

Commentaire sur la décision Lacroix c. Toyota Canada inc. – La clé intelligente face au droit : action collective, cybersécurité et responsabilité des fabricants automobiles

Annie-Claude TRUDEAU* et Ariane BOYER*
EYB2026REP3949

EYB2026REP3949

Repères, Juin, 2026

Annie-Claude TRUDEAU* et Ariane BOYER*

Commentaire sur la décision Lacroix c. Toyota Canada inc. – La clé intelligente face au droit : action collective, cybersécurité et responsabilité des fabricants automobiles

Indexation

PROCÉDURE CIVILE ; ACTION COLLECTIVE (RECOURS COLLECTIF) ; AUTORISATION ; **PROTECTION DU CONSOMMATEUR** ; CONTRATS RELATIFS AUX BIENS ET AUX SERVICES ; RECOURS CIVILS ; VIOLATION DE LA *LOI SUR LA PROTECTION DU CONSOMMATEUR* (LPC) ; DOMMAGES-INTÉRÊTS ; DOMMAGES-INTÉRÊTS PUNITIFS (DOMMAGES EXEMPLAIRES) ; **RESPONSABILITÉ CIVILE** ; RESPONSABILITÉ DU FABRICANT ; OBLIGATION DE SÉCURITÉ ; OBLIGATION D'INFORMATION ; FAUTE ; LIEN DE CAUSALITÉ ; PRÉJUDICE MATÉRIEL ; **DROITS ET LIBERTÉS** ; *CHARTÉ DES DROITS ET LIBERTÉS DE LA PERSONNE* ; DROIT À LA JOUISSANCE ET À LA LIBRE DISPOSITION DE SES BIENS ; **PREUVE CIVILE** ; ÉCRIT ; OBJECTIONS ; **COMMUNICATIONS ET TECHNOLOGIES** ; TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ; INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ; **CONSTITUTIONNEL** ; **DROITS LINGUISTIQUES** ; *CHARTÉ DE LA LANGUE FRANÇAISE*

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

I– HISTORIQUE PROCÉDURAL

II– LES FAITS

III– LA DÉCISION AUTORISANT LA DEMANDE D'AUTORISATION

A. Le droit applicable

B. Une objection à une preuve ayant utilisé l'intelligence artificielle

C. L'analyse

1. Les questions communes (art. 575 (1) C.p.c.)

2. L'apparence de droit (art. 575 (2) C.p.c.)

- a) *Les assises législatives et jurisprudentielles du recours du demandeur*
- b) *La qualification de Toyota à titre de fabricant et la preuve appropriée de cette dernière*
- c) *Le vol par relais subi par le demandeur et le vol avec effraction et usage du port OBD*
- d) *Le lien de causalité entre le vol du véhicule et les dommages réclamés*
- e) *Les conclusions recherchées quant aux dommages et l'ordonnance de rappel des véhicules*
- f) *L'action collective contre les autres défenderesses*

3. *La composition du groupe (art. 575 (3) C.p.c.)*

4. *La représentation adéquate des membres (art. 575 (4) C.p.c.)*

D. Conclusions de la Cour

IV– L'APPEL DE LA DÉCISION

V– LE COMMENTAIRE DES AUTEURES

CONCLUSION

Résumé

Les auteures commentent cette décision dans laquelle l'honorable Clément Samson de la Cour supérieure autorise partiellement une action collective contre 13 fabricants automobiles pour des failles de sécurité liées aux véhicules équipés de clés intelligentes vulnérables aux vols par attaques-relais et à l'exploitation des ports OBD permettant de reprogrammer ces clés. Le 27 novembre 2025, la Cour d'appel a autorisé la permission d'en appeler de cette décision.

INTRODUCTION

Dans *Lacroix c. Toyota Canada inc.*¹, la Cour supérieure (la « Cour ») devait trancher une demande d'autorisation d'exercer une action collective (la « demande d'autorisation ») contre 18 fabricants automobiles² qui auraient commercialisé des véhicules munis de clés intelligentes vulnérables aux vols par attaques-relais, sans en informer adéquatement les consommateurs ni sécuriser l'accès aux ports OBD³. Cette décision, rendue le 30 juillet 2025 par l'honorable Clément Samson, j.c.s., s'inscrit dans une tendance croissante d'actions collectives liées à la cybersécurité des produits technologiques et à la responsabilité des fabricants face aux risques technologiques émergents.

