

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)
COUR SUPÉRIEURE

No : 500-06-000840-179

FRANÇOIS GRONDIN

Demandeur

c.

ROBERT BOSCH LLC, personne morale ayant son siège social au 38000, Hills Tech Drive, ville de Farmington Hills, dans l'État du Michigan, aux États-Unis, 48331;

-et-

ROBERT BOSCH GMBH, personne morale ayant son siège social au 1, Robert-Bosch-Platz, ville de Gerlingen, en Allemagne, 70839.

Défenderesses

DEMANDE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE
(ART. 574 ET SUIVANTS C.P.C.)

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

A. INTRODUCTION

1. Entre 2008 et 2015, les sociétés Volkswagen Group Canada Inc., Volkswagen Group of America Inc., Volkswagen AG, Audi Canada Inc., Audi of America Inc. et Audi AG (collectivement « VW ») fabriquent et mettent 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 et aux dérèglements climatiques. En outre, les oxydes d'azote peuvent occasionner des maladies respiratoires chez l'humain.
2. Afin de déjouer les autorités environnementales qui effectuent les tests de conformité des véhicules, VW, aidé des Défenderesses, a équipé ses véhicules d'un logiciel furtif. Ce logiciel illégal (« Dispositif de mise en échec »), dont seules VW et les Défenderesses connaissaient l'existence jusqu'en septembre 2015, a pour fonction de fausser les résultats

de ces tests. Grâce au Dispositif de mise en échec, les véhicules de VW respectent les normes environnementales applicables, mais uniquement lors de la conduite de tels tests. Lorsque les véhicules sont utilisés normalement par les membres du groupe envisagé, le Dispositif de mise en échec cesse de masquer la réalité et les véhicules émettent jusqu'à quarante fois plus d'oxydes d'azote que la limite réglementaire prescrite.

3. Si elle n'avait pas triché en équipant ses véhicules du Dispositif de mise en échec, VW n'aurait tout simplement pas eu le droit de commercialiser ses véhicules au Québec, et plus généralement en Amérique du Nord.
4. Les Défenderesses ont participé au stratagème de VW et ont berné les membres du groupe envisagé et les autorités environnementales de tout le continent nord-américain pendant plus de sept ans. Leur participation à cette fourberie doit être punie et les membres du groupe envisagé compensés et indemnisés.
5. Le Demandeur s'adresse à la Cour parce que les Défenderesses ont manqué à leurs obligations légales et statutaires prévues notamment au *Code civil du Québec* et à la *Loi sur la protection du consommateur*. En outre, les Défenderesses ont lamentablement manqué à leur obligation d'agir de bonne foi.
6. Le Demandeur demande l'autorisation d'exercer une action collective contre les Défenderesses pour le compte du groupe suivant, à savoir :

Toute personne qui a acheté ou loué au Québec l'un des véhicules suivants :

Moteurs diesel de 2.0 litres, 4 cylindres

- Volkswagen Jetta (années modèles 2009 – 2015)
- Volkswagen Jetta Wagon et Sportwagon (années modèles 2009 – 2014)
- Volkswagen Beetle et Beetle décapotable (années modèles 2012 – 2015)
- Volkswagen Golf (années modèles 2010 – 2015)
- Volkswagen Golf Wagon et Sportwagon (années modèles 2010 – 2015)
- Volkswagen Passat (années modèles 2012 – 2015)
- Audi A3 (années modèles 2010 – 2015)

Moteurs diesel de 3.0 litres, 6 cylindres

- Volkswagen Touareg (années modèles 2009 – 2016)
- Audi A6 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A7 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A8 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A8L (années modèles 2014 – 2016)
- Audi Q5 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi Q7 (années modèles 2009 – 2016)

(ci-après les « Véhicules »)

