

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre des actions collectives)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

N° : 200-06-000193-154

DATE : Le 30 octobre 2020

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE DANIEL DUMAIS, j.c.s.

**ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION
ATMOSPHÉRIQUE**
-et-
ANDRÉ BELISLE
Demandeurs

c.

VOLKSWAGEN GROUP CANADA INC.
VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA INC.
VOLKSWAGEN AG
AUDI CANADA INC.
AUDI OF AMERICA INC.
AUDI AG
Défenderesses

JUGEMENT

(sur demande d'annulation et de rejet d'action collective)

1.- L'INTRODUCTION

[1] Le 24 janvier 2018, le Tribunal autorise les demandeurs à exercer une action collective à l'encontre des défenderesses. Le jugement fait l'objet d'une demande d'autorisation d'appel. Celle-ci est rejetée par la Cour d'appel puis par la Cour suprême du Canada.

[2] La poursuite réclame des dommages-intérêts punitifs, au nom des résidents québécois, pour violation de normes environnementales dans la province. Cette demande s'inscrit dans le cadre du *Dieselgate* qui implique avant tout le fabricant d'automobiles Volkswagen. Ce scandale remonte à 2015.

[3] Il s'agit là d'un des nombreux recours pris contre Volkswagen notamment au pays et dans la province. En vertu d'ententes de règlement des actions collectives intentées au Canada, Volkswagen aurait versé une somme totale de 1,47 G\$ aux propriétaires et locataires des véhicules visés, dont 355 M\$ à ceux du Québec. Récemment, après une longue enquête et des négociations avec Environnement et Changement Climatique Canada (« ECCC »), Volkswagen a plaidé coupable à une soixantaine d'infractions pénales. Le 22 janvier 2020, un tribunal de l'Ontario entérinait l'entente sur plaidoyer et imposait à Volkswagen une amende record de 196,5 M\$.

[4] À la lumière de ces événements postérieurs au jugement d'autorisation, Volkswagen demande maintenant l'annulation de la présente action collective puisqu'il s'agirait essentiellement d'un dédoublement de litige. Elle souligne que l'action collective porte sur les mêmes violations et est couverte par la sanction imposée par le Tribunal ontarien. On ne saurait donc la punir deux fois.

[5] Elle soutient également que la demande introductive d'instance est irrecevable parce que son libellé ne serait pas conforme à l'autorisation accordée.

[6] Le Tribunal doit donc déterminer si l'action collective doit suivre son cours ou s'il y a lieu d'en annuler l'autorisation ou de la rejeter à ce stade-ci.

2.- LE CONTEXTE

[7] Le jugement d'autorisation de l'action collective du 24 janvier 2018 résume le contexte à l'origine de cette affaire. En voici certains extraits :

[8] Audi et Volkswagen, des fabricants d'automobiles liés, ont conçu et mis sur le marché des voitures qui fonctionnent au diesel. Cela n'est pas nouveau et n'a rien d'illégal pourvu qu'on respecte les normes environnementales et de sécurité édictées par les autorités.

[9] Les véhicules ainsi produits sont soumis à des tests d'émissions polluantes, lesquels divergent selon les pays, états, provinces ou territoires compétents.

[10] Jusqu'en 2015, ces normes semblent respectées chez nous, du moins selon les résultats des tests effectués. Ce que l'on ignore alors, c'est que lesdits tests sont truqués. En effet, les fabricants ont mis en place un logiciel qui modifie la donne lors de vérifications.

[11] Ainsi, la quantité d'oxydes d'azote, un polluant atmosphérique aussi appelé *Nox*, varie selon que le véhicule est utilisé de façon habituelle ou testé en laboratoire. Bref, en apparence, les limites sont rencontrées. Cependant, la réalité diffère. Le logiciel, brillamment conçu, fait le travail.

[12] Les voitures concernées sont donc vendues et commercialisées en contravention avec les normes de pollution établies. Il en résulte une hausse marquée des émissions d'azote². Tout cela à la connaissance de certains intervenants associés à Volkswagen et Audi, mais dans l'ignorance des consommateurs et des autorités.

[13] Ces révélations deviennent publiques le 18 septembre 2015. L'affaire avait débuté par les travaux de l'*International Council on Clean Transportation* («ICCT»), une ONG américaine ayant entrepris une recherche sur les émissions de voitures à moteur diesel³. Alors qu'on orientait l'étude sur une comparaison entre les voitures vendues aux États-Unis et celles vendues au Canada, on a découvert le taux élevé d'émission de *Nox*.

