

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No: 500-06-01289-236

(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)
COUR SUPÉRIEURE

JÉRÉMIE BÉDARD,

demandeur

c.

VENTES DE VEHICULES MITSUBISHI
DU CANADA, INC.,

-et-

MITSUBISHI MOTORS NORTH
AMERICA, INC.,

-et-

MITSUBISHI MOTORS CORPORATION,

défenderesses

**DEMANDE MODIFIÉE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE
ACTION COLLECTIVE ET POUR ÊTRE REPRÉSENTANT
(Art. 574 et suiv. C.p.c.)**

À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU QUÉBEC,
SIÉGEANT EN CHAMBRE DE PRATIQUE, DANS ET POUR LE DISTRICT DE
MONTRÉAL, LE DEMANDEUR, PAR L'ENTREMISE DE SON PROCUREUR
SOUSSIGNÉ, EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

DÉFINITION DU GROUPE

1. Le demandeur désire exercer une action collective pour le compte des personnes faisant partie du groupe ci-après dont il est membre, à savoir :

« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué ou acheté au Canada (*subsidiairement* au Québec) un véhicule Mitsubishi, de marque Outlander, modèle PHEV, année 2023, 2024 ou 2025. »

(Ci-après désigné « le groupe »)

2. LES FAITS QUI DONNERAIENT OUVERTURE À UNE ACTION INDIVIDUELLE DE LA PART DU DEMANDEUR CONTRE LES DÉFENDERESSES SONT :

LE DEMANDEUR

- 2.1 En tout temps pertinent au présent dossier, le demandeur était un consommateur québécois, résidant dans la ville et le district de Rouyn-Noranda, province de Québec;

LES DÉFENDERESSES

- 2.2 La défenderesse **VENTES DE VEHICULES MITSUBISHI DU CANADA, INC.** (ci-après appelée « Mitsubishi Canada ») est une corporation fondée en vertu de la *Loi Canadienne sur les Sociétés par Actions*, le tout tel qu'il appert d'un extrait de l'état de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises du Québec ainsi que de son profil corporatif fourni par Corporations Canada, les deux produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-1**;
- 2.3 La défenderesse **MITSUBISHI MOTORS NORTH AMERICA, INC.** (ci-après appelée « Mitsubishi É-U ») est une corporation constituée en vertu de la *Corporations Code of the State of California* de l'État de la Californie aux États-Unis, anciennement connue sous le nom Mitsubishi Motor Sales of America, Inc. jusqu'au 5 décembre 2002, le tout tel qu'il appert de son certificat de constitution en 1981, de son certificat de changement de nom en 2002 et d'un extrait du portail du secrétaire de l'état de la Californie sur les entreprises, le tout produit en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-2**;
- 2.4 La défenderesse **MITSUBISHI MOTORS CORPORATION**, aussi connue sous le nom MITSUBISHI JIDOSHA KOGYO KABUSHIKI KAISHA (ci-après appelée « Mitsubishi Japon ») est une corporation constituée en vertu de la *Loi sur les Compagnies* du Japon, le tout tel qu'il appert de la traduction anglaise de ses statuts constitutifs à jour en date du 2 mars 2023 et d'un extrait de son propre site sur son profil corporatif, produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-3**;

- 2.5 Mitsubishi Canada distribue des véhicules routiers de marque Mitsubishi au Canada par l'intermédiaire d'un réseau d'environ quatre-vingt-dix (90) concessionnaires, tel qu'il appert d'un extrait du site internet des défenderesses, produit au soutien des présentes sous la **cote R-4**;
- 2.6 Mitsubishi É-U importe les véhicules routiers de marque Mitsubishi au Canada. Les véhicules Mitsubishi sont fabriqués par Mitsubishi Japon en Asie, tel qu'il appert d'un extrait du site internet des défenderesses, produit au soutien des présentes sous la **cote R-5**;
- 2.7 Mitsubishi Japon détient les marques de commerce Mitsubishi et Outlander au Canada et permet l'usage de ces marques au Canada par la défenderesse Mitsubishi Canada et ses concessionnaires, tel qu'il appert des extraits de la base de données sur les marques de commerce canadiennes produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-6**;

LE MODÈLE OUTLANDER PHEV

- 2.8 Un des véhicules routiers fabriqués et assemblés par Mitsubishi Japon pour ensuite être importés au Canada par Mitsubishi É-U est la Mitsubishi Outlander PHEV (ci-après appelée « Outlander PHEV »). L'Outlander PHEV est un véhicule routier hybride qui combine deux sources d'énergie, l'une est thermique et l'autre est électrique. Sa propulsion est donc assurée tantôt par son moteur thermique qui tire son énergie de son réservoir d'essence et tantôt par son moteur électrique qui tire son énergie de sa batterie électrique;
- 2.9 L'avantage des véhicules hybrides est l'économie d'essence tout en s'assurant de ne pas tomber en panne électrique et pouvoir rouler avec le véhicule;
- 2.10 L'autonomie électrique d'un véhicule hybride est un point qui suscite un grand intérêt chez un locataire potentiel ou un acheteur potentiel d'un véhicule hybride puisque le coût de la consommation électrique est presque quatre (4) fois moins élevé que le coût de la consommation d'essence pour le même véhicule sur une même distance;
- 2.11 Les défenderesses ont introduit le modèle Outlander PHEV 2023 en Amérique du Nord au courant de l'année 2022. Afin de promouvoir ce modèle, elles ont présenté aux consommateurs un dépliant que leurs concessionnaires distribuaient gratuitement aux locataires et acheteurs prospects tel qu'il appert dudit dépliant produit au soutien des présentes sous la **cote R-7**;
- 2.12 Ce dépliant servait donc d'information de base pour les consommateurs sur les caractéristiques des Outlander PHEV 2023;