Le demandeur, M. André Lacroix, allègue que les ports OBD des véhicules permettent aux voleurs de reprogrammer des clés et de démarrer les véhicules. Le demandeur, dont le véhicule Toyota Highlander a été volé en 2022, reproche aux fabricants de ne pas avoir pris des mesures adéquates pour corriger ces failles ou informer les consommateurs de ce risque.

Les défenderesses nient toute responsabilité, affirmant que seuls les voleurs du crime organisé sont responsables des vols et non une quelconque faille de sécurité. Elles soutiennent que leurs véhicules respectent les normes de sécurité en vigueur et que les attaques-relais nécessitent des équipements sophistiqués. La demande d'autorisation vise initialement 18 fabricants automobiles, mais 5 sont exclus en raison de mesures de sécurité jugées suffisantes par la Cour, notamment l'utilisation de technologies telles que l'*Ultra-Wide Band* (« UWB ») ou de dispositifs désactivant le signal après deux minutes d'inactivité.

I– HISTORIQUE PROCÉDURAL

Le 2 mai 2024, le demandeur dépose sa demande d'autorisation.

Le 11 mars 2025, l'honorable Clément Samson, j.c.s., a accueilli partiellement les demandes pour permission de présenter une preuve appropriée des défenderesses Toyota Canada inc. (« Toyota »), Honda Canada inc., Subaru Canada inc., Mercedes-Benz Canada inc. et BMW Canada inc. afin d'admettre en preuve des déclarations sous serment, divers rapports en matière de vols automobiles, ainsi qu'un article de journal⁴.

Le 30 juillet 2025, l'honorable Clément Samson, j.c.s., rend son jugement autorisant la demande d'autorisation, lequel fait l'objet du présent commentaire.

Le 27 novembre 2025, l'honorable Michel Beaupré, j.c.a., accueille la demande de permission d'appeler de la décision de première instance.

II– LES FAITS

Le 17 avril 2022, le demandeur s'est fait voler son véhicule de marque Toyota équipé d'une clé intelligente⁵. Il allègue que le vol a été commis au moyen d'une attaque-relais, une méthode consistant à capter et à relayer le signal de la clé pour le copier afin de s'introduire dans le véhicule, sans effraction physique apparente⁶. Le voleur aurait ensuite branché un équipement sur le port OBD du véhicule pour faire démarrer le moteur et s'enfuir⁷. Selon lui, les défenderesses n'ont pas informé adéquatement les consommateurs des risques liés à cette technologie et n'ont pas sécurisé l'accès au port OBD du véhicule, lequel peut être utilisé pour reprogrammer des clés et démarrer le véhicule.

En se fondant sur l'étude de l'*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club* (l'« ADAC »)⁸, (pièce P-9), le demandeur soutient que les fabricants, bien qu'ils aient pris connaissance, ou aurait dû prendre connaissance, de la faille de sécurité dans les systèmes de clés intelligentes depuis 2010, ont fait preuve d'insouciance et d'inertie. Le demandeur réclame les ordonnances suivantes⁹ :

- i) Une déclaration de responsabilité des fabricants automobiles pour avoir commis une faute contributive de conception, « permettant le vol des véhicules des membres du groupe et pour ne pas avoir au moins prévenu les consommateurs d'un défaut de sécurité de leurs clés »¹⁰ ;
- ii) Des dommages compensatoires de 1 500 \$ aux victimes de vols de véhicules ;
- iii) Des dommages punitifs de 1 500 \$ pour chaque véhicule commercialisé au cours d'une période définie, payables à un organisme à but non lucratif ; et
- iv) Une ordonnance de rappeler les véhicules affectés par des failles de sécurité afin d'y apporter des correctifs.