[14] Alertées, la *United States Environmental Protection Agency* («EPA») et le *California Air Resources Board* ouvrent une enquête. Celle-ci mène à la découverte du stratagème⁴. Celui-ci toucherait une dizaine de modèles et s'étalerait entre 2009 et 2015.

[15] Au Canada, on estime qu'on aurait vendu approximativement 100 000 véhicules diesel équipés du logiciel⁵. Une partie importante de ce nombre, quoique non chiffré, aurait été vendu au Québec et y aurait circulé.

[16] Cette nouvelle prend vite l'allure d'un scandale. Menacées de perdre leur certification pour les modèles Diesel 2016, les intimées reconnaissent l'existence du logiciel. Des rappels ont lieu. La vente de nouveaux véhicules diesel est interrompue.

[17] Le 23 septembre 2015, le chef de la direction du groupe Volkswagen, Martin Winterkorn, démissionne. Le 29 septembre 2015, Volkswagen Canada publie une lettre faisant état de sa désolation pour ces faits et gestes⁶.

[18] Le PDG de Volkswagen America s'excuse au nom de l'entreprise et admet que celle-ci a «*totalelement merdé*» et s'est montrée malhonnête⁷. Appelé à témoigner, Michael Horn reconnaît que «*the software was installed for the purpose of defeating emissions control*»⁸.

[19] Entre-temps, les attaques judiciaires se multiplient tant au Québec qu'ailleurs [...].

-
- ¹ Dans la demande introductive d'instance, on allègue que certaines marques pouvaient émettre « *jusqu'à quarante (40) fois plus d'oxyde d'azote que la limite réglementaire prescrite* », paragraphe 4.
 - ² Voir la pièce R-5.
 - ³ Voir la pièce R-1. Volkswagen a initialement parlé de problèmes techniques et de conditions imprévues. D'où un rappel pour corriger le tout en fin de l'année 2014. La vérité a ensuite éclaté.
 - ⁴ Voir la pièce R-15.
 - ⁵ Voir la pièce R-4.
 - ⁶ Voir la pièce R-2.
 - ⁷ Voir la pièce R-18 aux questions 445-448, 465 à 473 et 551 à 561.
 - ⁸ Voir le dossier 500-06-000761-151.

[8] Une demande d'action collective autorisée par Madame la juge Marie-Claude Lalonde¹ donne lieu, en décembre 2016, à une entente de règlement entre Volkswagen et le groupe Options Consommateurs. Cette entente, approuvée le 21 avril 2017, vise les propriétaires et locataires (en date du 18 septembre 2015) de huit modèles différents de véhicules Volkswagen et Audi des années 2009 à 2015. Seuls les véhicules dotés d'un moteur diesel (TDI) de 2,0 litres sont visés dans cette entente initiale; ceux munis d'un moteur diesel (TDI) de 3,0 litres feront l'objet d'une entente ultérieure, approuvée le 25 avril 2018. Au 30 décembre 2018, date de la fin du programme de réclamations, Volkswagen aurait versé 355 M\$ aux consommateurs québécois.

[9] En parallèle, ECCC (alors « Environnement Canada ») lance en 2015 une enquête suite aux révélations sur l'affaire *Dieseldgate*. En conclusion de cette investigation et après de longues négociations, elle dépose 60 chefs d'accusation contre Volkswagen. Le même jour, soit le 22 janvier 2020, l'Ontario Court of Justice (« OCJ ») entérine une entente sur plaidoyer entre ECCC et Volkswagen². Cette dernière admet alors avoir muni ses véhicules diesel de logiciels truqués et se voit imposer une amende de 196,5 M\$. Les motifs de cette décision de l'OCJ sont publiés le 8 septembre 2020³. On y invoque des infractions à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* («LCPE»)⁴, plus précisément l'importation de véhicules non conformes aux normes canadiennes et des déclarations trompeuses. Le Tribunal souligne avoir accepté d'entériner l'entente notamment parce que la sanction imposée "*provides an adequate degree of deterrence and denunciation in seeking to protect the environment and the health of Canadians*"⁵.

¹ Voir le dossier 500-06-000761-151.

² Voir la pièce D-1.

³ Voir la pièce D-6.

⁴ LC 1999, c. 33.

⁵ Voir la pièce D-6.

[10] À la suite de cette décision de l'OCJ, l'autorité de régulation environnementale de l'Ontario retire, le 5 février 2020, une poursuite pénale (et non civile) qu'elle avait entreprise contre Volkswagen. Ce désistement est motivé par l'amende de 196,5 M\$, laquelle "*provides effective general and specific deterrence*"⁶.