- 2.13 Le demandeur a reçu le dépliant R-7 lors d'une visite auprès du concessionnaire Mitsubishi de sa région vers le 22 décembre 2023;
- 2.14 Un dépliant similaire a été et est encore distribué gratuitement par les défenderesses aux locataires et acheteurs prospects pour les véhicules Outlander PHEV 2024 et 2025, tel qu'il appert desdits déliants produits au soutien des présentes sous les cotes R-8 et R-8.1;
- 2.15 De plus, en décembre 2022, sur le site www.mitsubishi-motors.ca, les défenderesses ont annoncé qu'un chauffe-batterie était une composante standard sur leurs véhicules Outlander PHEV, tel qu'il appert d'une capture d'écran dudit site prise le 23 février 2023 et produit au soutien des présentes sous la **cote R-9**;
- 2.16 C'est sur la base de ces représentations que le demandeur et les membres du groupe ont acheté ou loué leurs véhicules Outlander PHEV;

L'AUTONOMIE ANNONCÉE DE LA BATTERIE

- 2.17 Tel qu'il appert des déliants R-7 et R-8 ainsi que R-8.1, les défenderesses ont annoncé, pour une pleine charge, une autonomie de 61 km en mode électrique pour les Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025. Les défenderesses ont annoncé cette information au demandeur, aux membres du groupe et aux concessionnaires Mitsubishi avant toute location et tout achat des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025, tel qu'il appert de la troisième page des déliants R-7, R-8 et R-8.1;
- 2.18 Les Outlander PHEV 2023, 2024 et 2025 ont été et sont fabriquées en série et de façon identique pour chaque année. Il n'existe donc aucune différence entre les Outlander PHEV d'une même année. De plus, les batteries des Outlander PHEV 2023, 2024 et 2025 sont très similaires ayant toutes été fabriquées par GS Yuasa Corporation, un fournisseur de la défenderesse Mitsubishi Japon;
- 2.19 Les batteries des Outlander PHEV sont couvertes par une garantie de base du fabricant pour tout défaut pour une période de dix (10) ans ou 160 000 km sur les batteries au lithium-ion et les composantes motopropulseur, tel qu'il appert de la page 11 des déliants R-7, R-8 et R-8.1;

L'AUTONOMIE ÉLECTRIQUE DE L'OUTLANDER PHEV DU DEMANDEUR

- 2.20 Le demandeur est propriétaire d'une Outlander PHEV 2023 depuis le 28 décembre 2022, tel qu'il appert d'une copie de son certificat d'immatriculation et de son contrat d'achat dudit véhicule, produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-10**;

- 2.21 Avant d'acheter son Outlander PHEV 2023, le demandeur a consulté le dépliant R-7 et a constaté la mention « l'Outlander PHEV affiche une remarquable cote d'efficacité énergétique VÉ de seulement 3,6 L_e/100 km et une distance estimée à 61 km en mode électrique. »;
- 2.22 Or, par temps froid, les véhicules Outlander PHEV du demandeur et des membres du groupe n'ont pas l'autonomie électrique annoncée par les défenderesses. À titre d'exemple, le demandeur offre une photo du tableau de bord de son véhicule prise le 20 décembre 2023 et une photo du tableau de bord d'un membre, Seb Maranda, prise le 1 novembre 2023, produites en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-11**;
- 2.23 L'Outlander PHEV 2023 du demandeur perd presque entre le quart et le tiers de son autonomie électrique par temps froid. Il en est de même pour tous les membres du groupe. Les défenderesses connaissaient cette situation mais ont sciemment omis de le mentionner au demandeur et aux autres membres du groupe avant tout achat ou location des Outlander PHEV;
- 2.24 Plus concrètement, par temps froid, le demandeur ne peut visiter sa famille à La Sarre avec son véhicule Outlander PHEV sans utiliser le moteur thermique à essence dans les premiers soixante (60) kilomètres;
- 2.25 De plus, l'Outlander PHEV semble être programmée pour démarrer le moteur à essence par temps froid. Ce qui fait en sorte que le mode électrique ne peut être utilisé pleinement au départ pour environ les cinq (5) premiers kilomètres;
- 2.26 Pire, à des températures plus basses qu'environ -15 °C, l'Outlander PHEV refuse de rouler en mode électrique lorsque le chauffage de la voiture est activé;
- 2.27 Les défenderesses ont négligé et omis de représenter adéquatement l'autonomie électrique de l'Outlander PHEV en hiver que ce soit au demandeur, aux membres du groupe ou aux concessionnaires qui vendent ces véhicules;
- 2.28 Puisque les Outlander PHEV du demandeur et des membres étaient vendues au Canada, il était manifeste que le climat froid canadien affectait et affecterait leur autonomie électrique. Or, les défenderesses ont décidé de cacher l'impact sérieux du froid sur l'autonomie électrique des Outlander PHEV et de passer sous silence cette importante limite de capacité et d'autonomie des batteries des Outlander PHEV;
- 2.29 Les défenderesses n'ont aucunement informé les membres que l'autonomie des véhicules étaient drastiquement réduite par temps froid;

