des exceptions;

263.2. La preuve démontre que la consommation réelle des Véhicules est effectivement comparable aux Cotes annoncées, mais qu'il y a des exceptions.

263.3. La situation de la Demanderesse est l'un des cas d'exception où la consommation réelle diffère de façon plus importante des Cotes.

263.4. Cette possibilité était suffisamment dénoncée dans les mises en garde incluses aux publicités, dans les brochures et sur le site Internet, qui énoncent que les résultats réels peuvent varier.

[264] La Demanderesse soutient que les représentations de Mazda sont nécessairement trompeuses, puisque dans son cas particulier à elle, la consommation réelle excédait significativement la Cote annoncée. En plaidoirie, elle affirme que les Cotes de consommation seraient trompeuses, dès lors qu'il est démontré que la consommation réelle n'est pas en tout temps conforme à la Cote.

[265] Cette prétention n'est pas bien fondée. Tel que déjà noté, les publicités ne donnent pas à croire que la consommation réelle sera toujours conforme aux Cotes, en toutes circonstances, sans exception. Au contraire, l'impression générale qui s'en dégage est qu'il peut y avoir des exceptions.

[266] Par conséquent, ni la Demanderesse, ni les autres membres du Groupe ne peuvent avoir d'attente raisonnable que la consommation réelle des Véhicules sera en tout temps conforme aux Cotes.

[267] Pour ces motifs, le Tribunal conclut que Mazda n'a pas fait de représentations trompeuses concernant la consommation d'essence des Véhicules.

6.2.3 Présomption de préjudice

[268] En vertu de l'arrêt *Richard c. Time inc.*, si des représentations trompeuses sont établies, le tribunal peut présumer qu'elles ont causé un préjudice donnant ouverture à l'une ou l'autre des mesures de réparation prévues à l'article 272 L.p.c. si les trois conditions suivantes sont satisfaites :

(1) les consommateurs ont pris connaissance des représentations en question;

(2) ils ont contracté après cette prise de connaissance; et

(3) il y a une proximité suffisante entre la représentation et le contrat¹⁰⁹.

[269] Le Tribunal a conclu ci-dessus que Mazda n'a pas fait de représentations trompeuses aux membres du Groupe. Il n'est donc pas nécessaire de déterminer si les autres conditions de mises en œuvre de la présomption de préjudice sont satisfaites.

[270] Cela dit, le Tribunal croit utile de préciser ce qui suit.

[271] La preuve démontre que les publicités référant aux Cotes de consommation étaient omniprésentes dans la presse écrite entre janvier 2012 et septembre 2013. De telles publicités ont paru 74 fois en 2012 et 32 fois entre janvier et septembre 2013, ce qui correspond à plus d'une publicité par semaine¹¹⁰.

[272] Compte tenu de la prévalence des publicités, et considérant que les brochures promotionnelles et le site Internet de Mazda réfèrent également aux Cotes de consommation, le Tribunal aurait pu inférer, en appliquant des présomptions de faits graves, précises et concordantes, que les membres du Groupe qui ont acheté ou loué des Véhicules des années modèles 2012-2013 ont tous eu connaissance des représentations de Mazda avant de contracter¹¹¹.

[273] Par ailleurs, il y a une proximité évidente entre le contenu de la représentation et le bien vendu ou loué. En effet, la consommation d'essence est certainement susceptible d'influer sur la décision d'acheter un modèle de voiture plutôt qu'un autre. C'était le cas pour Madame Grand-Maison, selon son témoignage.

[274] Dans ce contexte, le Tribunal aurait pu conclure que la présomption de préjudice s'applique à l'égard des membres du Groupe qui se sont procuré des Véhicules des années-modèles 2012-2013, et que ceux-ci peuvent donc bénéficier des mesures de réparation établies à l'article 272 L.p.c.

[275] Toutefois, la situation n'est pas la même pour les membres du Groupe qui ont acheté ou loué des Véhicules de l'année-modèle 2014.

