

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

COUR SUPÉRIEURE

N° : 500-06-001275-235

---

**TRANSPORT TFI 2, S.E.C.,** personne morale ayant son siège social au 8801, route Transcanadienne, suite 500, en la ville et le district judiciaire de Montréal, province de Québec, H4S 1Z6

*Demanderesse*

c.

**HINO MOTORS, LTD.,** personne morale ayant son siège social au 1-1 Hinodai 3-chome, Hino-shi, Tokyo 191-8660, au Japon

(...)

-et-

**HINO MOTORS CANADA, LTD.,** personne morale ayant son siège social au 6975 Creditview Road, unité 2, ville de Mississauga, province de l'Ontario, L5N 8E9

*Défenderesses*

---

**DEMANDE MODIFIÉE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE  
(24 SEPTEMBRE 2024)  
(Art. 571, 574 et suivants C.p.c.)**

---

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU QUÉBEC, SIÉGEANT EN CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES POUR LE DISTRICT DE MONTRÉAL, LA DEMANDERESSE EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**A. INTRODUCTION**

1. Pendant plus de dix-sept (17) ans, les Défenderesses ont fabriqué et mis en marché des véhicules qui contreviennent aux normes environnementales limitant notamment les émissions d'oxydes d'azote, un polluant atmosphérique qui contribue significativement à l'effet de serre, aux pluies acides, au smog et au réchauffement climatique. En plus, les oxydes d'azote peuvent occasionner des troubles de santé chez l'être humain. Pour ce faire, les Défenderesses ont mis en place un stratagème afin de déjouer les autorités environnementales du continent nord-américain qui effectuent les tests de conformité des véhicules. Par leur stratagème, les

Défenderesses ont trompé les membres du groupe envisagé et les autorités réglementaires nord-américaines en leur laissant croire que leurs véhicules émettaient moins de polluants et consommaient moins de carburant qu'en réalité.

2. Les Défenderesses ont frauduleusement manipulé les tests de conformité des véhicules des années-modèles entre 2004 et 2021 inclusivement, équipés d'un moteur de marque Hino alimenté au diesel de modèle A05C, A09C, E13C, N04C, J05D, J05E ou J08E vendus au Canada (les « **Véhicules** »), de façon à cacher que ces Véhicules émettent plus de polluants et consomment plus de carburant sur la route que lors des tests de conformité des Véhicules.
3. La Demanderesse demande l'autorisation d'exercer une action collective contre les Défenderesses pour le compte du groupe, dont elle fait partie, à savoir :

Toute personne qui a acheté ou loué au Québec un véhicule équipé d'un moteur de marque Hino d'une année-modèle 2010 à 2019 inclusivement, à l'exclusion (i) des Défenderesses, leurs représentants et administrateurs et (ii) des concessionnaires agréées des Défenderesses et leurs représentants et administrateurs.

(l' « **Action collective** »)

4. La Demanderesse s'adresse à la Cour parce que les Défenderesses ont manqué à leurs obligations légales et statutaires prévues notamment au *Code civil du Québec*, à la *Loi sur la concurrence* et à la *Loi sur la protection du consommateur*. En outre, les Défenderesses ont manqué à leur obligation d'agir de bonne foi.

## **B. LES DÉFENDERESSES ET LEURS ACTIVITÉS**

5. Hino Motors, Ltd. (« **Hino Motors** ») est une société japonaise dont le siège social est situé à Tokyo, au Japon. Directement et par l'entremise de ses filiales, elle conçoit, développe, fabrique, vend et exporte des véhicules commerciaux – des véhicules moyens, des véhicules lourds et des autobus – ainsi que des moteurs diesel, incluant les Véhicules. Hino Motors révise et approuve les campagnes de marketing et de publicité destinées à vendre les véhicules au Canada. Hino Motors est la société mère de Hino Canada.
6. Hino Motors Canada, Ltd. (« **Hino Canada** ») est une société par actions constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. (1985), c. C-44, dont le siège social est situé au 6975 Creditview Road, unité 2, dans la ville de Mississauga, province de l'Ontario. Il s'agit d'une filiale canadienne de Hino Motors. Hino Canada commercialise, vend et distribue des véhicules équipés d'un moteur de marque Hino au Canada, incluant les Véhicules, le tout tel qu'il appert d'une copie des informations contenues au *Registre des entreprises du Québec* et d'une copie des informations contenues dans la section « L'historique de Hino » du site web de Hino Canada inc., dénoncées *en liasse* au soutien des présentes comme pièce **R-1**.

Hino Canada examine et approuve la publicité, les stratégies de vente, l'ingénierie, l'achat, la fabrication et le matériel de marketing pour les véhicules.

7. (...)