- 2.30 Pourtant, les images aux dépliants R-7, R-8 et R-8.1 montrent l'Outlander PHEV dans la neige. De plus, les mots tels « Le mode SNOW offre une adhérence et une stabilité améliorées sur les routes couvertes de neige ou glissantes. », « Le mode MUD améliore les performances ... dans la neige profonde ... » , « Ne laissez pas les saisons froides du Canada vous dissuader de vous aventurer dehors. », « ce qui permet de garder plus d'énergie dans votre batterie », « À l'aide de votre téléphone intelligent, vous pouvez recharger votre PHEV, préchauffer ou refroidir l'habitacle », « la tranquillité d'esprit » et « une fiabilité assurée » donnent une claire impression que ladite autonomie électrique de l'Outlander PHEV annoncée à 61 km est fiable en tout temps, incluant en hiver;
- 2.31 En plus de représenter faussement la réalité, les défenderesses ont passé sous silence la perte entre le quart et le tiers de l'autonomie électrique et la distance réduite en mode électrique que peut parcourir les Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 par temps froid;
- 2.32 La note en bas de la dernière page des dépliants R-7, R-8 et R-8.1, en caractères très fins, mentionnant « La consommation réelle variera selon les conditions météorologiques, les habitudes de conduite, l'entretien du véhicule et l'âge de la batterie au lithium-ion. » n'indique aucunement que la perte d'autonomie peut être aussi importante que du quart au tiers de la distance par temps froid. Cette note est non seulement insuffisante en mots mais également en taille puisqu'elle est toute petite et submergée dans une mer de renseignements;
- 2.33 L'impression générale donnée n'est donc rien d'autre que l'Outlander PHEV du demandeur et des membres du groupe parcourt une distance de 61 km en mode électrique. Or, par temps froid, l'Outlander PHEV ne parcourt que deux tiers au trois quarts de cette distance. Pire, par temps très froids l'Outlander PHEV roule uniquement en mode thermique;
- 2.34 La conséquence de cette perte d'autonomie électrique par temps froid et très froid est que l'Outlander PHEV du demandeur et des membres du groupe, au lieu d'utiliser la batterie électrique (de traction), fait appel au moteur thermique à essence et augmente sa consommation d'essence;
- 2.35 Ainsi, non seulement l'impact environnemental de l'utilisation du véhicule est moins écologique, mais également le coût d'utilisation d'essence de la voiture est plus élevé que celui annoncé;
- 2.36 Dans le cas spécifique du demandeur, du début mai à la fin octobre 2023, le demandeur n'a utilisé absolument pas le moteur thermique à essence de l'Outlander PHEV dans ses déplacements urbains;

- 2.37 Or, du mois de janvier à avril 2023, la consommation moyenne d'essence de l'Outlander PHEV du demandeur était de 7 litres par 100 kilomètres dans ses déplacements urbains;
- 2.38 Considérant que le demandeur parcourt en mode urbain environ cinq mille (5 000) kilomètres en moyenne par année, il réclame 297,50\$ (2 500 x 7L/100km x 1,70\$/L) solidairement des défenderesses pour sa consommation d'essence en 2023;
- 2.39 Il est de plus raisonnable de prévoir que le demandeur continuera à parcourir en mode urbain la même distance pour les neuf prochaines années. Ce nombre d'années est également justifié par la période de garantie du fabricant des véhicules Outlander PHEV. À ce chapitre, le demandeur réclame donc 2 677,50\$ pour sa consommation d'essence pour les années 2024 à 2032, inclusivement;

LE DÉMARRAGE PAR TEMPS TRÈS FROID

- 2.40 Le démarrage de l'Outlander PHEV doit se faire en utilisant la batterie (de traction) du véhicule;
- 2.41 Or, quand la batterie de l'Outlander PHEV du demandeur et des membres est très froide, approximativement à moins de -25 °C, elle ne peut plus fonctionner et l'Outlander PHEV ne démarre plus;
- 2.42 Pire, même brancher la batterie de l'Outlander PHEV à une borne électrique ne permet pas de démarrer le véhicule;
- 2.43 Le guide du propriétaire fourni aux membres **après la location ou l'achat**, à sa page 1-16, indique que quand l'affichage de la température de la batterie est à un degré très froid, « Le chargement devient impossible. Si la température de la batterie de traction chute pendant le chargement et celui-ci s'arrête à mi-chemin, l'interrupteur d'alimentation se désactive automatiquement. » En d'autres termes, la voiture ne démarre plus à des températures très froides, tel qu'il appert d'une copie de ladite page 1-16 du guide du propriétaire de l'Outlander PHEV 2023 produite au soutien des présentes sous la **cote R-12**;
- 2.44 Étonnamment, la mesure corrective offerte par les défenderesses est « Attendez que la température extérieure et celle autour de la batterie de traction augmente avant de démarrer. », tel qu'il appert de la même pièce R-12;
- 2.45 Il est à souligner que les dépliants R-7, R-8 et R-8.1 des défenderesses ont sciemment passé sous silence cette impossibilité de démarrage des Outlander PHEV par temps très froid. Pourtant, les défenderesses en

étaient bien conscientes puisqu'elles l'ont même mentionnée dans le guide du propriétaire fourni au demandeur et aux membres **après la vente ou la location** des Outlander PHEV;