[276] En effet, Mazda a cessé de référer aux Cotes dans ses publicités après le mois de septembre 2013, à une seule exception. Par ailleurs, le Tribunal ne dispose d'aucun renseignement concernant le nombre de brochures publicitaires remises aux consommateurs ou la fréquentation du site Internet de Mazda, que ce soit en 2012, en 2013 ou en 2014.

¹⁰⁹ *Richard c. Time inc.*, [2012] 1 R.C.S. 265, par. 124.

¹¹⁰ Pièces D-22 (encart sous les épreuves avec les dates de parution de chaque publicité); P-8 et P-8.1.

¹¹¹ Sur l'application de la preuve par présomption dans le cadre d'une action collective, voir *Québec (Curateur public) c. Syndicat national des employés de l'Hôpital Saint-Ferdinand*, [1996] 3 R.C.S. 211, p. 229-231.

[277] Dans ce contexte, même si le Tribunal avait conclu à l'existence de représentations trompeuses dans les publicités de Mazda, il n'aurait pas pu présumer que chaque membre du Groupe a pris connaissance de ces représentations avant de contracter¹¹².

[278] Les faits mis en preuve sont insuffisants pour présumer que les membres du Groupe qui ont acheté ou loué un Véhicule de l'année-modèle 2014 ont vu les représentations concernant les Cotes de consommation d'essence avant de contracter.

[279] Une preuve individuelle aurait donc été requise pour déterminer si les membres du Groupe qui ont acheté ou loué un Véhicule de l'année-modèle 2014 ont pris connaissance du matériel promotionnel de Mazda référant aux Cotes avant d'acheter ou de louer leur Véhicule et, partant, s'ils peuvent bénéficier de la présomption de préjudice donnant ouverture aux mesures de réparation prévues à l'article 272 L.p.c.

6.3 Omission de divulguer un fait important (art. 228 L.p.c.)

[280] L'article 228 L.p.c. oblige un commerçant à divulguer tout « fait important » dans ses représentations aux consommateurs.

[281] La notion de fait important vise les éléments déterminants dans le consentement du consommateur, c'est à des faits qui sont susceptibles d'exercer une influence sur sa décision de contracter¹¹³.

[282] Dans sa demande introductive d'instance, la Demanderesse allègue que le fait important qui aurait été passé sous silence par Mazda est la consommation réelle des Véhicules¹¹⁴.

[283] Toutefois, la preuve administrée établit que la consommation réelle est impossible à établir, puisqu'elle varie en fonction du conducteur, du véhicule et de l'environnement.

[284] Il s'agit d'une réalité qui est dénoncée dans les extraits précités du Guide de RNCAN, dont la Demanderesse a pris connaissance avant d'acheter son Véhicule. Elle est confirmée par les experts entendus en l'instance, qui expliquent que la consommation d'essence varie en fonction de différents facteurs. Ces facteurs sont variés et peuvent avoir un impact déterminant sur la consommation d'un véhicule donné.

¹¹² Voir par analogie *Duguay c. General Motors du Canada ltée*, 2023 QCCS 3223, par. 83, où le tribunal conclut qu'il ne peut pas présumer que les membres du groupe ont pris connaissance des messages véhiculés dans une brochure et un site Internet.

¹¹³ *Imperial Tobacco Canada ltée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, par. 874; *Fortin c. Mazda inc.*, 2016 QCCA 31, par. 140; *Amar c. Société des loteries du Québec*, 2015 QCCA 889, par. 49.

¹¹⁴ Demande introductive d'instance d'une action collective, par. 72-73.

[285] À titre d'exemples, l'expert Harrington explique que le style de conduite peut faire varier la consommation d'entre 12 % et 40 %, la congestion routière d'entre 20 % et 100 % et le dénivelé de la route d'entre 15 % et 20 %, selon la littérature¹¹⁵.

[286] Il aurait donc été impossible pour Mazda d'établir une donnée différente des Cotes qui reflète la consommation « réelle » des Véhicules.