B. LES DÉFENDERESSES ET LEURS ACTIVITÉS

7. Les Défenderesses Robert Bosch LLC et Robert Bosch GmbH sont des sociétés affiliées dont les activités sont interreliées.
8. Robert Bosch GmbH est une société allemande dont le siège social est à Gerlingen, en Allemagne. Elle est à la tête d'un groupe qui comprend près de 440 sociétés situées dans une soixantaine de pays, le tout tel qu'il appert du Annual Report 2015 du groupe Bosch, dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-1.
9. Les activités des Défenderesses sont divisées en quatre secteurs : Solutions de mobilité, Technologie industrielle, Biens de consommation et Technologie de l'énergie et du bâtiment. Le secteur des Solutions de mobilité est un des plus grands fournisseurs de pièces automobiles au monde. Il inclut une division des Systèmes diesel qui développe et vend à l'industrie automobile diverses pièces et éléments du groupe motopropulseur, y compris un module de contrôle électronique des fonctions moteur (en anglais, « Electronic Control Unit » ou « ECU »). Le module de contrôle électronique conçu et mis en marché par les Défenderesses pour les véhicules diesel est un Système électronique de régulation diesel (« Electronic Diesel Control » ou « EDC »), le tout tel qu'il appert de la pièce R-1.
10. Robert Bosch, LLC est une société américaine dont le siège social se situe dans la ville de Farmington Hills, dans l'État du Michigan. Elle est entièrement détenue par Robert Bosch GmbH.

C. LES NORMES ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES

11. Afin de commercialiser un véhicule au Canada, les manufacturiers automobiles, incluant VW, 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, et par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, DORS/2003-2 (le « Règlement »).
12. 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.
13. 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.
14. 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 et en délivrant des certificats de conformité.

15. En fait, la conformité d'un véhicule routier aux Normes canadiennes dépend explicitement et directement du fait que celui-ci ait obtenu ou non un certificat de conformité de l'EPA, en vertu des Normes américaines.

16. En outre, tant les Normes américaines que canadiennes interdisent spécifiquement d'équiper les véhicules d'un dispositif de mise en échec.

D. LES FAUTES DES DÉFENDERESSES

(a) Le Dispositif de mise en échec

17. Au tournant des années 2000, VW voit grand et part à l'assaut du marché nord-américain de l'automobile. Au cœur de la stratégie nord-américaine de VW se trouve le lancement d'une nouvelle génération de véhicules automobiles alimentés au diesel, le tout tel qu'il appert du document intitulé « Volkswagen making good progress with its investigation, technical solutions, and Group realignment », publié par Volksgagen Aktiengesellschaft le 10 décembre 2015, dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-2.

18. Or, à partir de 2007, les ambitions de VW se butent à de nouvelles Normes américaines plus sévères et plus contraignantes visant à réduire les Émissions, tel qu'il appert de l'entente sur plaidoyer signée par Robert Liang, un ingénieur et Leader of Diesel Competence chez VW, et déposée devant la United States District Court, Eastern District of Michigan, dénoncée au soutien des présentes comme pièce R-3.

19. Il devient alors clair que la nouvelle génération de véhicules automobiles alimentés au diesel, censée être le fer de lance de la conquête nord-américaine de VW, ne sera pas en mesure de respecter les Normes américaines visant à réduire les Émissions. VW doit d'ailleurs se résigner à repousser le lancement de ses nouveaux véhicules alimentés au diesel, dont la production devait débiter en janvier 2008, en raison d'un problème lié aux Émissions, le tout tel qu'il appert d'un article du magazine Automotive News daté du 9 novembre 2007 et dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-4.

20. Alors que VW aurait dû revenir à la planche à dessin et revoir le fonctionnement de sa nouvelle génération de véhicules automobiles alimentés au diesel afin qu'elle se conforme aux Normes américaines visant à réduire les Émissions, VW choisit plutôt la voie de la facilité et de la tricherie. De pair avec les Défenderesses, VW trafique les paramètres du Système électronique de régulation diesel fourni par les Défenderesses, le « EDC17 », de manière à y greffer le Dispositif de mise en échec.