- 2.46 D'ailleurs, l'attitude des défenderesses n'a aucunement changé à cet égard depuis 2022. Il s'agit donc d'une violation intentionnelle ainsi que d'une conduite marquée d'insouciance et de négligence sérieuse de la part des défenderesses à l'égard de leurs obligations de transparence;
- 2.47 Considérant le nombre d'années de silence et d'inaction sur ce point, il est raisonnable d'en déduire que ce silence est lucratif pour les défenderesses qui sont guidées par l'appât du gain;
- 2.48 Ainsi, par temps très froids, le demandeur et les membres du groupe ont été et sont à la merci de la clémence de la nature pour démarrer leurs Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 sans autre solution qu'attendre le réchauffement de la température extérieure;
- 2.49 Ce défaut, affecte le demandeur et les membres du groupe en les retardant ou en les empêchant dans leurs déplacements, en les bloquant le long de la route ou en causant des situations potentiellement dangereuses pendant la conduite quand la température baisse au-dessous d'un niveau critique;
- 2.50 Le texte du guide du propriétaire R-12, est une preuve indéniable que les défenderesses étaient et sont conscientes du défaut de fabrication et le défi causé par le temps très froid sur le démarrage des Outlander PHEV du demandeur et des membres du groupe. Les défenderesses ont donc sciemment décidé de ne pas corriger cette défectuosité;
- 2.51 À la fin de sa journée de travail du 3 février 2023, le demandeur a précisément vécu cette situation. La température était à -30 °C ou moins toute la journée. À sa sortie du travail vers 15h30, l'Outlander PHEV du demandeur n'a pas démarré et le message suivant s'est affiché sur son tableau de bord : « Temp. batterie basse. Démarr. véh. impossible. Branchez-le et attendez que la temp. augmente. » sans offrir quelque autre solution, tel qu'il appert de la photo dudit message prise quelques heures plus tard, produite au soutien des présentes sous la **cote R-13**;
- 2.52 Afin de tenter une piste de solution, le demandeur a poussé son Outlander PHEV jusqu'à la borne de recharge la plus proche pour recharger et réchauffer sa batterie. Or, même brancher l'Outlander PHEV à la borne de recharge ne permettait pas de démarrer le véhicule. La batterie était simplement trop froide;
- 2.53 Le lendemain matin, afin d'écarter la possibilité d'un problème avec la borne électrique, le demandeur a branché son Outlander PHEV à une génératrice.

Son véhicule n'a toujours pas démarré;

- 2.54 Le demandeur a donc dû attendre un peu plus de vingt-huit (28) heures pour que la température extérieure remonte à -12 °C et que la batterie soit assez chaude pour qu'il puisse démarrer son Outlander PHEV 2023;
- 2.55 Lors d'une telle panne, le demandeur ainsi que tout membre du groupe est à la simple merci de la température extérieure avant de pouvoir démarrer son véhicule Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025, à moins de faire remorquer le véhicule à un garage chauffé pour qu'il puisse y être le temps de faire monter la température de la batterie;
- 2.56 Le demandeur a déposé une plainte au service à la clientèle de Mitsubishi Canada pour rapporter ce problème, mais les défenderesses n'ont pas pris le problème au sérieux. Le demandeur a simplement reçu la suggestion de contacter son concessionnaire. Or, ce dernier ne pouvait rien faire pour régler le problème;
- 2.57 Il n'y a eu aucun rappel des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 au sujet du défaut de démarrage par temps très froid et les défenderesses négligent d'y porter quelque correction ou réparation;
- 2.58 Il va sans dire que l'impossibilité de démarrage par temps très froid a un impact négatif sur la valeur des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 dans un pays nordique comme le Canada;

LA RÉCLAMATION DU DEMANDEUR

- 2.59 Si les défenderesses n'avaient pas fait des fausses représentations et n'avait pas passé sous silence le défaut, l'incapacité et les limites d'autonomie des véhicules Outlander PHEV, le demandeur n'aurait pas acheté ce véhicule routier. Le demandeur réclame donc DIX MILLE DEUX CENT QUATRE-VINGT-DIX-SEPT DOLLARS ET CINQUANTE CENTS (10 297,50\$) à titre de réduction du prix de vente et/ou des dommages-intérêts pour :
- a) Les frais d'essence payés par temps froid suite à la réduction de l'autonomie de la batterie pour l'année 2023 : DEUX CENT QUATRE-VINGT-DIX-SEPT DOLLARS ET CINQUANTE CENTS (297,50\$);
 - b) Les frais d'essence à payer par temps froid suite à la réduction de l'autonomie de la batterie pour les années 2024 à 2032, inclusivement : DEUX MILLE SIX CENT SOIXANTE-DIX-SEPT DOLLARS ET CINQUANTE CENTS (2 677,50\$);
 - c) Les troubles et inconvénients pour la perte d'usage du véhicule et de le faire démarrer pour la durée de la possession ainsi que la perte de valeur à la revente : DIX MILLE DOLLARS (10 000\$);