[11] Dès octobre 2015, une demande d'autorisation d'une action collective est déposée par l'AQLPA dans le présent dossier. Le recours n'est pas pris au nom des titulaires de droits dans une voiture au logiciel trafiqué. Il requiert plutôt une indemnisation pour l'ensemble des résidents québécois en lien avec le non-respect des normes environnementales. La demande avance que, par leurs actions illicites et intentionnelles, les défenderesses ont porté atteinte aux droits des citoyens garantis par la *Charte des droits et libertés de la personne* (« CDLP »)⁷, particulièrement le droit de vivre dans un environnement sain.

[12] La demande d'autorisation est partiellement accueillie par le soussigné. Son jugement du 24 janvier 2018 autorise l'inclusion de dommages punitifs dans l'action collective. Il impose toutefois le retrait des dommages compensatoires vu l'absence de quelque preuve que ce soit à ce chapitre. Six questions sont identifiées.

[13] La Cour d'appel rejette, le 18 juin 2018, la demande d'autorisation d'en appeler du jugement d'autorisation de l'action collective. Le 13 novembre 2019, la Cour suprême rejette, elle aussi, à majorité, le pourvoi des défenderesses à l'encontre de la décision de la Cour d'appel.

[14] Les six questions définies au jugement se formulent ainsi :

- a) Les véhicules commercialisés par les intimées au Québec respectent-ils les normes canadiennes?
- b) Les intimées ont-elles muni les véhicules commercialisés au Québec d'un logiciel visant à fausser les résultats des mesures d'émissions polluantes?
- c) Les véhicules commercialisés par les intimées ont-ils émis dans l'environnement des polluants au-delà des normes prescrites par les normes canadiennes et ses règlements?
- d) Les intimées ont-elles, de façon illicite et intentionnelle, faussé les tests environnementaux qui leur étaient exigés?
- e) La personne désignée et chaque membre du groupe sont-ils en droit de réclamer des intimées une somme de 35 \$ à titre de dommages punitifs et/ou exemplaires?

⁶ Voir la pièce D-2, pp 2-3.

⁷ RLRQ, c. C-12.

- f) La personne désignée et les membres du groupe sont-ils en droit d'exiger des intimées un remboursement des sommes engagées pour les présentes procédures et pour toutes enquêtes relativement à la présente affaire?

[15] À la suite de la décision de la Cour suprême, les demandeurs déposent, le 12 février 2020, leur demande introductive d'instance en action collective. Celle-ci est ensuite modifiée le 12 juin 2020.

[16] De leur côté, les défenderesses signifient, le 10 juillet 2020, une demande en annulation du jugement d'autorisation et en rejet de l'action collective. Elles y allèguent le dédoublement des litiges et le chevauchement des sanctions entre la décision de l'OCJ et l'action collective. Plus précisément, leurs allégations soulèvent la survenance de faits nouveaux. Elles écrivent que :

- a) *Les conditions relatives aux questions de droit ne sont plus remplies et celles-ci n'ont aucun fondement en droit; (art. 168 (4) et 588 C.p.c.)*
- b) *Les conditions relatives à l'intérêt pour agir de l'AQLPA ne sont plus remplies; (art. 168 (3) C.p.c.);*
- c) *Maintenir l'action collective de l'AQLPA ne respecterait pas le principe de proportionnalité; (art. 18 C.p.c.).*

[17] Les défenderesses soumettent de plus, au cours de leur plaidoirie, que les demandeurs ont modifié le recours par rapport à ce qui a été autorisé. La *Demande introductive d'instance* n'est pas conforme à l'autorisation de l'action collective, soutiennent-elles.

[18] En somme, elles cherchent à faire annuler l'autorisation d'exercer l'action collective ou à déclarer le rejet de celle-ci puisqu'irrecevable.

[19] Les demandeurs contestent ces prétentions. D'une part, ils nient l'existence de faits nouveaux. D'autre part, tels faits nouveaux (s'il en est) n'établissent aucunement une duplication ou un chevauchement de sanctions. Les conclusions et objets des procédures diffèrent. Ils ajoutent que la requête constitue un moyen détourné d'en appeler du jugement déjà rendu. Enfin, leur demande introductive respecte le cadre de l'autorisation.

3.- LES QUESTIONS EN LITIGE

[20] Le présent jugement a pour but de déterminer si l'autorisation de l'action collective doit être annulée et si la demande introductive d'instance doit être rejetée. Cela soulève les quatre questions suivantes formulées par la Cour :

- i. Les récents événements constituent-ils un ou des faits nouveaux?