8. Les Défenderesses sont des sociétés affiliées dont les activités sont interreliées.

### C. LES NORMES ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES

9. Afin de commercialiser un véhicule au Canada, les manufacturiers doivent se conformer aux normes environnementales canadiennes (les « **Normes canadiennes** »), notamment édictées par la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, L.C. 1999, ch. 33, par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, DORS/2003-2 (le « **Règlement** ») et plus particulièrement, pour les véhicules lourds, par le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, DORS/2013-24 (le « **Règlement sur les véhicules lourds** »).

10. Le Règlement sur les véhicules lourds prévoit notamment que les moteurs installés dans les véhicules lourds doivent se conformer aux normes applicables aux véhicules lourds prévues par le Règlement.

11. Les Normes canadiennes ont pour but de réduire les émissions de substances toxiques et les émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, de formaldéhyde et de particules provenant des véhicules routiers et de leurs moteurs (les « **Émissions** »), en établissant des limites d'émissions pour ces substances, le tout tel qu'il appert de l'article 2 du Règlement.

12. Le Règlement a également pour objet « d'établir des normes d'émissions et des méthodes d'essai applicables aux véhicules routiers et à leurs moteurs qui soient compatibles avec celles de l'EPA », soit la United States Environmental Protection Agency (« **EPA** »), le tout tel qu'il appert de l'article 2 du Règlement.

13. Cette référence à l'EPA n'a rien de surprenant, puisque les Normes canadiennes sont très largement harmonisées avec les normes américaines analogues (les « **Normes américaines** »), dont l'EPA se charge d'assurer la mise en œuvre, notamment en effectuant des tests sur les véhicules routiers (les « **Tests de conformité** ») et en délivrant des certificats de conformité (les « **Certificats de conformité** ») aux véhicules dont les résultats sont conformes aux exigences réglementaires.

14. En fait, un moyen d'établir la conformité d'un véhicule routier aux Normes canadiennes est de prouver qu'il a obtenu un Certificat de conformité de l'EPA, en vertu des Normes américaines.

15. Tant les Normes américaines que canadiennes interdisent spécifiquement de fabriquer, d'importer et/ou de vendre au Canada des véhicules, des moteurs ou des équipements à moins que les normes d'émissions ne soient respectées.
16. En outre, afin d'émettre un Certificat de conformité, les autorités réglementaires américaines exigent également que le véhicule dont la certification est recherchée passe une série de tests permettant de recueillir de l'information sur sa consommation de carburant (les « **Tests de consommation de carburant** ») et des tests afin de s'assurer du respect des limites d'émissions.
17. Cette information est par la suite transmise aux consommateurs américains et canadiens, notamment par l'entremise d'étiquettes apposées sur les véhicules neufs et par la publication de guides permettant aux consommateurs de connaître la consommation de carburant de l'ensemble des véhicules disponibles sur le marché.

#### **D. LES FAUTES DES DÉFENDERESSES**

18. Les Défenderesses ont mis en place un stratagème dans le but de tromper les autorités réglementaires quant aux résultats des Tests de conformité et de consommation de carburant des Véhicules et de les induire en erreur quant aux émissions des Véhicules.
19. Ce stratagème se manifeste d'au moins trois façons :
  - a) En soumettant aux Tests de conformité des véhicules dont les caractéristiques physiques étaient différentes de celles des Véhicules. Ces modifications matérielles ont eu pour effet de fausser les résultats des Tests de conformité et de laisser croire que les Véhicules émettaient moins de polluants qu'en réalité (la « **Fraude des Exemplaires testés** »);
  - b) En falsifiant et manipulant les résultats des Tests de consommation de carburant afin d'obtenir de faux résultats qui semblaient plus avantageux qu'ils ne l'étaient en réalité. Cette manipulation crée la fausse impression que les Véhicules consomment moins de carburant qu'en réalité (la « **Fraude des tests de consommation de carburant** »);
  - c) En concevant et en équipant les Véhicules d'un système de contrôle des émissions défectueux qui n'alerte pas correctement les conducteurs lorsque des particules se sont accumulées dans le filtre à particules diesel (la « **Fraude du système d'émission** »);(collectivement, les « **Fraudes** »).