[287] En somme, la consommation réelle n'est pas un fait que Mazda pouvait avoir l'obligation de divulguer en vertu de l'article 228 L.p.c.¹¹⁶

[288] Au procès, la Demanderesse se ravise et soutient que le fait important que Mazda aurait passé sous silence est qu'il serait impossible d'atteindre une consommation d'essence comparable à la Cote de consommation dans des conditions normales d'utilisation.

[289] Or, cette impossibilité n'a pas été établie. Au contraire, les résultats de la course Eco-Run de même que plusieurs trajets réalisés durant l'expérience du professeur Assaf¹¹⁷ démontrent qu'il est possible d'obtenir une consommation égale ou même inférieure aux Cotes de consommation théoriques dans des conditions réelles d'utilisation, sur la route.

[290] En plaidoirie, la Demanderesse propose aussi que Mazda devait indiquer dans sa publicité tous les facteurs qui peuvent exercer une influence sur la consommation. Toutefois, la description de ces facteurs n'est pas un « fait important », c'est-à-dire un fait susceptible d'être déterminant dans la décision du consommateur de contracter.

[291] En effet, les facteurs affectant la consommation d'essence sont les mêmes, peu importe le modèle de voiture que le consommateur est appelé à choisir. Il s'agit d'un renseignement intéressant à connaître, mais il n'est pas déterminant dans le choix du véhicule ou la décision d'en acheter ou d'en louer un.

[292] Selon le Tribunal, les faits importants qui doivent être divulgués lorsqu'un commerçant choisit de référer aux Cotes de consommation dans ses représentations aux consommateurs sont que les Cotes sont établies en laboratoire et qu'elles ne reflètent pas nécessairement la performance réelle du véhicule, sur la route.

[293] Or, ces faits sont divulgués dans le matériel promotionnel de Mazda, puisque l'on y retrouve systématiquement une mention que les Cotes « reposent sur des critères et des méthodes approuvées par le gouvernement du Canada » et que « les résultats réels peuvent varier ».

¹¹⁵ Pièce D-11, p. 3.

¹¹⁶ Voir par analogie *Amar c. Société des loteries du Québec*, 2015 QCCA 889, par. 28, concernant l'impossibilité pour Loto-Québec de divulguer un taux de retour réel (plutôt que théorique), celui-ci variant d'un jour à l'autre et d'un tirage à l'autre.

¹¹⁷ Pièce D-12, Table 8 (p. 18).

[294] Mazda n'a donc pas contrevenu à l'article 228 L.p.c.

7. MESURES DE RÉPARATION RECHERCHÉES

[295] Puisque le Tribunal a conclu que Mazda n'a pas contrevenu à la L.p.c., il n'y a pas lieu de se prononcer sur les mesures de réparation recherchées en vertu de l'article 272 L.p.c.

[296] Cela dit, le Tribunal croit utile de faire les commentaires qui suivent à ce sujet.

7.1 Dommages compensatoires

[297] La Demanderesse réclame le recouvrement collectif de dommages compensatoires correspondant aux coûts de carburant que les membres du Groupe auraient évités si les Cotes mentionnées dans le matériel promotionnel de Mazda avaient été exactes.

[298] À ce sujet, elle s'appuie sur les calculs de ProLad (pièce P-73), qui a comparé les coûts de carburant qui auraient été encourus si les Cotes publiées par Mazda avaient été véridiques, et les coûts qui auraient été encourus en fonction des résultats de ses essais sur dynamomètre.

[299] Pour ce faire, ProLad retient les prémisses suivantes : (1) les membres auraient parcouru une distance de 20 000 km annuellement, dont 55% en ville et 45% sur la route; et (2) ils auraient conservé leur Véhicule pendant sept ans¹¹⁸.

[300] Cette manière d'évaluer les dommages suppose nécessairement que le Tribunal ait retenu la première cause d'action et conclu que les Cotes de consommation établies par Mazda Motors Corp. sont erronées, au regard des essais de ProLad.