- ii. Dans l'affirmative, les conditions d'exercice d'une action collective, relatives aux questions de droit ou de fait, sont-elles encore présentes?
- iii. Le maintien de l'action collective respecte-t-il le principe de proportionnalité énoncé au *Code de procédure civile*?
- iv. La demande introductive d'instance déposée par les défendeurs est-elle conforme au jugement d'autorisation?

4.- L'ANALYSE

i. Les récents événements constituent-ils un ou des faits nouveaux?

[21] La Cour d'appel établit qu'une demande de révision ne saurait constituer un moyen détourné d'en appeler d'un jugement d'autorisation⁸. Il en résulte qu'une telle demande nécessite la survenance de faits nouveaux depuis la présentation de la demande d'autorisation⁹. L'article 588 C.p.c. ne l'exige pas expressément, mais sa lecture en fait une condition incontournable. Il se lit :

588. Le tribunal peut, en tout temps, à la demande d'une partie, réviser ou annuler le jugement d'autorisation s'il considère que les conditions relatives aux questions de droit ou de fait ou à la composition du groupe ne sont plus remplies.

S'il révisé le jugement d'autorisation, il peut permettre au représentant de modifier les conclusions recherchées. De plus, si les circonstances l'exigent, il peut, en tout temps et même d'office, modifier ou scinder le groupe.

Si le tribunal annule le jugement d'autorisation, l'instance se poursuit entre les parties devant le tribunal compétent, suivant la procédure prévue au livre II.

[22] Il convient donc d'examiner si la décision de l'OCJ du 22 janvier 2020 se qualifie de fait nouveau.

[23] Selon les défenderesses, c'est nettement le cas puisque la conclusion de l'enquête d'ECCC n'est survenue qu'après le jugement d'autorisation de l'action collective et son examen par la Cour suprême. Alléguant que l'autorisation de l'action collective est fondée sur l'hypothèse d'une absence de sanction de l'État, ou d'une sanction minimale, Volkswagen considère que l'amende imposée par l'État, de loin la plus élevée pour des violations en matière d'environnement, constitue un nouvel élément déterminant.

[24] Les demandeurs avancent qu'il ne s'agit pas d'un fait nouveau puisque l'enquête d'ECCC, entreprise en septembre 2015, était connue et en cours au moment de l'autorisation de l'action collective.

⁸ *Syndicat national des employés de St-Ferdinand c. Québec*, REJB 1994-28741 (CA), p. 24.

⁹ *Id.*, p. 25.

[25] Il est exact d'affirmer que des enquêtes étaient amorcées par ECCC au moment du jugement d'autorisation de l'action collective. Toutefois, tant la nature des enquêtes, leur portée, que leur issue demeuraient inconnues. La conclusion récente, soit l'imposition d'une amende considérable, constitue indubitablement un fait nouveau. On peut aussi considérer que le désistement de la poursuite pénale et les ententes de règlement substantielles avec les locataires/propriétaires de voitures du Québec, représentent des faits nouveaux puisqu'inexistants à l'époque.

[26] Ceci étant dit, il faut en évaluer l'impact sur le respect des conditions d'ouverture d'une action collective. C'est ce qui fait l'objet de la prochaine question.

ii. Dans l'affirmative, les conditions d'exercice d'une action collective, relatives aux questions de droit ou de fait, sont-elles encore présentes?

[27] Invoquant l'article 588 C.p.c., les défenderesses avancent qu'il existe un tel chevauchement entre l'action collective et la décision de l'OCJ que la seconde emporte l'issue de la première, laquelle n'a plus de fondement juridique. Elles invoquent une duplication, une double sanction pour les mêmes manquements. Selon elles, la décision de l'OCJ répond pleinement aux objectifs de dissuasion, de punition et de respect des normes environnementales, et l'amende imposée correspond à des dommages similaires ou indissociables des dommages punitifs qui sont recherchés par la présente demande.

[28] Puisque le Québec pourra se voir octroyer un montant d'environ 50 M\$ provenant de l'amende de 196,5 M\$, les défenderesses avancent que les dommages ont déjà été accordés, ce qui rend théorique l'action collective. Or, la Cour suprême a établi qu'un recours théorique ou hypothétique est sans objet¹⁰. Bref, Volkswagen est sanctionnée sévèrement et l'action collective devient sans objet.