III– LA DÉCISION AUTORISANT LA DEMANDE D'AUTORISATION

A. Le droit applicable

La Cour supérieure rappelle que l'octroi de l'autorisation d'une action collective repose sur un seuil peu élevé¹¹. Cette étape revêt une fonction de filtrage destinée à écarter les prétentions frivoles, manifestement mal fondées ou insoutenables¹².

Le demandeur assume le fardeau de démontrer que les conditions énoncées à l'article 575 C.p.c. sont satisfaites, lesquelles doivent bénéficier d'une interprétation et application large. Il suffit au demandeur de faire valoir une cause présentant une apparence sérieuse de droit, soit une simple possibilité de succès, sans qu'il soit nécessaire de prouver une probabilité raisonnable de succès¹³. En cas de doute sur le bien-fondé de la demande d'autorisation, la Cour doit trancher en faveur du demandeur¹⁴.

À cet égard, pour le juge de première instance, les faits allégués dans la demande d'autorisation sont réputés établis, sauf si une preuve non contestée démontre leur inexactitude. Néanmoins, ces allégations doivent demeurer précises et non équivoques. La Cour supérieure rappelle que le juge d'autorisation doit s'abstenir de statuer sur le fond du litige en appréciant les faits¹⁵ :

Au stade de la demande d'autorisation, il ne revient pas au juge de décider à l'avance si les systèmes technologiques plus sophistiqués utilisés par des voleurs et disponibles sur Internet annihilent la garantie d'absence de défaut de fabrication ou conception d'une composante des véhicules. Il est trop tôt pour décider si les clés intelligentes répondent ou non aux attentes légitimes des consommateurs.¹⁶

Toutefois, en présence d'une pure question de droit, la Cour a la discrétion, et non l'obligation, de la trancher.

B. Une objection à une preuve ayant utilisé l'intelligence artificielle

La Cour supérieure a d'abord été appelée à se prononcer sur une objection soulevée quant à la validité et à la valeur probante de l'étude de l'ADAC, soit un rapport central aux prétentions du demandeur. Cette pièce (P-9), rédigée en allemand, a été traduite en français par un moteur d'intelligence artificielle. Les défenderesses se sont opposées à son admission en preuve au motif qu'une traduction certifiée était nécessaire¹⁷.

La Cour rappelle la faculté de choisir l'utilisation du français ou de l'anglais devant les tribunaux, laquelle remonte à la *Loi constitutionnelle de 1867*. La *Charte de la langue française*¹⁸ prescrit que toute personne peut employer le français ou l'anglais devant les tribunaux et dans les actes de procédure, là encore sans imposer de traduction officielle systématique. Cependant, ces textes législatifs ne traitent pas de la question des pièces.

Le *Code de procédure civile* (« C.p.c. »)¹⁹ et le *Code civil du Québec* (le « C.c.Q. »)²⁰ précisent des obligations spécifiques de traduction pour certains documents produits à la Cour. En l'espèce, puisque l'étude allemande n'est pas visée par une exigence de traduction spécifique, la Cour conclut que la question en est une prépondérance de preuve plutôt que d'admissibilité²¹.

Un juge ne peut prendre connaissance d'un écrit en langue étrangère que si son contenu est prouvé par prépondérance de preuve²². La traduction doit être compréhensible, mais n'a pas besoin d'être certifiée par un traducteur agréé. D'ailleurs, la Cour réitère que l'usage de l'intelligence artificielle n'est pas interdit devant les tribunaux et qu'il s'agit d'un outil appelé à croître²³.

La demande d'autorisation ne tente pas de cacher à la Cour qu'il a été fait usage de l'intelligence artificielle, d'autant plus que la traduction a été révisée par un avocat du demandeur pour faciliter l'intelligibilité²⁴. Aucune preuve concrète n'a été présentée par les défenderesses pour contester sa fidélité. En conséquence, la Cour reconnaît la valeur probante de l'étude de l'ADAC, déposée en pièce (P-9), et rejette l'objection à la preuve des défenderesses.