- 2.60 Considérant l'inaction des défenderesses et leur capacité de payer, le demandeur réclame des dommages-intérêts punitifs de DIX MILLE DOLLARS (10 000\$);
- 2.61 La réclamation totale du demandeur est donc VINGT-DEUX MILLE NEUF CENT SOIXANTE-QUINZE DOLLARS (22 975\$);
- 2.62 Les membres du groupe ont les mêmes réclamations que le demandeur contre les défenderesses, sauf pour le quantum;
- 2.63 Dès 2022, les défenderesses connaissaient ou auraient dû connaître les défauts des véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 vendus aux membres du groupe et, malgré tout, ont continué à les vendre aux membres du groupe tout en leur faisant de fausses représentations quant à la fiabilité ou la qualité de leurs produits;
- 2.64 Au lieu d'informer les membres dès 2022, les défenderesses ont passé sous silence les points ci-haut mentionnés et ont refusé de rappeler les véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 jusqu'à aujourd'hui;
- 2.65 Les défenderesses refusent toujours de corriger les défauts des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 vendues aux membres;
- 2.66 En réponse à la présente poursuite, au mois de février 2024, les défenderesses ont fait parvenir une lettre aux membres admettant le problème. Selon cette lettre « ... des conditions de froid extrême peuvent nuire au fonctionnement de votre véhicule, au point que celui-ci ne démarre pas. » tel qu'il appert de ladite lettre produite au soutien des présentes sous la cote R-13.1;
- 2.67 Toutefois, le logiciel que les défenderesses ont proposé aux membres du groupe dans la lettre R-13.1 n'a pas éliminé le problème;
- 2.68 De plus, un membre a reçu après achat, un courriel de son concessionnaire avec les spécifications du véhicule tout en reconnaissant que « Lorsque la batterie de traction devient trop froide, le système hybride électrique rechargeable est conçu pour empêcher le véhicule de rouler afin de protéger la batterie contre tout dommage éventuel. ... selon l'intensité et la durée de la période froide, il se peut que le véhicule ne démarre pas ... » tel qu'il appert dudit courriel produit au soutien des présentes sous la cote R-13.2;
- 2.69 Le texte et le format du courriel R-13.2 démontrent qu'il a été rédigé et conçu par les défenderesses pour que leurs concessionnaires les envoient aux membres du groupe après avoir conclu la vente des véhicules Outlander PHEV avec les membres;

3. LES FAITS QUI DONNERAIENT OUVERTURE À UNE ACTION INDIVIDUELLE DE LA PART DE CHACUN DES MEMBRES DU GROUPE CONTRE LES DÉFENDERESSES SONT :

3.1 Le groupe est décrit comme suit :

« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué ou acheté au Canada (*subsidiairement* au Québec) un véhicule Mitsubishi, de marque Outlander, modèle PHEV, année 2023, 2024 ou 2025. »

3.2 La réclamation de tous les membres du groupe est basée sur les mêmes faits que ceux spécifiés pour le demandeur dans la présente demande;

3.3 Chaque membre du groupe :

- a) a loué ou acheté une Outlander PHEV couverte par la garantie du fabricant;
- b) n'a pas consenti à une réduction entre le quart et le tiers de la capacité ou de l'autonomie électrique de son véhicule Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 par temps froid;
- c) lors de la location ou l'achat, n'a pas été avisé par les défenderesses de cette réduction de la capacité ou de l'autonomie électrique de son véhicule Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 par temps froid;
- d) est contraint d'utiliser le moteur à essence de son véhicule Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 plus souvent que prévu par temps froid;
- e) en saison froide, l'autonomie de son véhicule Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 est non-conforme aux représentations des défenderesses;
- f) se retrouve avec un véhicule Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 qui ne démarre pas ou de s'éteint par temps très froid en indiquant le message « Temp. batterie basse. Démarr. véh. impossible. Branchez-le et attendez que la temp. augmente. » tel qu'il appert des photos des tableaux de bord de deux membres (Ludovic Brazeau et Patrick Gagné) de leurs Outlander PHEV produites en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-14**;
- g) se retrouve avec un véhicule Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 qui a une valeur de revente plus basse due à ses défectuosités;

- 3.4 Chaque membre du groupe a donc droit à une réclamation contre les défenderesses suite aux mêmes défauts et aux mêmes manquements contractuels et légaux;
- 3.5 En conséquence de la réduction de la capacité ou de l'autonomie électrique des Outlander PHEV des membres ainsi que de leur risque de non démarrage, tous les locataires et propriétaires d'Outlander PHEV 2023, 2024 et/ou 2025 ont droit aux mêmes recours que le demandeur contre les défenderesses;
- 3.6 Plusieurs membres ont les mêmes doléances que le demandeur tel qu'il appert de quelques uns de leurs publications sur les réseaux sociaux, à être produites en liasse sous la **cote R-15**;
4. LA COMPOSITION DU GROUPE REND DIFFICILE OU PEU PRATIQUE L'APPLICATION DES ARTICLES 59 OU 67 EN CE QUE :
- 4.1 Selon le site des défenderesses au Canada, plus de 4 600 véhicules Outlander PHEV ont été vendus au Canada en 2023, tel qu'il appert d'un extrait dudit site, produit au soutien des présentes sous la **cote R-16**. En présumant le même rythme de vente, le groupe a presque quinze mille (15 000) membres;
- 4.2 Environ la moitié des véhicules électriques canadiens se vendent au Québec. Pour le Québec, le nombre de membres dépasserait donc sept mille (7 000) personnes;
- 4.3 Le nombre exact de membres est toutefois inconnu du demandeur. Seules les défenderesses connaissent le nombre exact ainsi que les noms et les coordonnées de tous les membres du groupe;
- 4.4 Les membres du groupe résident ou travaillent à divers endroits au Canada et chacune de ses provinces et territoires;
5. LES QUESTIONS DE FAIT ET DE DROIT IDENTIQUES, SIMILAIRES OU CONNEXES RELIANT CHAQUE MEMBRE DU GROUPE AU DEMANDEUR QUE CE DERNIER ENTEND FAIRE TRANCHER PAR L'ACTION COLLECTIVE SONT :
- 5.1 Est-ce la capacité ou l'autonomie électrique des véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 se réduit de façon importante par temps froid?
- 5.2 Est-ce que les Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 sont programmés pour démarrer le moteur thermique à essence par temps froid de sorte que le

mode électrique ne peut être utilisé pleinement au départ pour environ les cinq (5) premiers kilomètres?