[29] Finalement, les défenderesses rappellent que la sanction a été bien acceptée par les autorités environnementales, et cite les propos de M^{me} Karina Kessarlis, porte-parole d'Environnement Canada :

« Je pense que les Canadiens devraient être contents aujourd'hui, se sentir rassurés que les lois et règlements en matière de protection de l'environnement soient respectés. Nos agents travaillent très fort tous les jours pour faire respecter ces lois-là »¹¹.

[30] Elles insistent également sur la position prise par l'Ontario, laquelle a décidé de retirer sa propre poursuite affirmant que *"It's no longer in the public interest to [...] use additional court time and resources to pursue a matter that's essentially been fully addressed in the other forum"*¹².

¹⁰ *Borowski c. Canada (P.G.)*, 1989, 1 RCS 342, p. 353.

¹¹ Voir la pièce D-5.

¹² Voir la pièce D-2.

[31] De l'autre côté, les demandeurs postulent que la décision de l'OCJ n'est pas de même nature que l'action collective. On traite ici d'atteinte aux droits des résidents du Québec à un environnement sain et à l'intégrité de leur personne, selon les articles 1 et 46.1 de la CDLP et d'octroi de dommages-intérêts punitifs selon l'article 49. Ils rappellent que les dommages-intérêts punitifs prévus à l'article 1621 du *Code civil du Québec* (C.c.Q.) s'apprécient selon toutes les circonstances appropriées, dont la gravité de la faute, le patrimoine du défendeur ou l'étendue de la réparation à laquelle celui-ci est tenu. Les demandeurs avancent que l'amende imposée aux défendeurs par la décision de l'OCJ pourra possiblement être considérée lors de l'audience au mérite sur le quantum, si on démontre une connexité qu'ils ne reconnaissent pas.

[32] Les demandeurs insistent sur le rejet, par ECCC, de deux demandes de citoyens, membres de l'association environnementale Eco-Justice, d'étendre la portée de l'enquête. Cette décision a été maintenue, en révision judiciaire, par la Cour fédérale. Ils allèguent également que le Tribunal ontarien a par la suite refusé le droit à Eco-justice de présenter une preuve du préjudice subi par les victimes. Le Tribunal aurait motivé son refus par l'existence de plusieurs instances parallèles, dont la présente, qui accorderont aux citoyens l'opportunité de faire part de leurs revendications en matière d'environnement. Le juge écrit, à ce sujet :

« It is also important to note that this prosecution of Volkswagen AG does not encompass the entirety of litigation relating to this emission scandal. For example, the Supreme Court of Canada recently allowed a class action against Volkswagen to proceed in Quebec: See Volkswagen Group Canada Inc. v. Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, 2019 SCC 53. Such public interest litigation allows private citizens to bring environment-based claims. Thus, having their day in court »¹³.

[33] Alléguant que la décision de l'OCJ vise à punir des infractions spécifiques, soit l'importation de véhicules non conformes et des fausses déclarations, les demandeurs soulignent qu'aucune amende n'a été imposée pour la mise en circulation de véhicules polluants. Ils rappellent que ce n'est pas l'importation de véhicules qui pollue, mais bien leur mise en circulation. Finalement, les demandeurs considèrent que l'amende aurait pu être largement supérieure à 196,5 M\$.

[34] Dans son jugement d'autorisation, le soussigné rappelle que le seuil à franchir, quant aux conditions relatives aux questions de droit ou de fait, n'est pas très élevé; il suffit de présenter une cause défendable, soutenable.

[35] Il s'agit ici de déterminer si le dénouement du dossier pénal fédéral, celui des actions collectives des propriétaires/locataires des voitures ou le désistement de l'accusation provinciale ontarienne rendent l'action collective purement théorique parce qu'elle sanctionne les mêmes fautes, accorde les mêmes dommages ou si, au contraire, des éléments différencient ces affaires. On parle ici d'atteinte aux droits des

¹³ Voir la pièce P-32.

citoyens à un environnement sain et de violation à la LCPE. Protéger l'environnement conformément à la LCPE favorise assurément le respect des droits garantis par la CDLP, dont le droit à vivre dans un environnement sain (article 46.1 CDLP). Parallèlement, celui qui pollue sciemment commet une atteinte illicite aux droits des citoyens, punissable selon l'article 49 CDLP. Il s'expose également à des sanctions en vertu de la LCPE. Ces deux aspects se confondent-ils? Sont-ils deux faces d'une même médaille? Le Tribunal ne le croit pas. Chacun s'apprécie en fonction de toutes les circonstances appropriées, comme le prévoit l'article 1621 C.c.Q. et selon des critères propres à chaque législation. Ainsi, les facteurs aggravants énumérés à la LCPE en vue de l'établissement d'une sanction pourraient avoir une portée différente lorsqu'appliqués à une atteinte aux droits garantis par la CDLP. Il y a certes des points communs ou convergents, voir un certain chevauchement, mais il ne s'agit pas d'un dédoublement absolu ou automatique.