**(a) La Fraude des Exemplaires testés**

20. Au cours des Tests de conformité, les Défenderesses ont utilisé des véhicules dont certaines pièces incluses dans leurs systèmes de contrôle des émissions étaient différentes du matériel installé dans les Véhicules vendus ou loués aux membres du groupe envisagé (les « **Exemplaires testés** »). Les Exemplaires testés émettaient moins de polluants et étaient plus économes en carburant, le tout tel qu'il appert notamment du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 4 mars 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-3**.
21. Les moteurs diesel présentent un compromis inhérent entre la puissance, le rendement énergétique et les émissions : plus la puissance et le rendement énergétique sont élevés, plus le taux d'émissions de polluants est important.
22. En outre, les moteurs diesel émettent davantage de polluants atmosphériques nocifs pour l'être humain et l'environnement que les véhicules à essence, qui contribuent à la formation de pluies acides, de smog et d'ozone troposphérique.
23. Les particules contenues dans les gaz d'échappement des moteurs diesel sont directement liées à un certain nombre de problèmes de santé en raison de leur impact sur les systèmes respiratoire et cardiovasculaire des êtres humains, en plus de contribuer de manière significative au réchauffement climatique. C'est notamment pourquoi les émissions des véhicules sont hautement réglementées.
24. Les camions diesel modernes sont équipés de dispositifs de traitement après émission pour réduire les émissions et se conformer aux normes d'émissions de l'EPA. La plupart utilisent une technologie appelée « réduction catalytique sélective » (« **RCS** »), un système qui piège et traite les gaz d'échappement après qu'ils ont quitté le moteur, mais avant qu'ils ne soient libérés par le véhicule, le tout tel qu'il appert de la section « Selective Catalytic Reduction (SCR) » du site web de *Engine Technology Forum*, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-4**.
25. En mars 2022, la Défenderesse Hino Motors a admis, notamment, que le système RCS a été remplacé lors des tests de performance des émissions, car il ne faisait pas le travail nécessaire afin d'être conforme aux normes japonaises en matière de conformité des véhicules routiers, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 4 mars 2022, pièce R-3.
26. Les Défenderesses ont agi de la sorte parce qu'elles savaient que les Véhicules auraient échoué aux tests de performance d'émissions sans tricherie, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 4 mars 2022, pièce R-3 :

« Hino discovered that, in a durability test for emissions performance, which is one of the engine certification tests, the second muffler of the emissions after-treatment system was replaced during the test and the test was continued using the

replaced muffler. This change was made after learning that emissions performance would deteriorate over time and that the engine may not meet the regulatory emissions standards.

In addition, Hino has also confirmed through emission durability retesting that there is a possibility that this engine may exceed regulatory emissions standards over the course of the vehicle's full useful life. »

27. Or, la réglementation applicable prévoit que les véhicules utilisés lors des Tests de conformité et de consommation de carburant doivent être substantiellement identiques à ceux vendus aux consommateurs. En l'espèce, ces tests ont été effectués sur les Exemplaires testés alors que ceux-ci possèdent des caractéristiques physiques différentes de celles des Véhicules.

**(b) La Fraude des tests de consommation de carburant**

28. Les Défenderesses ont manipulé frauduleusement les résultats aux Tests de consommation de carburant de manière à donner la fausse impression que les Véhicules ont une consommation de carburant inférieure à celle qu'ils ont en réalité.
29. Lors des Tests de consommation de carburant, les Défenderesses ont modifié la valeur d'étalonnage du débit de carburant du panneau du dynamomètre pour donner l'impression que leurs camions étaient plus économes en carburant qu'ils ne l'étaient en réalité :

« Hino discovered that, while measuring fuel consumption in a certification test, the fuel flow rate calibration value of the dynamometer panel was altered to make it appear advantageous in relation to fuel economy. This caused an altered value that was better than the actual value to be displayed on the fuel consumption meter.

In addition, Hino has confirmed through a technical review that the actual fuel economy performance does not meet the reported value.”

, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 4 mars 2022, pièce R-3.

30. Les Défenderesses ont admis avoir falsifié des données des Tests de consommation de carburant pour certains de leurs moteurs diesel, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 4 mars 2022, pièce R-3.

**(c) Fraude du système d'émissions**

31. Les systèmes de contrôle des émissions installés dans les Véhicules étaient également défectueux en ce qu'ils ne détectent pas correctement leurs dysfonctionnements. Ainsi, les Véhicules émettent plus de pollution que ce qui est autorisé par la loi et nécessitent un entretien inutile et coûteux.
32. Normalement, les véhicules routiers doivent être dotés d'un système de contrôle des émissions qui surveille avec précision les émissions et détecte les défaillances du système de contrôle des émissions. Dans un système de contrôle des émissions conforme, ce dernier alerte le conducteur lorsque des particules se sont accumulées dans le filtre à particules diesel et qu'il risque de se boucher, car un filtre bouché peut entraîner le rejet dans l'air de quantités excessives de particules de diesel. Le filtre à particules diesel filtre les particules avant qu'elles ne soient rejetées dans l'air.
33. Or, les Véhicules sont dotés d'un système de contrôle des émissions qui n'informe pas les conducteurs et qui ne déclenche pas le nettoyage du filtre à particules diesel en temps voulu. En conséquence, la suie toxique et les particules obstruent plus fréquemment qu'elles ne le devraient le filtre à particules, libérant des particules dangereuses dans l'air, réduisant l'économie de carburant et nécessitant un entretien coûteux des Véhicules, souvent hors-garantie.
34. Les Normes canadiennes prévoient également un plafond pour les émissions moyennes d'un constructeur pour l'ensemble de sa flotte. Les Défenderesses savaient qu'elles ne pourraient pas respecter ces normes sans tricher.
35. Les Défenderesses ont admis que la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> de certains Véhicules ne sont pas conformes aux normes d'émission, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 4 mars 2022, pièce R-3.
36. L'article 11 du Règlement interdit d'équiper les véhicules et les moteurs d'un dispositif antipollution qui « par son fonctionnement, rejet[e] des substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé ».
37. De plus, l'article 14 du Règlement sur les véhicules lourds prévoit que les systèmes antipollution installés dans les véhicules lourds ou les moteurs de véhicules lourds doivent satisfaire aux exigences du paragraphe 11 (1) du Règlement.