[301] Même dans cette hypothèse, l'analyse proposée présente des lacunes, parce que les prémisses retenues par ProLad afin d'évaluer les dommages ne trouvent pas appui dans la preuve.

[302] En effet, il n'est pas établi que les membres du Groupe parcourent en moyenne 20 000 km par année, selon une proportion de 55 % en ville et 45 % sur la route.

[303] À ce sujet, ProLad utilise les mêmes prémisses que celles employées par RNCAN pour fournir les renseignements comparatifs dans son Guide¹¹⁹. Toutefois, il n'est pas

¹¹⁸ En retenant la consommation d'essence établie dans ses essais sur dynamomètre, ProLad évalue que les membres du Groupe qui ont acheté ou loué un Véhicule des années modèles 2012-2013 ont payé 164,82 \$ de plus en essence chaque année, par rapport à ce qu'ils auraient payé si les Cotes avaient été exactes (soit 1 153,74 \$ au bout de sept ans) et que ceux qui ont acheté ou loué un Véhicule de l'année modèle 2014 auraient payé 285,36 \$ (soit 1 997,52 \$ au bout de sept ans) : Pièce P-73, p. 8 et 13.

¹¹⁹ Pièce P-29, p. de garde (« explication des tableaux »).

établi que ces prémisses correspondent au profil d'utilisation des Véhicules par les membres du Groupe. La Demanderesse n'a administré aucun élément de preuve à ce sujet.

[304] De plus, aucun élément de preuve ne permet de présumer que les membres du Groupe ont conservé leur Véhicule pendant sept ans en moyenne. La seule preuve au dossier à ce sujet concerne la situation personnelle de la Demanderesse, qui n'a conservé sa voiture que pendant quatre ans.

[305] En outre, le Groupe inclut les personnes qui ont loué les Véhicules et la Demanderesse n'a pas établi qu'il existerait des termes de location aussi longs que 84 mois (sept ans).

[306] Pour ces motifs, si le Tribunal avait accueilli la cause d'action principale de la Demanderesse, il aurait rejeté l'évaluation des dommages proposée par les experts de ProLad. En l'absence d'une preuve permettant d'établir les dommages de manière précise, le Tribunal aurait été obligé de les arbitrer.

[307] Par ailleurs, la Demanderesse n'a proposé aucune méthode permettant d'évaluer les dommages compensatoires dans l'hypothèse où le Tribunal avait retenu sa cause d'action subsidiaire et conclu que les Cotes de consommation ne sont pas erronées, mais qu'elles sont trompeuses parce qu'elles ne reflètent pas la consommation d'essence réelle des membres du Groupe.

[308] Notamment, comme discuté ci-dessus, la Demanderesse n'a produit aucun élément de preuve permettant de déterminer quel est l'écart entre la consommation annoncée par les Cotes, d'une part, et la consommation réelle obtenue par les membres de Groupe avec leur Véhicule, d'autre part.

[309] La seule information fournie par la Demanderesse à ce sujet concerne sa consommation d'essence personnelle. Or, comme le Tribunal l'a déjà noté, il n'y a pas d'indication que celle-ci soit représentative de la consommation d'essence des autres membres du Groupe.

[310] Selon l'arrêt *Richard c. Time inc.*, précité, le Tribunal ne peut accorder des dommages-intérêts compensatoires en vertu de l'article 272 L.p.c. que si le préjudice subi à la suite d'une pratique interdite est susceptible d'évaluation et quantifiable¹²⁰.

[311] En l'espèce, si le Tribunal avait accueilli la cause d'action subsidiaire, il aurait tout de même rejeté la réclamation de la Demanderesse en dommages compensatoires, faute de preuve permettant de les quantifier.

¹²⁰ *Richard c. Time inc.*, [2012] 1 R.C.S. 265, par. 126.