21. Le EDC17 est un système développé par les Défenderesses et lancé en 2006 permettant notamment de contrôler l'injection de diesel dans le moteur du véhicule dans lequel il est installé et ainsi contrôler le bruit et les Émissions qu'il génère, le tout tel qu'il appert notamment d'un communiqué de presse des Défenderesses daté du 28 février 2006 et dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-5 dont un extrait est reproduit ci-dessous :

EDC17: Ready for future demands

Because the computing power and functional scope of the new EDC17 can be adapted to match particular requirements, it can be used very flexibly in any vehicle segment on all the world's markets. In addition to controlling the precise timing and quantity of injection, exhaust gas recirculation, and manifold pressure regulation, it also offers a large number of options such as the control of particulate filters or systems for reducing nitrogen oxides. The Bosch EDC17 determines the injection parameters for each cylinder, making specific adaptations if necessary. This improves the precision of injection throughout the vehicle's entire service life. The system therefore makes an important contribution to observing future exhaust gas emission limits.

22. VW et les Défenderesses ont développé puis installé secrètement et illégalement le Dispositif de mise en échec dans les véhicules à moteur 2.0 litres, 4 cylindres alimentés au diésel et munis du EDC17 des Défenderesses suivants (les « Véhicules 2.0L ») :

- Volkswagen Jetta (années modèles 2009 – 2015)
- Volkswagen Jetta Wagon et Sportwagon (années modèles 2009 – 2014)
- Volkswagen Beetle et Beetle décapotable (années modèles 2012 – 2015)
- Volkswagen Golf (années modèles 2010 – 2015)
- Volkswagen Golf Wagon et Sportwagon (années modèles 2010 – 2015)
- Volkswagen Passat (années modèles 2012 – 2015)
- Audi A3 (années modèles 2010 – 2015)

le tout tel qu'il appert de notamment l'avis de violation (« *Notice of Violation* ») de l'EPA adressé à VW et daté du 18 septembre 2015 (l'« *Avis de violation* »), dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-6.

23. VW et les Défenderesses ont également développé puis installé secrètement et illégalement le Dispositif de mise en échec dans les véhicules à moteur 3.0 litres, 6 cylindres alimentés au diésel et munis du EDC17 des Défenderesses suivants (les « Véhicules 3.0L ») :

- Volkswagen Touareg (années modèles 2009 – 2016)
- Audi A6 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A7 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A8 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A8L (années modèles 2014 – 2016)
- Audi Q5 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi Q7 (années modèles 2009 – 2016)

le tout tel qu'il appert notamment d'une capture d'écran du site web de l'EPA (www.epa.gov/vw), dénoncée au soutien des présentes comme pièce R-7.

24. Le Dispositif de mise en échec est notamment capable de détecter si les Véhicules 2.0L et les Véhicules 3.0L font l'objet d'un test d'Émissions, en mesurant différentes variables incluant la position du volant, la vitesse du véhicule, le temps durant lequel le moteur est en marche, ainsi que la pression barométrique, le tout tel qu'il appert de l'Avis de violation (R-6).
25. Lorsque le Véhicule détecte qu'un test d'Émissions est en cours grâce au Dispositif de mise en échec, ce dernier fait en sorte que le Véhicule produit des Émissions conformes aux Normes américaines, le tout tel qu'il appert de l'Avis de violation (R-6).
26. À tout autre moment alors que le Véhicule est utilisé normalement, le Dispositif de mise en échec recalibre le Véhicule de façon à faire perdre de l'efficacité à son système antipollution, laissant s'échapper des quantités d'oxydes d'azote de 10 à 40 fois supérieures à celles permises par les Normes américaines, le tout tel qu'il appert de l'Avis de violation (R-6).
27. Le Véhicule ainsi recalibré procure de meilleures performances de conduite et plus de puissance de moteur.