**(d) Les conséquences des manquements des Défenderesses aux normes**

38. Tout comme les Normes américaines, les Normes canadiennes interdisent la commercialisation de véhicules ne se conformant pas au niveau permis d'émissions.

39. Au lieu de fabriquer des véhicules plus propres se conformant aux lois et règlements en vigueur, les Défenderesses ont choisi de tricher en ayant recours pendant des années à des stratagèmes qui leur ont permis de commercialiser illégalement les Véhicules trop polluants.
40. Déjà en décembre 2020, les Défenderesses avaient annoncé mettre sur pause la production de certains Véhicules en Amérique du Nord, suivant une enquête du Département de Justice des États-Unis qui remet en doute la conformité de certains Véhicules aux Tests de conformité et de consommation de carburant, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 23 décembre 2020, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-5**.
41. Le Département américain de la justice poursuit toujours son enquête sur les allégations en l'espèce.
42. En mars 2022, le ministre japonais du territoire, des infrastructures, du transport et du tourisme a mené une enquête administrative au terme de laquelle le ministre a découvert que les Défenderesses ont falsifié les résultats des Tests de conformité et de consommation de carburant de leurs moteurs. De ce fait, ce dernier a retiré la certification de certains moteurs, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 25 mars 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-6**.
43. Le 25 mars 2022, les Défenderesses ont annoncé le rappel de quatre (4) moteurs, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 25 mars 2022, pièce R-6.
44. Suivant leurs admissions, le 11 mars 2022, les Défenderesses ont mis sur pied un comité spécial d'investigation composé d'experts juridiques et techniques externes afin de faire la lumière sur le scandale (le « **Comité spécial** »), le tout tel qu'il appert notamment du communiqué de presse de Hino Motors, Ltd. du 11 mars 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-7**.
45. Au terme de l'enquête du Comité spécial, il est révélé que les Défenderesses ont systématiquement falsifié les données relatives aux émissions, et ce depuis 2003, soit dix (10) ans plus tôt que l'admission initiale faite par les Défenderesses, le tout tel qu'il appert d'un article de AP News du 2 août 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-8** et du Rapport par le Comité Spécial d'investigation du 1<sup>er</sup> août 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-9**.
46. À la suite du dévoilement des résultats de l'enquête, les Défenderesses ont présenté leurs excuses à leur clientèle et à leurs actionnaires, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse d'Hino Motors, Ltd. du 2 août 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-10**.



## **E. LES REPRÉSENTATIONS DES DÉFENDERESSES**

47. Les Défenderesses ont menti aux autorités réglementaires américaines, ont transmis des résultats de Tests de conformité et de consommation de carburant qu'elles savaient trafiqués, et ont obtenu les Certificats de conformité associés aux Véhicules sur la base de ces fausses représentations.
48. Les Défenderesses savaient ou auraient dû savoir que les informations fournies à l'occasion des Tests de conformité et de consommation de carburant seraient transmises aux consommateurs canadiens par l'entremise d'étiquettes apposées sur les véhicules neufs et de guides de consommation de carburant.
49. Elles ont néanmoins choisi de mettre en œuvre un stratagème de manipulation des résultats des Tests de conformité et de consommation et ont faussement représenté que les Véhicules étaient conformes aux Normes canadiennes et américaines.
50. Au surplus, elles ont, notamment par l'entremise de leur matériel de mise en marché (brochures, publicités, site Web, etc.) qui contient des fiches techniques incluant des informations sur la consommation de carburant, diffusé l'information fausse dont elles sont la source par le biais de leur stratagème.