- 5.3 Est-ce qu'à des températures plus basses que -15 °C, les véhicules Outlander PHEV refusent de rouler en mode électrique lorsque le chauffage est activé?
- 5.4 Est-ce que les défenderesses ont fausement représenté aux membres la capacité ou l'autonomie électrique des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 par temps froid?
- 5.5 Est-ce que les défenderesses ont passé sous silence un fait important concernant la capacité ou l'autonomie électrique des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 par temps froid?
- 5.6 Est-ce que les véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 refusent de démarrer ou cessent de fonctionner par temps très froid, sans possibilité de les démarrer pendant le grand froid?
- 5.7 Est-ce que les véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 des membres sont défectueux?
- 5.8 Est-ce que les batteries ou une composante reliée aux batteries des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 sont défectueuses?
- 5.9 Est-ce que les batteries des véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 et leurs accessoires sont couverts par une garantie de base des défenderesses pour tout défaut pour une période de dix (10) ans ou 160 000 km sur les batteries au lithium-ion et les composantes motopropulseur?
- 5.10 Est-ce les défauts ci-haut mentionnés entraînent la responsabilité des défenderesses?
- 5.11 Est-ce les membres ont droit à une réduction du prix de vente? Si oui, pour quel montant?
- 5.12 Est-ce que les membres ont subi des inconvénients? Si oui, ont-ils été causés par les défenderesses? Quel montant en dommages compensatoires doit leur être octroyé à ce titre?
- 5.13 Les défenderesses doivent-elles être condamnées à verser des dommages-intérêts punitifs? Si oui, pour quel montant?

6. LES QUESTIONS DE FAIT ET DE DROIT PARTICULIÈRES À CHACUN DES MEMBRES CONSISTENT EN :

- 6.1 Il n'existe aucune question de fait ou de droit particulière à chaque membre du groupe sauf pour les variations légères quant au quantum des dommages;
7. IL EST OPPORTUN D'AUTORISER L'EXERCICE D'UNE ACTION COLLECTIVE POUR LE COMPTE DES MEMBRES DU GROUPE PUISQUE :
- 7.1 L'action collective est le meilleur moyen procédural disponible aux membres du groupe afin de protéger et de faire valoir leurs droits;
- 7.2 Il n'existe aucune différence entre les réclamations individuelles des membres du groupe, sauf pour le quantum;
- 7.3 Les allégations sur la capacité et l'autonomie électrique réduite des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 par temps froid, leur défaut de démarrage par temps très froid, la fausse représentation sur la capacité et de l'autonomie électrique des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025, le silence sur un fait important concernant la capacité ou l'autonomie électrique de ces véhicules, le silence sur le refus de démarrage ou l'arrêt de fonctionner par temps très froid, de la défectuosité de ces véhicules, de la couverture de la garantie conventionnelle du fabricant, de la faute du fabricant, ainsi que l'évaluation des dommages-intérêt compensatoires et punitifs pour chaque membre du groupe sont identiques;
- 7.4 Les membres du groupe ont subi un même dommage tandis que, en l'absence d'une action collective, ils pourraient être empêchés d'instituer une action individuelle séparée contre les défenderesses vu les coûts nécessaires pour faire valoir leurs droits en justice;
- 7.5 Dû au grand nombre de membres, l'absence d'une action collective pourrait résulter en une multitude d'actions individuelles contre les défenderesses, ce qui, à son tour, pourrait conduire à des jugements contradictoires sur des questions de faits et de droit identiques entre les membres du groupe;
8. LA NATURE DE L'ACTION QUE LE DEMANDEUR ENTEND EXERCER POUR LE COMPTE DES MEMBRES DU GROUPE EST :
- 8.1 Une action en réduction du prix de vente et en dommages-intérêts pour faute contractuelle et garantie du fabricant ainsi que des dommages-intérêts punitifs;
- 8.2 L'action sera basée sur les principes juridiques suivants :

- La garantie conventionnelle du fabricant;
- L'obligation de diligence (le délit de négligence) et la responsabilité du fabricant;
- Les lois provinciales sur la protection du consommateur;
- Les lois provinciales sur la vente d'objets;
- La *Loi sur la concurrence* (L.R.C. 1985 ch. C-34);

9. LES CONCLUSIONS QUE LE DEMANDEUR RECHERCHE SONT :

ACCUEILLIR l'action du demandeur;

CONDAMNER les défenderesses solidairement à payer, à titre de réduction de prix et/ou dommages-intérêts compensatoires, DOUZE MILLE NEUF CENT SOIXANTE-QUINZE DOLLARS (12 975\$), sauf à parfaire, à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du dépôt de la présente demande en autorisation;

CONDAMNER les défenderesses solidairement à payer, à titre de dommages-intérêts punitifs, DIX MILLE DOLLARS (10 000\$) à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du dépôt de la présente demande en autorisation;

LE TOUT avec frais de justice.