(b) La supercherie exposée au grand jour

28. En mai 2014, l'EPA et le *California Air Resources Board* (« CARB ») sont alertés de la présence d'Émissions trop élevées provenant des Véhicules 2.0L, suite à la publication d'une étude par la *West Virginia University* (« WVU »), le tout tel qu'il appert de l'Avis de violation (R-6).
29. Tout au cours de l'année qui suit la publication de l'étude de la WVU, VW affirme à l'EPA et au CARB que la présence d'Émissions plus élevées révélée par l'étude de la WVU est attribuable à plusieurs facteurs techniques et aux conditions d'utilisation, le tout tel qu'il appert de l'Avis de violation (R-6).
30. En décembre 2014, VW effectue un rappel volontaire des Véhicules 2.0L qui doit, aux dires de VW, régler le problème des émissions d'oxydes d'azote trop élevées en situation de conduite normale, le tout tel qu'il appert de l'Avis de violation (R-6), ainsi que de la lettre du CARB datée du 18 septembre 2015 (la « Lettre du CARB »), dont copie est dénoncée au soutien des présentes comme pièce R-8.
31. Le 6 mai 2015, le CARB, avec le soutien de l'EPA, commence à tester l'efficacité du rappel des Véhicules 2.0L pour finalement conclure que le problème des Émissions trop élevées demeure entier. Le CARB et l'EPA élargissent alors leurs tests afin de déterminer pourquoi les explications techniques fournies par VW ne concordent pas avec les données obtenues sur la route, le tout tel qu'il appert de l'Avis de violation (R-6) et de la Lettre du CARB (R-8).

32. Le 3 septembre 2015, soit plus d'un an après le début de l'enquête de l'EPA et du CARB, alors qu'il est devenu clair que l'EPA refusera d'émettre à VW les certificats de conformité pour les Véhicules 2.0L de l'année modèle 2016, la privant ainsi du droit de les commercialiser en Amérique du Nord, VW avoue à l'EPA et au CARB qu'elle a conçu, développé et installé dans les Véhicules 2.0L un Dispositif de mise en échec, le tout tel qu'il appert de l'Avis de violation (R-6) et de la Lettre du CARB (R-8).
33. Par ailleurs, en septembre 2015, les Défenderesses reconnaissent publiquement avoir fourni à VW les pièces et le logiciel installés dans les Véhicules et auxquels était intégré le Dispositif de mise en échec, le tout tel qu'il appert d'un communiqué de presse des Défenderesses de septembre 2015 et dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-9.
34. Le 2 novembre 2015, l'EPA émet à VW un nouvel avis de violation concernant cette fois les Véhicules 3.0L, le tout tel qu'il appert d'un nouvel avis de violation daté du 2 novembre 2015 et dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-10.
35. Malgré l'évidence, VW s'est empressé de nier avoir installé un Dispositif de mise en échec sur les Véhicules 3.0L, pour finalement se rétracter quelques jours plus tard et, lorsqu'acculé au pied du mur, reconnaître les faits : VW a installé un Dispositif de mise en échec sur les Véhicules 3.0L, le tout tel qu'il appert de deux communiqués de presse de VW, datés des 2 et 23 novembre 2015 et dénoncés *en liasse* au soutien des présentes comme pièce R-11.

(c) Les conséquences du manquement aux Normes

36. Tout comme les Normes américaines, les Normes canadiennes interdisent la commercialisation de véhicules ne se conformant pas au niveau d'Émissions permis, mais également de véhicules équipés d'un Dispositif de mise en échec.
37. Au lieu de fabriquer des véhicules plus propres se conformant aux lois et règlements en vigueur, VW a choisi de tricher, avec l'aide des Défenderesses, en ayant recours pendant des années au Dispositif de mise en échec qui lui a permis de commercialiser illégalement les Véhicules trop polluants.
38. Le 21 septembre 2015, aux lendemains de la mise au grand jour de cette vaste supercherie, VW annonce qu'elle suspend immédiatement et jusqu'à nouvel ordre la vente des Véhicules 2.0L en Amérique du Nord. Elle fait de même avec ses Véhicules 3.0L au cours du mois de novembre 2015.
39. De même, dans la foulée de ce scandale, le chef de la direction de Volkswagen AG a présenté ses excuses aux clients de VW, admettant avoir « brisé leur confiance », le tout tel qu'il appert d'une série d'articles du *New York Times* dénoncés *en liasse* au soutien des présentes comme pièce R-12.