## **F. LA RESPONSABILITÉ DES DÉFENDERESSES**

### ***(a) Les fausses représentations***

51. En tout temps pertinent aux présentes, les Défenderesses font des représentations fausses et trompeuses aux autorités réglementaires et aux consommateurs au sujet des Véhicules.
52. En tout temps pertinent aux présentes les Défenderesses savent ou ne peuvent ignorer que les Véhicules émettent plus de polluants et consomment davantage de carburant que ce qu'elles ont divulgué aux autorités réglementaires et représenté aux consommateurs.
53. En tout temps pertinent aux présentes, les Défenderesses savent ou ne peuvent ignorer que les Véhicules ne respectent pas les Normes canadiennes et, conséquemment, qu'elles ne peuvent les commercialiser au Québec.
54. En mettant les Véhicules à la disposition des membres du groupe envisagé sans les informer qu'ils ne respectent pas les Normes canadiennes, les Défenderesses passent sous silence un fait important qui, s'il avait été dévoilé en temps utile, les aurait empêchées de vendre et/ou de louer ces Véhicules au Québec.
55. Les Défenderesses ont, sciemment ou sans se soucier des conséquences, omis d'informer les autorités réglementaires et les membres du groupe envisagé des véritables quantités de polluants émises par les Véhicules et de leur réelle consommation de carburant, de même que du fait que certains d'entre eux ne

respectent pas les Normes canadiennes, et ce, notamment aux fins de promouvoir leurs intérêts commerciaux.

**(b) Les vices cachés**

56. Les Véhicules sont affectés d'un vice caché commun en ce qu'ils émettent plus de polluants et consomment davantage de carburant que ce que les Défenderesses ont divulgué aux autorités réglementaires et représenté aux consommateurs.
57. Le non-respect des Normes canadiennes pour les Véhicules constitue également un vice caché affectant les Véhicules.
58. Par l'ensemble de leurs agissements, les Défenderesses ont manqué à leurs obligations légales et statutaires prévues au *Code civil du Québec*, à la *Loi sur la concurrence* et à la *Loi sur la protection du consommateur*, de même qu'à leur obligation générale d'agir de bonne foi.

**(c) Les dommages**

59. Par les fautes des Défenderesses et en raison des Fraudes commises par celles-ci, la valeur de revente des Véhicules est dépréciée.
60. De plus, les membres du groupe envisagé doivent assumer des coûts liés à la consommation de carburant de leurs Véhicules supérieurs à ce que les Défenderesses leur ont représenté.
61. En conséquence de ce qui précède, chaque membre du groupe envisagé est en droit de réclamer des Défenderesses une réduction de dix mille dollars (10 000 \$) de ses obligations, quitte à parfaire.
62. Cette somme de 10 000 \$ est également réclamée suite aux dommages subis par les membres du groupe envisagé en raison notamment des troubles et inconvénients qu'ils subissent.
63. De plus, les membres du groupe envisagé qui sont propriétaires d'un Véhicule qui ne respecte pas les Normes canadiennes sont en droit de demander la nullité de leur contrat de vente, le remboursement complet du prix d'achat de leur Véhicule et les frais accessoires qu'ils ont dû encourir au moment de leur achat. Les membres du groupe envisagé qui sont locataires d'un Véhicule qui ne respecte pas les Normes canadiennes sont en droit de demander la nullité de leur contrat de location et le remboursement des paiements effectués.
64. La Demanderesse et les membres du groupe envisagé sont également en droit d'exiger des Défenderesses le remboursement des sommes engagées pour les présentes procédures et pour toute enquête relativement à la présente affaire.

65. Finalement, le comportement des Défenderesses doit être sanctionné par l'octroi de dommages-intérêts punitifs au montant de 25 millions de dollars.

#### **G. L'EXEMPLE DE LA DEMANDERESSE**

66. En mars 2019, la Demanderesse a acheté un véhicule (...) équipé d'un moteur de marque Hino alimenté au diesel :

- Hino 2019 modèle 338 (...)

, le tout tel qu'il appert d'une copie du certificat d'immatriculation de la Demanderesse, dénoncée au soutien des présentes comme pièce R-11 (A).

67. La Demanderesse ignorait au moment de l'acquisition du véhicule, et ce, jusqu'au mois d'août 2024, que celui-ci émettait plus de polluants et consommait plus de diesel que ce qu'indiquent les informations publiquement disponibles.

#### **H. LES ALLÉGATIONS PROPRES À L'ACTION COLLECTIVE**

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

68. Les questions de faits et de droit identiques, similaires ou connexes reliant chaque membre du groupe envisagé aux Défenderesses et que la Demanderesse entend faire trancher par l'Action collective sont énoncées ci-après :

- a) Les Défenderesses ont-elles fait des fausses représentations en divulguant aux autorités réglementaires et en représentant aux membres du groupe que les quantités de polluants émises par les Véhicules et leur consommation de carburant étaient plus basses que les valeurs réelles?
- b) Le fait que les Véhicules émettent plus de polluants et consomment plus de carburant que ce qui a été divulgué aux autorités réglementaires et représenté aux membres du groupe constitue-t-il un vice caché affectant les Véhicules?
- c) Les Défenderesses ont-elles, sciemment ou sans se soucier des conséquences, donné des indications fausses ou trompeuses aux membres du groupe en représentant que les quantités de polluants émises par les Véhicules et leur consommation de carburant étaient plus basses que les valeurs réelles, et ce, aux fins de promouvoir soit la vente ou la location des Véhicules, soit des intérêts commerciaux quelconques?
- d) En omettant d'informer les membres du groupe du fait que certains des Véhicules ne respectent pas les Normes canadiennes, les Défenderesses ont-elles passé sous silence un fait important?