[36] Commentant l'application concomitante de la *Charte* et d'une loi d'ordre public de protection, la Cour d'appel confirme que « *les droits à la vie, à la sûreté et à l'intégrité des membres des [...] groupes ont été enfreints [...] et ce, de manière fautive et illicite, puisque les normes de conduite édictées par le droit commun ont été violées.* »¹⁴.

[37] Avec égards, dans la décision de l'OCJ, le juge n'aborde pas la question spécifique de l'atteinte aux droits des citoyens. Il semble laisser à d'autres (dont la présente affaire) le soin d'en décider. Il apparaît donc difficile de déterminer la considération qui y a été accordée. L'action collective permettra d'examiner au mérite cet aspect en tenant compte de l'ensemble des circonstances appropriées.

[38] Les citoyens ordinaires qui ont subi les émanations polluantes des véhicules non conformes n'ont pas été entendus par le Tribunal. Leurs demandes d'intervention auprès des autorités environnementales et de l'OCJ ont été refusées à plusieurs reprises. L'action collective leur fournira cette opportunité.

[39] Le Tribunal ne peut affirmer que la cause n'est pas défendable. Quoique probablement reliées, les sanctions pour violation des règles en matière d'environnement peuvent différer des droits des citoyens à un environnement sain et à des dommages punitifs. Ce ne sont pas les mêmes mécanismes.

[40] Les prétentions de Volkswagen tiennent pour acquis que l'autorisation accordée repose sur le fait que les autorités n'étaient pas intervenues à l'époque, d'où la possibilité pour les demandeurs de se substituer à l'État¹⁵. Or, ce dernier ayant finalement fait le nécessaire pour la punir substantiellement, il n'y aurait plus de raison d'être à l'action collective.

¹⁴ *Imperial Tobacco Canada Itée c. Conseil québécois sur le tabac et la santé*, 2019 QCCA 358, paragr. 1015.

¹⁵ Voir les paragraphes 32, 36 et 48 du Plan d'argumentation des défenderesses.

[41] Cette prémisse est erronée, La cause défendable peut exister sans égard à l'intervention de l'État. Elle est simplement plus facile à soutenir si ce dernier ne se manifeste pas et si les responsables s'en tirent sans conséquence pénale.

[42] C'est ainsi qu'il faut lire et interpréter les paragraphes 65 à 68 du jugement d'autorisation.

[43] La question première, non altérée par les récents événements, est de savoir si une personne peut exercer un recours en dommages punitifs pour atteinte illicite à un droit fondamental, même si elle n'a subi aucune autre forme de dommage. Ce débat continue à exister, quelle que soit l'issue des sanctions pénales. La théorie de la cause demeure défendable. La condition d'autorisation est donc remplie. Il faudra évidemment la trancher au mérite suivant un autre test que celui de savoir s'il la prétention est simplement soutenable. Ce sera l'un des principaux aspects du dossier sur le fond.

[44] C'est plutôt sur la détermination du montant des dommages, si leur octroi est jugé possible en droit, que la décision de l'OCJ pourrait avoir un impact. Tout cela demeure ouvert à ce stade-ci et le Tribunal ne prend pas position finale. Ce sera l'affaire du procès au mérite.

[45] L'exemple suivant permet d'illustrer la problématique. X attaque sournoisement Z et lui casse deux dents. X est poursuivi au criminel. De plus, Z lui réclame, par une action civile, le versement de dommages compensatoires et punitifs. Le fait que X écope d'une peine sévère (comportant une forte amende) ne rend pas irrecevable pour autant la demande de dommages punitifs de Z basée sur l'article 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne*. C'est probablement un élément à considérer, mais pas un motif d'irrecevabilité en soi.

[46] C'est Volkswagen qui assume le fardeau de démontrer son droit à l'annulation ou au rejet. Elle ne convainc pas le Tribunal, en fonction du test ou des conditions énoncées à l'article 575 C.p.c. Celles-ci demeurent satisfaites et il n'appartient pas au Tribunal de réévaluer, dans le cadre de la présente demande, les aspects juridiques sur lesquelles il s'est prononcé initialement. Par exemple, l'existence ou non d'un intérêt suffisant à agir. Les faits nouveaux ne changent pas la donne à ce niveau.

iii) Le maintien de l'action collective respecte-t-il le principe de proportionnalité énoncé au Code de procédure civile?