C. L'analyse

1. Les questions communes (art. 575 (1) C.p.c.)

Dans son jugement d'autorisation, la Cour reformule les questions de fait et de droit du demandeur qui seront traitées collectivement et les identifie comme suit²⁵ :

« a) Les défenderesses ont-elles commis une faute en équipant leurs véhicules de clés intelligentes (munies d'une technologie autre que UWB) et en donnant accès au port OBD, rendant ainsi les véhicules plus vulnérables au vol ?

b) Les défenderesses ont-elles manqué à leur obligation édictée à l'article 37 de la *Loi sur la protection du consommateur* ?

c) Les défenderesses sont-elles responsables par leur faute contributoire de la perte des véhicules ?

d) Les défenderesses ont-elles commis une atteinte illicite et intentionnelle au droit à la paisible jouissance d'un bien par le demandeur ou des membres du groupe, en continuant d'équiper les véhicules d'une technologie dont elles connaissent ou dont elles ne peuvent ignorer le défaut de sécurité qui les rend vulnérables au vol ?

e) Un montant forfaitaire de mille cinq cents dollars (1 500 \$) à chaque membre du groupe, sauf à parfaire, est-il approprié à titre de dommages et intérêts compensatoires ?

f) Un montant de mille cinq cents dollars (1500 \$) par véhicule commercialisé depuis le 2 mai 2021 par chaque défenderesse est-il approprié à titre de dommages-intérêts punitifs pour être versé à un organisme voué à la défense des automobilistes ?

g) Est-il approprié d'ordonner aux défenderesses d'effectuer un rappel pour rendre sécuritaire (*sic*) les dispositifs permettant de verrouiller et de démarrer un véhicule ?

h) Les défenderesses Toyota Canada inc., Hyundai Auto Canada corp., Honda Canada inc., et FCA Canada inc. ont-elles manqué à leur obligation en vertu de l'article 228 de la *Loi sur la protection du consommateur*, en ne prévenant pas leurs clients de la possibilité de capter et relayer le signal de la clé intelligente vers un autre dispositif permettant de déverrouiller et démarrer le véhicule ? Si oui, quels sont les dommages qui devraient être accordés ? »

2. L'apparence de droit (art. 575 (2) C.p.c.)

a) Les assises législatives et jurisprudentielles du recours du demandeur

Le demandeur invoque les articles 1473 C.c.Q. et 37 et 228 de la *Loi sur la protection du consommateur*²⁶ (la « LPC ») :

1473 C.c.Q. Le fabricant, distributeur ou fournisseur d'un bien meuble n'est pas tenu de réparer le préjudice causé par le défaut de sécurité de ce bien s'il prouve que la victime connaissait ou était en mesure de connaître le défaut du bien, ou qu'elle pouvait prévoir le préjudice.

Il n'est pas tenu, non plus, de réparer le préjudice s'il prouve que le défaut ne pouvait être connu, compte tenu de l'état des connaissances, au moment où il a fabriqué, distribué ou fourni le bien et qu'il n'a pas été négligent dans son devoir d'information lorsqu'il a eu connaissance de l'existence de ce défaut.

37 LPC Un bien qui fait l'objet d'un contrat doit être tel qu'il puisse servir à l'usage auquel il est normalement destiné.

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

Après une analyse de la jurisprudence applicable en matière d'attentes légitimes du consommateur et l'obligation d'information envers celui-ci, la Cour conclut que le demandeur franchit le seuil requis au stade de l'autorisation et « se déclare satisfait[e] des questions qui génèrent les failles de sécurité alléguées par le demandeur en regard » des articles précités²⁷.

La Cour se base sur l'arrêt *Fortin c. MazdaCanada inc.*²⁸ pour rappeler que le consommateur jouit d'une forme de présomption en cas de défaut et que le système de verrouillage d'une voiture peut constituer un fait important à être divulgué au consommateur au sens de l'article 228 LPC²⁹.

b) La qualification de Toyota à titre de fabricant et la preuve appropriée de cette dernière

La défenderesse Toyota allègue ne pas fabriquer des clés électroniques ni même des véhicules ; elle ne fait qu'acheter et distribuer les véhicules aux concessionnaires³⁰. La Cour analyse l'article 1 LPC et conclut que Toyota est un fabricant au sens de cette loi³¹. Toyota soulève plusieurs arguments en matière de responsabilité, notamment quant à l'accessibilité du port OBD et à la conformité aux normes techniques sur le vol de véhicules. Toutefois, la Cour rappelle qu'il s'agit de questions de fond qui relèvent du juge du mérite. Ces débats sont donc prématurés à l'étape de l'autorisation³².