40. Au cours des semaines et des mois qui suivent cette nouvelle fracassante, VW mène une vaste campagne de relations publiques à l'échelle internationale afin de « regagner la confiance de ses clients ». S'ensuivent la démission du chef de la direction de Volkswagen AG, des actes de contrition de l'ensemble des Défenderesses, des aveux, notamment ceux du chef de la direction de Volkswagen Group of America lors de son témoignage sous serment devant la Chambre des Représentants à l'effet que l'installation du Dispositif de mise en échec avait pour but de déjouer les tests d'Émissions. VW ne s'en cache plus. Sur toutes les tribunes, elle admet avoir triché afin de vendre ses Véhicules, le tout tel qu'il appert d'une série de déclarations écrites et de communiqués de presse dénoncés *en liasse* au soutien des présentes comme pièce R-13.

E. LA RESPONSABILITÉ DES DÉFENDERESSES

41. Pendant des années, VW a commercialisé les Véhicules à grands renforts de publicité, les présentant comme des véhicules plus propres et moins nocifs pour l'environnement. Il n'en était rien. VW le savait. Et elle a choisi sciemment de leurrer ses clients et les membres du groupe envisagé. À titre illustratif, le Demandeur dénonce au soutien des présentes comme pièce R-14 plus d'une douzaine de publicités télé diffusées par VW au Québec et vantant les mérites des Véhicules.
42. Par ailleurs, dès 2008, VW a déposé au Canada les marques de commerce « TDI diésel propre » et « TDI Clean Diesel », le tout tel qu'il appert d'extraits du registre des marques de commerce de Office de la propriété intellectuelle du Canada dénoncés *en liasse* au soutien des présentes comme pièce R-15.
43. Ne s'arrêtant pas en si bon chemin, en 2012 VW dépose cette fois la marque de commerce « TDI Clean Diesel With Ultra Low Emissions », le tout tel qu'il appert d'un extrait du registre des marques de commerce de Office de la propriété intellectuelle du Canada dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-16.
44. En tout temps pertinent aux présentes, VW sait ou ne peut ignorer que les Véhicules ne respectent pas les Normes canadiennes et, conséquemment, qu'elle ne peut les commercialiser au Québec.
45. De leur côté, les Défenderesses non seulement connaissaient les pratiques de commercialisation de VW et le rôle joué par le Dispositif de mise en échec, mais elles ont également joué un rôle actif dans le développement et l'installation du Dispositif de mise en échec.
46. En effet, compte tenu du haut degré de sophistication du Dispositif de mise en échec installé dans les Véhicules, son intégration au module de contrôle électronique a dû nécessiter une collaboration active entre les ingénieurs de VW et des Défenderesses, au point où des représentants de ces dernières étaient régulièrement présents aux installations de production de VW.

47. De plus, les Défenderesses exercent un contrôle serré sur leurs produits et les développent de manière à ce que personne ne puisse y apporter de changement significatif sans leur implication et leur consentement. Le témoignage d'un ingénieur à l'emploi d'un manufacturier automobile et qui désire conserver son anonymat confirme cette mainmise :

"I've had many arguments with Bosch, and they certainly own the dataset software and let their customers tune the curves. Before each dataset is released it goes back to Bosch for its own validation.

"Bosch is involved in all the development we ever do. They insist on being present at all our physical tests and they log all their own data, so someone somewhere at Bosch will have known what was going on.

"All software routines have to go through the software verification of Bosch, and they have hundreds of milestones of verification, that's the structure," he said.

"The car company is never entitled by Bosch to do something on their own."

le tout tel qu'il appert d'un article du magazine Car And Driver publié le 23 novembre 2015 et dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-17.