10. LE DEMANDEUR DEMANDE QUE LE STATUT DE REPRÉSENTANT LUI SOIT ATTRIBUÉ;

11. LE DEMANDEUR EST EN MESURE D'ASSURER UNE REPRÉSENTATION ADÉQUATE DES MEMBRES POUR LES RAISONS SUIVANTES :

11.1 Le demandeur est bien informé et comprend les faits à l'origine de la présente demande ainsi que la nature de l'action;

11.2 Étant propriétaire d'un véhicule Outlander PHEV 2023, il connaît personnellement les faits du dossier;

11.3 Il a à cœur le meilleur intérêt du groupe et a compris les inconvénients prévisibles de ce dossier;

11.4 Il a personnellement subi des dommages et a vu la capacité et l'autonomie électrique de son véhicule Outlander PHEV 2023 se réduire drastiquement par temps froid. Il a personnellement subi l'inconvénient de ne pas pouvoir démarrer sa voiture par temps très froid;

- 11.5 Le demandeur a pris le temps, a mis l'effort nécessaire et est déterminé à agir en tant que représentant du groupe dans le présent dossier;
- 11.6 Le demandeur a engagé un procureur compétent avec une vaste expérience en litige civil, le tout tel qu'il appert d'une copie de la convention d'honoraires et mandat professionnel signé avec le procureur soussigné, produit au soutien des présentes sous la **cote R-17** ainsi que son amendement sous la cote R-17.1;
- 11.7 Le demandeur a pleinement coopéré avec le procureur soussigné dans le contexte de la présente demande en autorisation, incluant répondre diligemment et raisonnablement aux questions. Il n'y a aucun doute qu'il continuera à le faire;
- 11.8 Le demandeur est ingénieur électrique et comprend très bien plusieurs des aspects techniques de la réclamation;
- 11.9 Le demandeur est en aussi bonne position que tout autre membre pour représenter le groupe;
12. LE DEMANDEUR PROPOSE QUE L'ACTION COLLECTIVE SOIT EXERCÉE DEVANT LA COUR SUPÉRIEURE SIÉGEANT DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL POUR LES RAISONS SUIVANTES :
- 12.1 Vu que Montréal est la deuxième plus grande ville au Canada, un très grand nombre de membres s'y trouvent;
- 12.2 Le fondé de pouvoir au Québec de la défenderesse Mitsubishi Canada et les procureurs des défenderesses ont leurs place d'affaires dans le district de Montréal;
- 12.3 La place d'affaires du procureur du demandeur est dans le district de Montréal;

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR DE :

- (A) ACCUEILLIR la demande du demandeur;
- (B) AUTORISER l'exercice d'une action collective ci-après :
- (i) Une action en réduction du prix de vente et en dommages-intérêts pour faute contractuelle et garantie du fabricant ainsi que des dommages-

intérêts punitifs;

- (C) ATTRIBUER au demandeur, Jérémie BÉDARD, le statut de représentant aux fins d'exercer la susdite action collective pour le compte du groupe ci-après décrit :

« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué ou acheté au Canada (*subsidiairement* au Québec) un véhicule Mitsubishi, de marque Outlander, modèle PHEV, année 2023, 2024 ou 2025. »

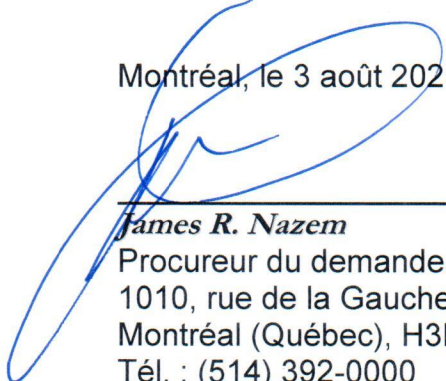
- (D) IDENTIFIER comme suit les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement :

- (i) Est-ce la capacité ou l'autonomie électrique des véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 se réduit du quart au tiers par temps froid?
- (ii) Est-ce que les Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 sont programmés pour démarrer le moteur thermique à essence par temps froid de sorte que le mode électrique ne peut être utilisé pleinement au départ pour environ les cinq (5) premiers kilomètres?
- (iii) Est-ce qu'à des températures plus basses que -15 °C, les véhicules Outlander PHEV refusent de rouler en mode électrique lorsque le chauffage est activé?
- (iv) Est-ce que les défenderesses ont fausement représenté aux membres la capacité ou l'autonomie électrique des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 par temps froid?
- (v) Est-ce que les défenderesses ont passé sous silence un fait important concernant la capacité ou l'autonomie électrique des Outlander PHEV 2023 et 2024 par temps froid?
- (vi) Est-ce que les véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 refusent de démarrer ou cessent de fonctionner par temps très froid, sans possibilité de les démarrer pendant le grand froid
- (vii) Est-ce que les véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 des membres sont défectueux?
- (viii) Est-ce que les batteries ou une composante reliée aux batteries des Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 sont défectueuses?
- (ix) Est-ce que les batteries des véhicules Outlander PHEV 2023, 2024 ou 2025 et leurs accessoires sont couverts par une garantie de base des défenderesses pour tout défaut pour une période de dix (10) ans ou 160 000 km sur les batteries au lithium-ion et les composantes motopulseur?

- (x) Est-ce les défauts ci-haut mentionnés entraînent la responsabilité solidaire des défenderesses?
 - (xi) Est-ce les membres ont droit à une réduction du prix de vente? Si oui, pour quel montant?
 - (xii) Est-ce que les membres ont subi des inconvénients? Si oui, ont-ils été causés par les défenderesses? Quel montant en dommages compensatoires doit leur être octroyé à ce titre?
 - (xiii) Les défenderesses doivent-elles être condamnées à verser des dommages-intérêts punitifs? Si oui, pour quel montant?
- (E) IDENTIFIER comme suit les conclusions recherchées qui s'y rattachent :
- ACCUEILLIR** l'action du demandeur;
- CONDAMNER** les défenderesses solidairement à payer, à titre de réduction de prix et/ou dommages-intérêts compensatoires, DOUZE MILLE NEUF CENT SOIXANTE-QUINZE DOLLARS (12 975\$), sauf à parfaire, à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du dépôt de la présente demande en autorisation;
- CONDAMNER** les défenderesses solidairement à payer, à titre de dommages-intérêts punitifs, DIX MILLE DOLLARS (10 000\$) à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du dépôt de la présente demande en autorisation;
- LE TOUT** avec frais de justice.
- (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 par la loi;
- (G) **FIXER** le délai d'exclusion à soixante (60) jours après la date de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe qui ne se seraient pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir;
- (H) **ORDONNER** la publication, à une date à être déterminée par cette honorable Cour, d'un avis aux membres dans les termes ci-après et par le moyen indiqué ci-dessous :
- Une (1) publication dans La Presse, Globe and Mail et National Post;
- (I) **RÉFÉRER** le dossier au Juge en chef pour la désignation du juge pour entendre la présente action collective;