c) Le vol par relais subi par le demandeur et le vol avec effraction et usage du port OBD

Le tribunal reconnaît que, bien qu'aucune preuve directe ne confirme que le véhicule du demandeur a été volé par attaque-relais, une telle démonstration est difficile à faire. Il accepte donc une preuve par présomption fondée sur les faits allégués et le contexte général³³.

En analysant les circonstances du vol, l'ampleur du phénomène des vols de véhicules, les données statistiques, les études techniques (notamment celles de l'ADAC), les reportages médiatiques et le rapport du Comité permanent de la sécurité publique et nationale, la Cour conclut que les présomptions sont graves, précises et concordantes, permettant d'inférer que le demandeur a probablement été victime d'une attaque-relais³⁴.

En revanche, le tribunal restreint l'action collective aux vols par attaque-relais, écartant les vols par effraction et usage du port OBD. Cette décision repose sur deux motifs : (1) le demandeur n'a pas été victime de ce type de vol, et (2) aborder le débat de la sécurité absolue des véhicules « aurait pour effet de détourner le réel enjeu soulevé par le demandeur »³⁵.

d) Le lien de causalité entre le vol du véhicule et les dommages réclamés

Les défenderesses plaident que les groupes criminels organisés seraient la principale cause de l'augmentation des vols sans égard aux failles de sécurité des clés intelligentes et des ports OBD, et qu'il y aurait donc rupture du lien de causalité. Toutefois, la Cour distingue cette thèse avec l'expression employée par le demandeur, qui invoque plutôt une « faute contributive » ou « faute contributoire » des fabricants. Le tribunal rappelle que le partage de responsabilité entre le voleur et le fabricant, tout comme l'application éventuelle de la notion de perte de chance, sont des questions de fond et ne doivent pas être tranchées au stade de l'autorisation³⁶.

Enfin, la Cour conclut que, sans trancher la question du lien de causalité à ce stade, les notions de faute contributoire et de perte de chance sont suffisamment sérieuses pour justifier l'autorisation de l'action collective. Le recours du demandeur ne peut être qualifié de frivole³⁷.

e) Les conclusions recherchées quant aux dommages et l'ordonnance de rappel des véhicules

En ce qui concerne les conclusions recherchées par le demandeur quant aux dommages et l'ordonnance de rappel des véhicules, la Cour estime que le demandeur atteint le seuil requis pour démontrer l'essentiel des dommages généraux subis par les membres, notamment en lien avec les coûts engendrés par les mesures de protection post-vol³⁸.

Elle conclut également que l'inaction prolongée des défenderesses, malgré leur connaissance des failles de sécurité, constitue le fondement d'une demande de dommages-intérêts punitifs, fondée

sur l'article 272 LPC, les articles 6 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, ainsi que l'article 1621 C.c.Q.³⁹.

Enfin, quant à la demande d'ordonner un rappel des véhicules, la Cour précise qu'il ne lui appartient pas de circonscrire davantage cette question au stade de l'autorisation, elle est donc admise⁴⁰.

f) L'action collective contre les autres défenderesses

La Cour conclut que les défenderesses Hyundai, Honda, FCA et Toyota ont engagé leur responsabilité pour défaut d'information au sens de l'article 228 LPC, puisque les manuels du propriétaire déposés au dossier ne contiennent aucune mise en garde sur les risques de vol liés aux clés intelligentes⁴¹. En revanche, les autres défenderesses sont exclues de cette portion de la réclamation, faute de preuve documentaire équivalente⁴².

Par ailleurs, General Motors et Porsche ne sont pas visées par l'étude de l'ADAC et donc aucune démonstration de faute à leur égard, ce qui justifie leur exclusion de l'action collective⁴³.