48. Le développement et l'installation du Dispositif de mise en échec n'aurait pas été possible sans la participation active des Défenderesses.
49. D'ailleurs, les Défenderesses étaient à ce point au courant de l'objectif recherché par VW derrière le développement et l'installation du Dispositif de mise en échec qu'elles ont averti par écrit VW, dès 2007, que l'installation du Dispositif de mise en échec dans les Véhicules était illégale, le tout tel qu'il appert d'un article intitulé « Bosch warned VW about illegal software use in diesel cars, report says » publié par Automotive News le 27 septembre 2015 et dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-18.
50. Cet avertissement n'a pas sonné le glas de l'étroite collaboration entre VW et les Défenderesses. Au contraire, ils ont continué à travailler main dans la main afin de raffiner et entretenir le Dispositif de mise en échec.
51. En tout temps pertinent aux présentes, les Défenderesses savent ou ne peuvent ignorer que le Dispositif de mise en échec qu'elles contribuent activement à développer et à installer à l'intérieur des Véhicules fait en sorte que ceux-ci ne respectent pas les Normes américaines et canadiennes et, conséquemment, qu'ils ne peuvent être commercialisés au Canada et aux États-Unis.
52. Une entente de principes a d'ailleurs été annoncée pour régler l'action collective entreprise aux États-Unis à l'encontre des Défenderesses, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse publié par les Défenderesses le 20 décembre 2016, dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-19, de même que de la transcription de l'audience tenue devant l'Honorable Charles R. Breyer le 20 décembre 2016, dénoncée

au soutien des présentes comme pièce R-20 et d'un article intitulé « Bosch expected to Settle U.S. Volkswagen diesel claims for \$300 million : source » publié par l'agence de presse Reuters le 19 décembre 2016 et dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-21.

53. Les Défenderesses ont comploté avec VW pour développer et installer le Dispositif de mise en échec sur les Véhicules, de manière à cacher à l'EPA et à Environnement Canada la véritable nature des émissions de NOx dégagées par ces Véhicules et le fait qu'ils ne respectaient pas les Normes canadiennes et américaines.
54. En mettant les Véhicules à la disposition des membres du groupe envisagé et en omettant de les informer qu'ils ne respectent pas les Normes canadiennes et qu'ils ne peuvent être commercialisés au Québec, VW, avec l'aide des Défenderesses, passe sous silence un fait important qui, s'il avait été dévoilé en temps utile, l'aurait empêché de vendre et/ou de louer ne serait-ce qu'un seul Véhicule au Québec.
55. Le non-respect des Normes canadiennes constitue un vice caché affectant les Véhicules.
56. Par la faute des Défenderesses, la valeur de revente des Véhicules est dépréciée.
57. 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.
58. Cette somme de 10 000 \$ est également réclamée suite aux dommages subis par les membres du groupe envisagé en raison notamment de la dépréciation de la valeur de revente des Véhicules et des troubles et inconvénients que subissent les membres du groupe envisagé.
59. Finalement, le comportement particulièrement outrageant des Défenderesses doit être sanctionné par l'octroi de dommages-intérêts punitifs au montant de vingt-cinq millions de dollars.

F. L'EXEMPLE DU DEMANDEUR

60. Le 12 mars 2012, le Demandeur achète un véhicule Volkswagen Jetta 2012 équipé d'un moteur 4 cylindres alimentés au diesel, le tout tel qu'il appert de son contrat d'achat dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-22.
61. Ce n'est que le 21 septembre 2015 que le Demandeur apprend que son véhicule est équipé d'un Dispositif de mise en échec, qu'il ne respecte pas les Normes canadiennes et qu'en conséquence, il n'aurait jamais dû lui être vendu.

G. LES ALLÉGATIONS PROPRES À L'ACTION COLLECTIVE

1) Les demandes des membres soulèvent des questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes

62. Les questions de faits et de droit identiques, similaires ou connexes reliant chaque membre du groupe envisagé aux Défenderesses et que le Demandeur entend faire trancher par l'action collective sont énoncées aux paragraphes ci-après.
63. Les Véhicules respectent-ils les Normes canadiennes?
64. Les Défenderesses ont-elles complété avec VW pour développer et installer le Dispositif de mise en échec sur les Véhicules, de manière à cacher à l'EPA et à Environnement Canada le fait que ceux-ci ne respectaient pas les Normes canadiennes et américaines?
65. Le non-respect des Normes canadiennes constitue-t-il un vice caché affectant les Véhicules?
66. Le fait pour les Défenderesses d'avoir contribué activement au développement, à l'installation et au perfectionnement du Dispositif de mise en échec constitue-t-il une faute? Le cas échéant, cette faute a-t-elle causé un préjudice aux membres du groupe?
67. Chaque membre du groupe est-il en droit de réclamer des Défenderesses une réduction de dix mille dollars (10 000 \$) de ses obligations et/ou des dommages-intérêts?
68. Les Défenderesses doivent-elles être condamnées à payer des dommages-intérêts punitifs aux membres du groupe?
69. Le cas échéant, quelle est la valeur des dommages-intérêts punitifs auxquels doivent être condamnées les Défenderesses afin d'assurer leur fonction préventive?