7.2 Réduction de prix

[312] Dans sa procédure, la Demanderesse réclame une réduction du prix de vente des Véhicules. En plaidoirie, elle reconnaît que cette réclamation fait double emploi avec sa demande en dommages. Toutefois, le Tribunal croit utile d'en traiter, puisqu'il aurait rejeté la réclamation en dommages en ce qui concerne la cause d'action subsidiaire, pour les motifs exposés ci-dessus.

[313] La diminution de prix demandée équivaut à la différence entre le coût du modèle Mazda3 GS-SKY et celui du modèle de base, que la Demanderesse identifie comme étant le Mazda3 GX¹²¹. Cette différence était de 3 450 \$ en 2012¹²² et de 3 700 en 2013, selon le prix au détail suggéré¹²³.

[314] Toutefois, en 2012 et en 2013, le modèle Mazda3 GS-SKY bénéficiait de plusieurs options de série qui n'étaient pas offertes sur le modèle de base.

[315] Ces options incluent notamment des roues en alliage (plutôt qu'en acier), des miroirs et des sièges chauffants, un volant et un bras de vitesse gainés de cuir, des essuie-glaces avec capteurs de pluie, un système audio Bluetooth, un régulateur de vitesse au volant, un climatiseur, un appuie-bras avec porte-gobelets sur la banquette arrière, etc.¹²⁴

[316] La différence de prix entre les modèles Mazda3 GS-SKY et Mazda3 GX reflète non seulement la valeur de la technologie SkyActiv, mais également la valeur de ces nombreuses options.

[317] Or, en 2012, il existe un modèle de Mazda3 qui présente le même groupe d'options que la Mazda3 GS-SKY, sans la motorisation SkyActiv : il s'agit du modèle Mazda3 GS. La différence de prix entre ces deux modèles est de 850 \$, selon le prix au détail suggéré.

[318] Ce montant de 850 \$ représente la valeur que Mazda attribue à la technologie SkyActiv, plutôt qu'aux autres options. C'est ce montant que le Tribunal aurait pris en compte pour établir la réduction du prix auxquels les Membres auraient eu droit, si cette technologie n'avait pas offert les avantages annoncés.

[319] Cela dit, il n'aurait pas été approprié d'accorder une réduction de prix de 850 \$ aux membres du Groupe ayant acheté ou loué un Mazda3 GS-SKY 2012 ou 2013.

[320] En effet, la preuve établit que ces Véhicules permettent de réaliser des économies de carburant par rapport au modèle de base. Il demeure donc justifié que les membres du Groupe payent un prix plus élevé pour bénéficier de cette technologie.

¹²¹ Témoignage de Madame Grand-Maison à l'instruction.

¹²² Pièce P-3, p. 2.

¹²³ Pièces P-4, p. 1 et P-12.

¹²⁴ Pièce P-3, p. 8-10 et pièce P-4.1, p. 7-9.

[321] Dans ce contexte, il aurait été approprié d'appliquer une règle de trois et de conclure que si une économie d'essence annoncée de 18,4 % (pour les années modèles 2012-2013) justifiait un coût additionnel à l'achat de 850\$, alors une économie d'essence de 8,8 % (telle que postulée par ProLad) aurait justifié un coût additionnel à l'achat de 406 \$.

[322] En appliquant ce raisonnement, si le Tribunal avait conclu que Mazda a contrevenu à la L.p.c. et s'il avait retenu l'analyse de ProLad, il aurait accordé une réduction de prix d'un montant de 444 \$ à chaque membre du Groupe ayant acheté ou loué un Véhicule des années-modèle 2012-2013 (850 \$ - 406 \$).

[323] Aucune réduction de prix n'aurait toutefois été accordée aux membres du Groupe qui ont acheté ou loué un Véhicule de l'année modèle 2014, puisque la technologie SkyActiv était incluse de série à compter cette année-là, c'est-à-dire sans coût additionnel à l'achat.