Mercedes-Benz, BMW et Jaguar Land Rover démontrent pour leur part que leurs véhicules sont équipés de la technologie UWB ou de dispositifs désactivant automatiquement le signal des clés après deux minutes d'inactivité, rendant les attaques-relais inefficaces. La Cour se satisfait de la preuve soumise et les exclut de l'action collective⁴⁴.

3. La composition du groupe (art. 575 (3) C.p.c.)

Le tribunal reformule ainsi la définition du groupe proposée, notamment afin d'y intégrer la réserve reliée à la technologie UWB jugée suffisamment sécuritaire :

Toute personne physique, consommatrice au sens de la L.p.c., domiciliée ou résidant au Québec, victime du vol, d'un ou de plusieurs véhicules à compter du 2 mai 2021 équipés d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « key fob » (exception faite de celle dotée de la technologie Ultra-Wide Band), et fabriqués ou importés et commercialisés au Québec par l'une des défenderesses.⁴⁵

4. La représentation adéquate des membres (art. 575 (4) C.p.c.)

Le tribunal conclut que le demandeur est apte à représenter le groupe et que l'action collective est le moyen approprié pour traiter les réclamations des membres⁴⁶.

D. Conclusions de la Cour

La Cour conclut que les faits allégués par le demandeur paraissent justifier les conclusions recherchées⁴⁷. Les autres conditions énoncées à l'article 575 C.p.c. sont également satisfaites. La Cour accorde ainsi partiellement l'autorisation de l'action collective, dont la description est remodelée ainsi :

Une action collective en dommages-intérêts et dommages-intérêts punitifs contre les défenderesses afin de sanctionner le fait que les clés électroniques des véhicules commercialisés depuis le 2 mai 2021 (exception faite de celles dotées de la technologie Ultra-Wide Band) ont fait ou pourraient faire l'objet d'attaques-relais et que, à la suite de l'introduction d'un voleur, leur port OBD pourrait faciliter le démarrage du véhicule et la programmation de nouvelles clés.⁴⁸

IV– L'APPEL DE LA DÉCISION

Le demandeur Lacroix a déposé un appel de plein droit des conclusions rejetant sa demande d'autorisation à l'encontre des défenderesses Automobiles Porsche Canada Ltée, Jaguar Land Rover Canada ULC, Mercedes-Benz Canada inc., BMW Canada inc. et Compagnie General Motors du Canada et excluant la question de savoir si les défenderesses Toyota Canada inc., Hyundai Auto Canada Corp., Honda Canada inc. et FCA Canada inc. ont manqué à l'obligation de l'article 228 LPC, soit « d'avoir porté à l'attention des membres du groupe tout fait important, notamment la possibilité de capter et relayer le signal de la clé électronique personnelle vers un autre dispositif permettant de déverrouiller et démarrer le véhicule »⁴⁹.

Les fabricants ont demandé la permission d'en appeler du jugement reprochant collectivement au juge de première instance d'avoir commis une erreur déterminante dans son appréciation des faits en reconnaissant une valeur probante au rapport de l'ADAC (pièce P-9) au soutien de la demande d'autorisation alors qu'il s'agit d'une traduction non officielle. Les requérantes plaident aussi que le juge a commis une erreur déterminante en autorisant un groupe qui inclut indistinctement les victimes de tous types de vols à compter du 2 mai 2021, et pas uniquement les vols de véhicules par « attaque-relais ». Une autre erreur déterminante plaidée par les requérantes est celle relative aux dommages-intérêts et dommages-intérêts punitifs visant « à sanctionner le fait que les clés électroniques des véhicules **commercialisées** depuis le 2 mai 2021 ont fait ou pourraient faire l'objet d'attaques-relais »⁵⁰, alors que le groupe est limité aux véhicules **volés**.

Les fabricants ont également soulevé des moyens individuels relativement aux conclusions du jugement de première instance.

Le 27 novembre 2025, la Cour d'appel sous la plume de l'honorable Michel Beaupré, j.c.a., a accueilli les demandes de permission d'appeler de la décision de première instance tout en ordonnant la suspension des procédures en première instance⁵¹.