[47] Les défenderesses avancent que l'action collective irait à l'encontre du principe de proportionnalité de l'article 18 C.p.c. La somme d'environ 400 M\$ allouée au Québec et aux Québécois par l'effet combiné de la décision de l'OCJ et des règlements avec les consommateurs dépasse largement, selon elle, la somme de 297,5 M\$ recherchée par les demandeurs. À l'appui, les défenderesses citent l'autorité environnementale de l'Ontario " *It's no longer to the public interest to [...] use additional court time and resources to pursue a matter that's essentially been fully addressed in the other*

forum".¹⁶ Les défenderesses s'estiment largement punies et soutiennent qu'il serait injuste d'être davantage pénalisées après avoir agi de bonne foi pour remédier aux infractions.

[48] Sur cette question, les demandeurs répondent que la demande des défenderesses ressemble davantage à un moyen de défense à l'effet que les dommages payés seraient suffisants. Un tel moyen de défense devrait être analysé au mérite. Les demandeurs considèrent que le jugement au fond permettra d'évaluer le quantum des dommages-intérêts punitifs, notamment au chapitre de l'effet dissuasif.

[49] Les demandeurs rappellent le virage amorcé au sein du système de justice vers une plus grande accessibilité et une simplification des procédures, dont les procédures préalables au procès. Ils citent à l'appui les décisions *Infineon*¹⁷ ou *l'Oratoire St-Joseph*¹⁸, qui démontrent l'adoption d'un modèle selon lequel le principe de proportionnalité des ressources judiciaires est mieux servi en limitant l'ampleur du débat au stade de l'autorisation de l'action collective afin de permettre de procéder promptement au mérite.

[50] Le principe de proportionnalité de l'article 18 C.p.c. énonce que les démarches, actes et moyens entrepris dans une instance doivent être proportionnels à la nature et à la complexité de l'affaire. Tout en favorisant une justice ouverte et accessible, il convient donc d'utiliser judicieusement les ressources judiciaires.

[51] Or, nous sommes ici en présence d'une affaire d'une rare ampleur. Un scandale à l'échelle mondiale impliquant l'un des plus importants fabricants et distributeurs de véhicules, des manœuvres trompeuses, des énormes profits en jeu, la confiance des consommateurs ébranlée, des citoyens choqués. La règle de la proportionnalité appliquée à une telle affaire justifie qu'on y consacre les ressources judiciaires adaptées aux circonstances.

[52] Le principe d'accessibilité à la justice mérite que l'on rappelle que, dans cette affaire, les citoyens n'ont pas été entendus. Il serait paradoxal de refuser d'entendre cette affaire sous le couvert de la proportionnalité.

[53] L'examen au mérite permettra d'entendre les parties, d'évaluer la question de l'atteinte aux droits garantis par la CDLP et d'apprécier l'ensemble des facteurs pertinents. C'est au mérite que le quantum des dommages punitifs pourra, s'il en est, être établi, en tenant compte des circonstances appropriées.

¹⁶ Voir la pièce D-2 (*The Queen v. Volkswagen AG - Proceedings*, Ontario Court of Justice, 5 février 2020, p.3).

¹⁷ 2013 CSC 59.

¹⁸ 2019 CSC 35.

iv) La demande introductive d'instance déposée par les défendeurs est-elle conforme au jugement d'autorisation?

[54] La jurisprudence nous éclaire sur les principes applicables en cette matière. La Cour d'appel les résume ainsi dans l'arrêt *Billette c. Toyota Canada inc.*¹⁹ :

[8] Les principes jurisprudentiels applicables ont été élaborés par la Cour dans *Société d'électrolyse et de chimie Alcan ltée c. Comité d'environnement de La Baie inc.*¹. Ils peuvent se résumer ainsi. L'exercice du recours collectif obéit à certaines règles précises, notamment les principales questions en litige et les conclusions recherchées doivent se retrouver dans le jugement d'autorisation ou être implicites ou accessoires, sinon une demande d'amendement est requise.

[9] La souplesse est de mise en pareille matière. En effet, ce que la jurisprudence veut éviter, c'est que le recours collectif prenne une tournure différente de celle envisagée lors du jugement d'autorisation et non pas qu'il soit identique.