7.3 Dommages punitifs

[324] Pour obtenir des dommages punitifs en vertu de la L.p.c., il faut démontrer que le commerçant a commis des violations intentionnelles, malveillantes ou vexatoires, ou qu'il a adopté une conduite marquée d'ignorance, d'insouciance ou de négligence sérieuse à l'égard des obligations et des droits du consommateur¹²⁵.

[325] En l'espèce, la Demanderesse n'allègue pas que Mazda aurait violé la L.p.c. de façon intentionnelle, malveillante ou vexatoire.

[326] Par ailleurs, elle ne produit aucun élément de preuve indiquant que Mazda aurait cherché à induire les consommateurs en erreur ou qu'elle aurait fait preuve de désinvolture ou de négligence en utilisant les Cotes à des fins publicitaires.

[327] Tous conviennent que la motorisation SkyActiv permet une réduction substantielle de la consommation d'essence, en comparaison à la motorisation traditionnelle. Il était tout à fait légitime pour Mazda de mettre ce fait de l'avant dans son matériel promotionnel.

[328] Or, les Directives du gouvernement en vigueur à l'époque pertinente limitaient les représentations que Mazda pouvait faire concernant ces économies d'essence. En effet, selon les Directives, Mazda était tenue de référer aux Cotes si elle voulait faire quelque représentation que ce soit concernant la consommation de carburant des Véhicules¹²⁶.

¹²⁵ *Richard c. Time inc.*, [2012] 1 R.C.S. 265, par. 180.

¹²⁶ Pièce D-18.1.43, art. 12.1.2 : « Only label values calculated using Government of Canada approved test methods should be used in advertising for gasoline [...] vehicles ». Voir *Rebuck v. Ford Motor Company*, 2022 ONSC 2396, par. 28 (confirmé : 2023 ONCA 121).

[329] Dans ce contexte, la référence aux Cotes dans le matériel promotionnel était légitime et elle ne devrait pas donner ouverture à l'octroi de dommages punitifs¹²⁷.

[330] Par conséquent, même si le Tribunal avait conclu que Mazda a contrevenu à la L.p.c., il n'aurait accordé aucun dommage punitif.

8. FRAIS DE JUSTICE

[331] La règle usuelle veut que la partie qui succombe supporte l'entière des frais de justice, incluant les frais d'expertise. Dans une action collective, le représentant peut donc être condamné aux frais de justice en cas d'échec de son recours, même si celui-ci a été entrepris dans l'intérêt de l'ensemble des membres du groupe¹²⁸.

[332] Le tribunal a toutefois la discrétion de mitiger les frais qui seraient autrement dus, afin d'assurer le respect de l'objectif de l'action collective, à la lumière des difficultés que risque de poser leur paiement pour le représentant¹²⁹.

[333] En l'espèce, les frais d'expertise en défense excèdent 400 000 \$ CAD¹³⁰. Leur paiement serait prohibitif pour la Demanderesse.

[334] Par ailleurs, la Demanderesse n'a personnellement pas obtenu la consommation annoncée dans les Cotes. Elle a agi de bonne foi afin de présenter une action collective au bénéfice de tous les consommateurs ayant acheté un Véhicule sur la foi des Cotes publicisées. Son recours n'était pas frivole, même s'il est rejeté. Le Tribunal peut en tenir compte afin d'écarter la règle usuelle de la succombance aux dépens¹³¹.

[335] Condamner la Demanderesse à payer plus de 400 000 \$ en frais d'expertise dans ces circonstances aurait un effet dissuasif injustifié. Peu de justiciables accepteraient de prendre la responsabilité d'une action collective s'ils s'exposaient à une condamnation aux dépens de cette ampleur. Cela serait contraire à l'un des objectifs principaux du recours collectif, qui est de favoriser l'accès à la justice¹³². Il s'agit également de considérations qui militent à l'encontre d'une condamnation aux frais de justice de cette ampleur¹³³.

¹²⁷ Voir par analogie *Rebuck v. Ford Motor Company*, 2023 ONCA 121, par. 18.