- e) Le non-respect des Normes canadiennes constitue-t-il un vice caché affectant les Véhicules?
- f) Les Défenderesses ont-elles sciemment ou sans se soucier des conséquences omis d'informer les membres du groupe du fait que certains Véhicules ne respectent pas les Normes canadiennes, et ce, aux fins de promouvoir soit la vente ou la location des Véhicules, soit des intérêts commerciaux quelconques?
- g) Chaque membre du groupe est-il en droit de réclamer des dommages-intérêts et/ou une réduction de l'obligation? Et le cas échéant, à quels montants doivent-ils s'établir?
- h) Les membres du groupe qui sont propriétaires de Véhicules qui ne respectent pas les Normes canadiennes sont-ils en droit d'obtenir l'annulation de la vente et de réclamer des Défenderesses le remboursement complet du prix d'achat de leur véhicule et des frais accessoires qu'ils ont dû encourir au moment de l'achat?
- i) Les membres du groupe qui sont locataires de Véhicules qui ne respectent pas les Normes canadiennes sont-ils en droit d'obtenir l'annulation du contrat de location et le remboursement des paiements effectués?
- j) La Demanderesse et les membres du groupe sont-ils en droit d'exiger des Défenderesses le remboursement des sommes engagées pour les présentes procédures et pour toute enquête relativement à la présente affaire?
- k) Les Défenderesses doivent-elles être condamnées à payer des dommages-intérêts punitifs aux membres du groupe et, le cas échéant, quelle est la valeur des dommages-intérêts punitifs auxquels doivent être condamnées les Défenderesses?

**(b) Les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées**

69. Les conclusions que la Demanderesse recherche contre les Défenderesses et qui sont justifiées à la lumière des faits allégués à la présente *Demande* sont :
- i. ACCUEILLIR l'action collective de la Demanderesse contre les Défenderesses;
  - ii. CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à chaque membre du groupe une somme de 10 000 \$ et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;
  - iii. ORDONNER l'annulation des contrats de vente des membres du groupe qui sont propriétaires de Véhicules qui ne respectent pas les Normes canadiennes et CONDAMNER les Défenderesses solidairement à rembourser à

ces membres le prix d'achat de leur Véhicule et les frais accessoires qu'ils ont dû encourir au moment de leur achat;

- iv. ORDONNER l'annulation des contrats de location des membres du groupe qui sont locataires de Véhicules qui ne respectent pas les Normes canadiennes et CONDAMNER les Défenderesses solidairement à rembourser à ces membres les paiements effectués;
- v. CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer aux membres du groupe une somme de vingt-cinq millions de dollars à titre de dommages-intérêts punitifs et ORDONNER le recouvrement collectif de cette somme;
- vi. CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à la Demanderesse et aux membres du groupe un montant équivalent aux coûts encourus pour toute enquête nécessaire afin d'établir leur responsabilité en l'instance, incluant les frais d'experts, les honoraires extrajudiciaires des avocats de la Demanderesse et les déboursés extrajudiciaires et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;
- vii. CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer sur l'ensemble des sommes susdites l'intérêt légal ainsi que l'indemnité additionnelle prévue au *Code civil du Québec* à compter de la date de signification de la *Demande pour autorisation d'exercer une action collective*;
- viii. ORDONNER que la réclamation de chacun des membres du groupe fasse l'objet d'une liquidation individuelle ou, si ce procédé s'avère impraticable ou trop onéreux, ORDONNER la distribution du reliquat des montants recouvrés collectivement aux fins d'être utilisés pour introduire des mesures qui bénéficieront aux membres du groupe et dont la nature sera déterminée par le Tribunal, conformément notamment aux provisions de l'article 597 du *Code de procédure civile*; et
- ix. LE TOUT avec frais de justice, y compris les frais d'experts et d'avis.

**(c) *La composition du groupe envisagé rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance***

70. La Demanderesse ignore le nombre exact de membres du groupe envisagé, mais estime qu'il est composé de plusieurs milliers de personnes.
71. Il est difficile, sinon impossible d'identifier ou de retracer la totalité des membres du groupe envisagé impliqués dans la présente action collective et de les contacter pour obtenir un mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou pour procéder par voie de jonction d'instance.