- (J) **ORDONNER** au greffier de cette Cour, dans le cas où le recours doit être exercé dans un autre district, de transmettre le dossier, dès décision du Juge en chef, au greffier de cet autre district;
- (K) **LE TOUT** avec frais de justice, y compris les frais d'avis.

Montréal, le 3 août 2025



James R. Nazem

Procureur du demandeur
1010, rue de la Gauchetière O., bureau 950
Montréal (Québec), H3B 2N2, Canada
Tél. : (514) 392-0000
Télécopieur : 1 (855) 821-7904
Courriel : jrnazem@actioncollective.com

James R Nazem

From: James R Nazem [jrnazem@actioncollective.com]
Sent: October 14, 2025 10:42 PM
To: 'Sidney Elbaz'
Cc: 'laura.hamdan@mcmillan.ca'; 'jeremie bedard'
Subject: Jérémie Bédard c. Vente de véhicules Mitsubishi du Canada, Inc. et al. (C.S.M.: 500-06-001289-236: M/d: 303808; N/d: 2311JN3910).
Attachments: 2311JN3910.DemandeDAutorisationMODIFIÉE-20250803.pdf

NOTIFICATION PAR COURRIEL (Articles 109 et ss. C.p.c.)

Nature du document :	LA DEMANDE <u>MODIFIÉE</u> POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE ET POUR ÊTRE REPRÉSENTANT.
N° de dossier:	500-06-001289-236
Noms des parties :	Jérémie Bédard c. Vente de Véhicules Mitsubishi du Canada, Inc. et al.
Nombre de pages du document :	20 pages
Notre dossier :	2311JN3910
Adresse courriel de l'expéditeur:	jrnazem@actioncollective.com
DATE:	Montréal, le 14 octobre 2025

DESTINATAIRE:

Me Sidney Elbaz, McMillan LLP, 1000, rue Sherbrooke ouest, bureau 2700, Montréal (Québec), H3A 3G4.

James R. Nazem

Place du Canada

1010, de la Gauchetière Ouest/West, bureau/Suite 950

Montréal (Ville-Marie), Québec, H3B 2N2

Canada

Tel. : (514) 392-0000

Cel. : (438) 886-5000

Télécopieur sans frais/Toll free fax : 1 (855) 821-7904

Courrier élec./E-mail : jrnazem@actioncollective.com

Skype: JRNazem

Confidentiality Notice: This e-mail message, including any attachments, is directed in confidence to the addressee(s) list and may not otherwise be distributed, copied or used. The contents of this communication may be subject to solicitor-client privilege, and all rights to that privilege are expressly claimed and are not waived. If you have received this communication in error, please notify us by reply e-mail or by telephone and delete this communication, including any attachments, without making a copy. Thank you.

Avis de Privilège: Ce message courriel/mail et tout fichier y rattaché s'adressent uniquement au(x) destinataire(s) indiqué(s) et ne peuvent être autrement distribués, copiés ou utilisés. Le contenu de cette communication peut être assujéti au privilège du secret professionnel. Tout droit à ce privilège est expressément revendiqué et n'est nullement renoncé. Si vous avez reçu cette communication par erreur, veuillez nous en avvertir immédiatement en répondant à ce courriel ou en nous appelant. Veuillez également détruire cette communication et tout fichier y rattaché sans en conserver de copie. Merci.

James R Nazem

From: Mail Delivery System [Mailer-Daemon@s033.panelbox.net]
Sent: October 14, 2025 10:42 PM
To: jrnazem@actioncollective.com
Subject: Delivery Status Notification
Attachments: details.txt; ATT00075.txt

This message was created automatically by mail delivery software.

----- The following addresses had successful delivery notifications -----

<bedardj@hotmail.com> (relayed to non-DSN-aware mailer)

<laura.hamdan@mcmillan.ca> (relayed to non-DSN-aware mailer)

<Sidney.Elbaz@mcmillan.ca> (relayed to non-DSN-aware mailer)

(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)

No: 500-06-001289-236

Cour: Supérieure

District : de Montréal

JÉRÉMIE BÉDARD,

demandeur

c.

**VENTES DE VEHICULES MITSUBISHI DU
CANADA, INC. et al.,**

défenderesses

**DEMANDE MODIFIÉE
D'AUTORISATION POUR EXERCER
UNE ACTION COLLECTIVE ET POUR
ÊTRE REPRÉSENTANT**

O R I G I N A L

James R. Nazem

Place du Canada

1010, de la Gauchetière O., bureau 950

Montréal (Québec), H3B 2N2, Canada

Téléphone: (514) 392-0000

Télexcopieur: 1 (855) 821-7904

Courrier électronique:

jnazem@actioncollective.com

N/d: 2311JN3910

AN-1795