¹²⁸ *Lamoureux c. Organisme canadien de réglementation du commerce des valeurs immobilières (OCRCVM)*, 2024 QCCS 78, par. 4.

¹²⁹ *Lamoureux c. Organisme canadien de réglementation du commerce des valeurs immobilières (OCRCVM)*, 2024 QCCS 78, par. 6.

¹³⁰ 207 668,08 \$ USD pour Exponent selon les pièces D-25 et D-25.1 et 167 618 \$ CAD pour le professeur Assaf selon les pièces D-26 et D-26.1.

¹³¹ *Buonamici c. Blockbuster Canada Co.*, 2007 QCCA 468, par. 28.

¹³² *Western Canadian Shopping Centres Inc.*, [2001] 2 R.C.S. 534, par. 27-28.

¹³³ *Montpetit c. Syndicat du transport de Montréal (employés des services d'entretien) CSN*, 2011 QCCS 474, par. 237-240 (appel rejeté : 2013 QCCA 903).

[336] Le Tribunal condamnera donc la Demanderesse aux frais de justice, à l'exception des frais d'expertise, que chaque partie devra assumer.

CONCLUSION

[337] La Demanderesse a obtenu l'autorisation d'exercer une action collective visant à démontrer que la consommation réelle de carburant obtenue par les membres du Groupe, sur la route, est substantiellement supérieure à la consommation théorique annoncée au moyen des Cotes de consommation utilisées dans le matériel promotionnel de Mazda.

[338] La Demanderesse n'a pas administré de preuve d'expert à ce sujet. La seule expertise au dossier qui se rapporte à la cause d'action autorisée dans le Jugement d'autorisation est celle du professeur Assaf, l'expert de Mazda. Bien qu'elle présente des failles méthodologiques, elle démontre que la consommation d'essence des Véhicules, dans des conditions normales d'utilisation, est substantiellement conforme aux Cotes annoncées.

[339] Il peut y avoir des exceptions, puisque la consommation de carburant dépend fortement de facteurs liés à l'environnement, au véhicule et au conducteur.

[340] Le cas personnel de la Demanderesse est un tel cas d'exception. C'est en raison des courtes distances qu'elle effectue avec son Véhicule que sa consommation d'essence s'est avérée significativement supérieure aux Cotes.

[341] La Demanderesse ne démontre toutefois pas que sa situation personnelle serait représentative de celle des autres membres du Groupe. Au contraire, la preuve au dossier démontre qu'elle ne l'est pas.

[342] En somme, la preuve démontre que la consommation d'essence réelle des Véhicules est généralement comparable aux Cotes annoncées par Mazda dans la majorité des cas, mais qu'il peut y avoir des exceptions.

[343] Or, le matériel promotionnel de Mazda dénonce adéquatement cette possibilité, en indiquant que les Cotes correspondent à une estimation qui s'appuie sur des critères et des méthodes d'essais approuvés par le gouvernement du Canada et que les résultats réels peuvent varier.

[344] Par conséquent, le Tribunal conclut que les Véhicules vendus par Mazda sont conformes à la description qui en est faite dans son matériel promotionnel, que l'utilisation des Cotes de consommation à des fins publicitaires n'est pas trompeuse et que Mazda n'a pas contrevenu à la L.p.c.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[345] **REJETTE** la *Demande introductive d'instance d'une action collective* de la Demanderesse;

[346] **LE TOUT**, avec frais de justice à l'encontre de la Demanderesse, chaque partie payant toutefois ses frais d'expertise.


HONORABLE CATHERINE MARTEL, j.c.s.

M^e Fredy Adams
Adams avocats inc.
Avocat pour la demanderesse

M^e Stéphane Pitre
M^e Alexis Leray
M^e Amély Lewis
Borden Ladner Gervais s.e.n.c.r.l., s.r.l.
Avocats pour la défenderesse

Dates d'audience : 12, 13 16, 17, 18, 19 et 20 décembre 2024