En rappelant qu'un jugement autorisant l'exercice d'une action collective n'est sujet à appel que sur permission d'un juge de la Cour d'appel selon l'article 578 C.p.c. et que cette permission n'est octroyée que de manière exceptionnelle, le juge Beaupré, j.c.a., conclut que les critères applicables sont satisfaits.

L'audition au fond a été fixée aux 17 et 18 juin 2026, et l'affaire a été prise en délibéré depuis.

V– LE COMMENTAIRE DES AUTEURES

En plus de créer un précédent en matière d'autorisation d'une action collective sur des questions d'importance, ce dossier porte sur des enjeux nouveaux, soit la responsabilité des fabricants face à une cybercriminalité grandissante et à l'administration d'une preuve issue de l'intelligence artificielle.

Bien qu'elle soit encore au stade de l'autorisation, la décision de première instance envoie un message aux fabricants qui devront rehausser leur degré de vigilance et leur devoir d'information aux consommateurs face aux nouvelles formes de criminalité technologique pour éviter d'engager leur responsabilité. Le juge prend tout de même le soin de préciser ce qui suit au paragraphe 67 : « Au stade de l'autorisation, il ne revient pas au juge de décider à l'avance si les systèmes technologiques plus sophistiqués utilisés par des voleurs et disponibles sur Internet annihilent la garantie d'absence de défaut de fabrication ou conception d'une composante des véhicules. Il est trop tôt pour décider si les clés intelligentes répondent ou non aux attentes légitimes des consommateurs ».

Par ailleurs, la décision de première instance pourrait créer un précédent quant à la valeur probante d'une traduction non certifiée et effectuée par intelligence artificielle d'une pièce centrale au dossier sur laquelle le juge repose en partie sa décision. En appel, les fabricants allèguent qu'il s'agit d'une erreur déterminante dans l'appréciation des faits relatifs au critère de l'article 575 (2) C.p.c.

Comme ce dossier fait actuellement l'objet d'un appel qui sera entendu sous peu par la Cour d'appel, nous ferons preuve de retenue dans notre commentaire. Nous pourrions toutefois le compléter lorsque la Cour d'appel aura tranché les questions qui sont devant elle.

CONCLUSION

La Cour supérieure accorde l'autorisation de l'action collective en dommages-intérêts et dommages-intérêts punitifs contre la majorité des défenderesses afin de sanctionner le fait que les clés intelligentes des véhicules commercialisés depuis le 2 mai 2021 (exception faite de celles dotées de la technologie UWB) ont fait ou pourraient faire l'objet d'attaques-relais, et qu'à la suite de l'introduction d'un voleur, les ports OBD pourraient faciliter le démarrage du véhicule et la programmation de nouvelles clés.

La décision commentée constitue une étape importante dans l'évolution du droit de la consommation et des actions collectives au Québec. Elle met en lumière les responsabilités des fabricants face aux nouvelles formes de criminalité technologique et rappelle que l'accès à la justice passe par une interprétation généreuse des critères d'autorisation, sans sacrifier la rigueur juridique.

Notes de bas de page

* M^e Annie-Claude Trudeau et M^e Ariane Boyer sont respectivement associée et avocate au sein du cabinet BCF Avocats d'affaires. Elles pratiquent en litige civil et commercial et sont membres du groupe en défense d'actions collectives du bureau de Montréal. Elles souhaitent remercier M^{me} Emily Payne, étudiante en droit, pour sa précieuse collaboration à la rédaction de ce commentaire.

1. 2025 QCCS 2704, [EYB 2025-574390](#) (la « décision commentée ») ; demandes de permission d'appeler accueillies, C.A. Québec, 200-09-010953-252, 200-09-010954-250, 200-09-010955-257, 200-09-010956-255, [EYB 2025-581497](#), 27 novembre 2025.

2. Toyota Canada inc., Honda Canada inc., Hyundai Auto Canada Corp., Nissan Canada inc., Mazda Canada inc., Compagnie General Motors du Canada, FCA Canada inc., Ford du Canada limitée, Audi Canada inc., BMW Canada inc., Jaguar Land Rover Canada ULC, Kia Canada inc., Mercedes-Benz Canada inc., Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada inc., Automobiles Porsche Canada Ltée, Subaru Canada inc., Groupe Volkswagen Canada inc. et Automobile Volvo Canada limitée.