[10] Dans *Rouleau et al c. Placements Etteloc inc. et a^l* le juge Louis Crête a écrit :

27. Puisqu'au stade de la requête en autorisation les allégations des demandeurs peuvent n'être que sommaires, il va de soi que dans leur demande au fond les demandeurs sont admis à préciser, avec plus de détails, ce qu'ils n'avaient que sommairement allégué au départ. Le fait que la déclaration en recours collectif contienne plus de précisions que ne contenait la requête en autorisation ne devrait avoir, en soi, rien de surprenant. Encore faut-il, cependant, qu'il s'agisse de « variations sur un thème connu », sinon l'on est en présence d'un recours nouveau, différent de celui qui a été présenté au tribunal au stade de l'autorisation.

¹ (1992) R.D.J. 333 (C.A.).

² REJB 1999-12085 (C.S.).

[55] Autrement dit, le jugement d'autorisation trace le cadre à l'intérieur duquel doit s'exercer le recours collectif, tout en faisant place à une certaine flexibilité.

[56] Dans la présente affaire, le jugement autorise une action collective au nom des citoyens québécois pour atteinte à leurs droits en lien avec le non-respect des normes environnementales. Outre la législation environnementale, le recours autorisé est fondé sur les articles 1 et 46.1 CDLP qui garantissent respectivement le droit à l'intégrité de la personne et le droit de vivre dans un environnement sain. Les dommages recherchés sont ceux prévus à l'article 49, alinéa 2 de la *Charte*, soit des dommages-intérêts punitifs pour atteinte illicite et intentionnelle aux droits.

¹⁹ EYB 2007-120721 (C.A.) (Requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée (C.S. Can., 2007-11015), 32196).

[57] Le recours exercé par les demandeurs, tel que formulé dans la demande introductive d'instance, porte précisément sur les droits garantis par les articles 1 et 46.1 de la *Charte*, et sur les dommages punitifs prévus à son article 49 alinéa 2. Le tout se situe dans le contexte de violations à la réglementation environnementale. Le recours s'inscrit directement dans le cadre de l'autorisation. La façon d'aborder les dommages punitifs pouvant découler de l'atteinte illicite ne change pas le cadre du débat.

[58] Le Tribunal note que le libellé des questions à traiter diffère entre le jugement d'autorisation et la demande introductive d'instance. Ces dernières sont en effet précisées comme suit :

1. Les défenderesses ont-elles illicitement porté atteinte aux droits des membres du groupe garantis par les art. 1 et 46.1 de la Charte québécoise? (incluant notamment les questions a), b) et c) du jugement d'autorisation)
2. Cette atteinte illicite était-elle intentionnelle? (incluant notamment la question d) du jugement d'autorisation)
3. Les membres du groupe ont-ils droit à des dommages punitifs suivant l'art. 49 de la Charte québécoise et quel devrait en être le quantum? (incluant notamment la question e) du jugement d'autorisation)
4. La demanderesse, la personne désignée et les membres du groupe ont-ils droit au remboursement des sommes engagées pour les présentes procédures et pour toutes enquêtes relativement à la présente affaire? (incluant notamment la question f) du jugement d'autorisation)

[59] En réalité, les questions ont simplement été actualisées, pour tenir compte notamment des admissions des défenderesses quant au non-respect des normes environnementales. Les nouvelles questions de la demande correspondent à des sous-questions de celles identifiées au jugement d'autorisation, d'un degré de précision plus élevé. Outre les questions de la demande introductive d'instance, le Tribunal s'attend à ce que toutes les questions formulées au jugement d'autorisation soient traitées au stade du mérite.

5.- CONCLUSIONS

[60] À la lumière de cette analyse, le Tribunal est d'avis qu'il faut donner suite à l'action collective afin d'examiner au mérite les questions proposées.


[61] En conséquence, la demande d'annulation du jugement d'autorisation et de rejet de l'action collective est rejetée.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[62] **REJETTE** la demande en annulation du jugement d'autorisation et en rejet de l'action collective du 10 juillet 2020;

[63] **CONFIRME** l'autorisation d'exercer l'action collective conformément au jugement du 24 janvier 2018;

[64] **LE TOUT** avec frais de justice.



DANIEL DUMAIS, J.C.S.

Avocats des demandeurs

Bouchard Pagé Tremblay

M^e Stéphane A. Pagé

Courriel : stephanepage@bouchardavocats.com

M^e Dominic Neuman, avocat conseil

Courriel : energie@mlink.net

Avocats des défenderesses

Borden Ladner Gervais

M^e Stéphane Pitre

spitre@blg.com

M^e Anne Merminod

amerminod@blg.com

Date d'audience : 10 septembre 2020