**(d) La Demanderesse est en mesure d'assumer une représentation adéquate des membres du groupe envisagé**

72. La Demanderesse est une société en commandite dont le siège social se situe à Montréal, le tout tel qu'il appert d'une copie des informations contenues au Registre des entreprises du Québec sur Transport TFI 2, S.E.C., dénoncée au soutien des présentes comme pièce R-12. La Demanderesse demande que le statut de Représentante du groupe envisagé lui soit attribué.
73. La Demanderesse est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe envisagé. En outre, elle a la capacité et l'intérêt pour représenter tous les membres du groupe envisagé.
74. La Demanderesse est disposée à gérer la présente action collective dans l'intérêt des membres du groupe envisagé et elle est déterminée à mener à terme le présent dossier, le tout au bénéfice de tous les membres du groupe envisagé ainsi qu'à consacrer le temps nécessaire à la présente affaire, tant devant la Cour supérieure que devant le Fonds d'aide aux actions collectives, le cas échéant, ainsi qu'à collaborer avec ses avocats.
75. La Demanderesse est également disposée à consacrer le temps nécessaire pour collaborer avec les membres du groupe envisagé qui se feront connaître et à les tenir informés.
76. À cet égard, de façon concomitante au dépôt de la présente *Demande*, la Demanderesse et ses avocats mettent en ligne une page Web qui permet aux membres du groupe envisagé de se renseigner sur le présent dossier et de s'inscrire à une lettre électronique d'information sur les développements à venir dans le présent dossier.
77. De même, la Demanderesse et ses avocats mettent également sur pied un service téléphonique afin de répondre aux questions que pourraient avoir les membres du groupe envisagé. À cette fin, le personnel du cabinet des avocats de la Demanderesse a reçu une formation afin de répondre adéquatement aux questions éventuelles des membres du groupe envisagé. En outre, des avocats du cabinet d'avocats de la Demanderesse répondront de temps à autre et au besoin et aux questions des membres du groupe envisagé.
78. La Demanderesse a donné mandat à ses avocats d'obtenir tous les renseignements pertinents au présent dossier et se tiendra informée des développements.
79. La Demanderesse est de bonne foi et entreprend des procédures en action collective dans l'unique but de faire en sorte que les droits des membres du groupe envisagé soient reconnus et que les pratiques illégales des Défenderesses cessent.

80. La Demanderesse propose que l'action collective soit exercée devant la Cour supérieure siégeant dans le district judiciaire de Montréal parce qu'une quantité élevée des membres du groupe envisagé ainsi que les avocats soussignés y sont domiciliés.

**POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :**

- A. **ACCUEILLIR** la Demande modifiée pour autorisation d'exercer une action collective (24 septembre 2024);
- B. **AUTORISER** l'exercice de l'action collective contre les Défenderesses pour le compte du groupe ci-après :

Toute personne qui a acheté ou loué au Québec un véhicule équipé d'un moteur de marque Hino d'une année-modèle 2010 à 2019 inclusivement, à l'exclusion (i) des Défenderesses et de leurs représentants et administrateurs et (ii) des concessionnaires agréées des Défenderesses et de leurs représentants et administrateurs.

- C. **ATTRIBUER** à Transport TFI 2, S.E.C. le statut de Représentante du groupe aux fins d'exercer ladite action collective pour le compte de ce groupe.
- D. **IDENTIFIER** comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :
- a) Les Défenderesses ont-elles fait des fausses représentations en divulguant aux autorités réglementaires et en représentant aux membres du groupe que les quantités de polluants émises par les Véhicules et leur consommation de carburant étaient plus basses que les valeurs réelles?
  - b) Le fait que les Véhicules émettent plus de polluants et consomment plus de carburant que ce qui a été divulgué aux autorités réglementaires et représenté aux membres du groupe constitue-t-il un vice caché affectant les Véhicules?
  - c) Les Défenderesses ont-elles, sciemment ou sans se soucier des conséquences, donné des indications fausses ou trompeuses aux membres du groupe en représentant que les quantités de polluants émises par les Véhicules et leur consommation de carburant étaient plus basses que les valeurs réelles, et ce, aux fins de promouvoir soit la vente ou la location des Véhicules, soit des intérêts commerciaux quelconques?
  - d) En omettant d'informer les membres du groupe du fait que certains des Véhicules ne respectent pas les Normes canadiennes, les Défenderesses ont-elles passé sous silence un fait important?