3. Acronyme de « On-Board Diagnostics ».

4. *Lacroix c. Toyota Canada inc.*, 2025 QCCS 688, [EYB 2025-565081](#), voir notamment au par. 52.

5. Par. 7-9 de la décision commentée.

6. Par. 12 de la décision commentée.

7. Par. 12 de la décision commentée.

8. Par. 206 de la décision commentée et pièce P-9 au dossier qui fait l'objet de la demande de permission d'appeler.

9. Par. 24-27 de la décision commentée.

10. Par. 24 de la décision commentée.

11. *L'Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal c. J. J.*, 2019 CSC 35, [EYB 2019-312410](#), par. 8 (« Oratoire »).

12. Par. 54 de la décision commentée.

13. *Procureure générale du Canada c. Sarrazin*, 2018 QCCA 1077, [EYB 2018-295857](#), par. 29 ; *Asselin c. Desjardins Cabinet des services financiers inc.*, 2017 QCCA 1673, [EYB 2017-286339](#), par. 29 et 133 (« Asselin ») ; *Centrale des syndicats du Québec c. Allen*, 2016 QCCA 1878, [EYB 2016-273066](#).

14. Décision commentée, par. 32.

15. *Infineon Technologies AG c. Option Consommateurs*, 2013 CSC 59, [EYB 2013-228582](#), par. 59, 62 et 65 (« Infineon ») ; *Vivendi Canada inc. c. Dell'Aniello*, 2014 CSC 1, [EYB 2014-231631](#), par. 71.

16. Par. 67 de la décision commentée.

17. Par. 40 de la décision commentée.

18. RLRQ, c. C-11.

19. Art. 496, 508 et 652 C.p.c.

20. Art. 140, 541.9, 3006 C.c.Q.

21. *Hafida c. Serhani*, 2023 QCCS 5107, [EYB 2023-540481](#), par. 16.

22. *Ibid.*, par. 18-19.

23. Par. 47 de la décision commentée, avec référence à l'*Avis à la communauté juridique et au public, en ligne* : <https://coursuperieuredubec.ca/fileadmin/cour-superieure/Communiques_et_Directives/Montreal/Avis_a_la_communaute_juridique-Utilisation_intelligence_artificielle_FR.pdf>.

24. Par. 48 de la décision commentée.

25. Par. 298 de la décision commentée.

26. RLRQ, c. P-40.1.

27. Par. 60-75 de la décision commentée.

28. 2016 QCCA 31, [EYB 2016-260948](#).

29. *Fortin c. MazdaCanada inc.*, 2022 QCCA 635, [EYB 2022-448856](#), par. 6.

30. Par. 76 de la décision commentée.

31. Par. 77-78 de la décision commentée.

32. Par. 81-89 de la décision commentée.

33. Par. 95-100 de la décision commentée.

34. Par. 104-136 de la décision commentée.

35. Par. 141 de la décision commentée.

36. Par. 165-171.

37. Par. 171 de la décision commentée.

38. Par. 173-177 de la décision commentée.

39. Par. 178-192 de la décision commentée.

40. Par. 193-195 de la décision commentée.

41. Par. 220-226 de la décision commentée.

42. Par. 228-229 de la décision commentée.

43. Par. 210 de la décision commentée.

44. Par. 245, 252 et 254 de la décision commentée.

45. Par. 286 de la décision commentée.

46. Par. 292 de la décision commentée.

47. Par. 258 de la décision commentée.

48. Par. 3 de la décision commentée.

49. *FCA Canada inc. c. Lacroix*, 2025 QCCA 1551, [EYB 2025-581497](#), par. 3.

50. Notre emphase.

51. *FCA Canada inc. c. Lacroix*, 2025 QCCA 1551, [EYB 2025-581497](#), par. 19 et 28.

Date de dépôt : 30 juin 2026

Fin du document

© Thomson Reuters Canada limitée ou ses concédants de licence (à l'exception des documents de la Cour individuels).
Tous droits réservés.