- e) Le non-respect des Normes canadiennes constitue-t-il un vice caché affectant les Véhicules?
- f) Les Défenderesses ont-elles sciemment ou sans se soucier des conséquences omis d'informer les membres du groupe du fait que certains Véhicules ne respectent pas les Normes canadiennes, et ce, aux fins de promouvoir soit la vente ou la location des Véhicules, soit des intérêts commerciaux quelconques?
- g) Chaque membre du groupe est-il en droit de réclamer des dommages-intérêts intérêts et/ou une réduction de l'obligation? Et le cas échéant, à quels montants doivent-ils s'établir?
- h) Les membres du groupe qui sont propriétaires de Véhicules qui ne respectent pas les Normes canadiennes sont-ils en droit d'obtenir l'annulation de la vente et de réclamer des Défenderesses le remboursement complet du prix d'achat de leur véhicule et des frais accessoires qu'ils ont dû encourir au moment de l'achat?
- i) Les membres du groupe qui sont locataires de Véhicules qui ne respectent pas les Normes canadiennes sont-ils en droit d'obtenir l'annulation du contrat de location et le remboursement des paiements effectués?
- j) La Demanderesse et les membres du groupe sont-ils en droit d'exiger des Défenderesses le remboursement des sommes engagées pour les présentes procédures et pour toute enquête relativement à la présente affaire?
- k) Les Défenderesses doivent-elles être condamnées à payer des dommages-intérêts punitifs aux membres du groupe et, le cas échéant, quelle est la valeur des dommages-intérêts punitifs auxquels doivent être condamnées les Défenderesses?

**E. IDENTIFIER** comme suit les conclusions recherchées qui s'y rattachent :

- a) ACCUEILLIR l'action collective de la Demanderesse contre les Défenderesses;
- b) CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à chaque membre du groupe une somme de 10 000 \$ et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;
- c) ORDONNER l'annulation des contrats de vente des membres du groupe qui sont propriétaires de Véhicules qui ne respectent pas les Normes canadiennes et CONDAMNER les Défenderesses solidairement à rembourser à ces membres le prix d'achat de leur Véhicule et les frais accessoires qu'ils ont dû encourir au moment de leur achat;



- d) ORDONNER l'annulation des contrats de location des membres du groupe qui sont locataires de Véhicules qui ne respectent pas les Normes canadiennes et CONDAMNER les Défenderesses solidairement à rembourser à ces membres les paiements effectués;
  - e) CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer aux membres du groupe une somme de vingt-cinq millions de dollars à titre de dommages-intérêts punitifs et ORDONNER le recouvrement collectif de cette somme;
  - f) CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à la Demanderesse et aux membres du groupe un montant équivalent aux coûts encourus pour toute enquête nécessaire afin d'établir leur responsabilité en l'instance, incluant les frais d'experts, les honoraires extrajudiciaires des avocats de la Demanderesse et les déboursés extrajudiciaires et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;
  - g) CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer sur l'ensemble des sommes susdites l'intérêt légal ainsi que l'indemnité additionnelle prévue au *Code civil du Québec* à compter de la date de signification de la *Demande pour autorisation d'exercer une action collective*;
  - h) ORDONNER que la réclamation de chacun des membres du groupe fasse l'objet d'une liquidation individuelle ou, si ce procédé s'avère impraticable ou trop onéreux, ORDONNER la distribution du reliquat des montants recouvrés collectivement aux fins d'être utilisés pour introduire des mesures qui bénéficieront aux membres du groupe et dont la nature sera déterminée par le Tribunal, conformément notamment aux provisions de l'article 597 du *Code de procédure civile*; et
  - i) LE TOUT avec frais de justice, y compris les frais d'experts et d'avis.
- F. **DÉCLARER** qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective de la manière prévue à la Loi;
- G. **FIXER** le délai d'exclusion à trente (30) jours après la date de publication de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir;
- H. **ORDONNER** la publication d'un avis aux membres dans les soixante (60) jours du jugement à intervenir sur la présente *Demande* et ce, un jour de semaine, dans les quotidiens LA PRESSE+, LE SOLEIL et THE GAZETTE, ainsi que dans tout autre média ou par tout autre moyen qu'il plaira au Tribunal de fixer;

I. **LE TOUT** avec dépens, y compris les frais d'avis.

Montréal, le 24 septembre 2024

*Belleau Lapointe, s.e.n.c.r.l.*

---

**BELLEAU LAPOINTE, S.E.N.C.R.L.**

**Me Maxime Nasr**

**Me Violette Leblanc**

**Me Marjorie Boyer**

[mnasr@belleaulapointe.com](mailto:mnasr@belleaulapointe.com)

[vleblanc@belleaulapointe.com](mailto:vleblanc@belleaulapointe.com)

[mboyer@belleaulapointe.com](mailto:mboyer@belleaulapointe.com)

300, Place d'Youville, bureau B-10

Montréal (Québec) H2Y 2B6

Téléphone : 514 987-6700

Télécopieur : 514 987-6886

Référence : 2002.109

Avocats de la Demanderesse