2) Les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées

70. Les conclusions que le Demandeur recherche contre les Défenderesses et qui sont justifiées à la lumière des faits allégués à la présente *Demande* sont énoncées aux paragraphes ci-après.
71. ACCUEILLIR l'action collective du Demandeur contre les Défenderesses;
72. CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à chaque membre du groupe une somme de 10 000 \$ et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;
73. 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;

74. **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*;
75. **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 utilisé 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*;
76. **LE TOUT** avec frais de justice, y compris les frais d'experts et d'avis;
- 3) *La composition du groupe envisagé rend difficile ou peu pratique l'application des articles 91 ou 143 du Code de procédure civile***
77. Le Demandeur ignore le nombre exact de membres du groupe envisagé, mais estime qu'il est composé de plusieurs milliers de personnes.
78. Par l'entremise d'une demande d'accès à l'information présentée auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec au cours de l'été 2016, le Demandeur a appris qu'un total de 26 603 Véhicules neufs ont été vendus ou loués aux membres du groupe, le tout tel qu'il appert du tableau obtenu dans le cadre de cette demande d'accès à l'information et dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-23.
79. 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.
80. À eux seuls, ces faits démontrent qu'il est impraticable, voire impossible, de procéder par mandat, réunion d'action ou jonction de parties.
81. Dans ces circonstances, l'action collective est une procédure appropriée pour que les membres du groupe envisagé puissent effectivement faire valoir leurs droits respectifs et aient accès à la justice.
- 4) *Le Demandeur est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe envisagé***
82. Le Demandeur demande que le statut de représentant du groupe envisagé lui soit attribué.
83. Le Demandeur est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe envisagé. En outre, il a la capacité et l'intérêt pour représenter tous les membres du groupe envisagé.

84. Le Demandeur est d'ailleurs bien informé du présent dossier et a déjà démontré l'intérêt qu'il porte à cette affaire car il est la personne désignée par Option consommateurs dans le cadre du dossier *Option consommateurs c. Volkswagen Group Canada Inc.* (numéro de dossier 500-06-000761-151).
85. Le Demandeur est disposé à gérer la présente action collective dans l'intérêt des membres du groupe envisagé et il est déterminé 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 procureurs.
86. Le Demandeur est disposé à consacrer le temps nécessaire pour collaborer avec les membres du groupe envisagé qui se feront connaître et à les tenir informés. Le Demandeur est en mesure de renseigner les membres du groupe envisagé lorsque nécessaire, soit directement ou par la voie des médias.
87. À cet égard, les procureurs du Demandeur mettront en ligne une page Internet 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.
88. De même, les procureurs du Demandeur 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 procureurs du Demandeur ont reçu une formation afin de répondre adéquatement aux questions éventuelles des membres du groupe envisagé. En outre, des avocats du cabinet des procureurs du Demandeur répondront de temps à autre et au besoin aux questions des membres du groupe envisagé.
89. Le Demandeur a donné mandat à ses procureurs d'obtenir tous les renseignements pertinents au présent dossier et se tiendra informé des développements.
90. Le Demandeur est de bonne foi et entreprend une action collective dans l'unique but de faire en sorte que les droits des membres du groupe envisagé soient reconnus et qu'il soit remédié aux préjudices que chacun d'eux a subis.
91. Le Demandeur propose que l'action collective soit exercée devant la Cour supérieure siégeant dans le district judiciaire de Montréal parce que beaucoup de membres du groupe envisagé ainsi que les procureurs soussignés y sont domiciliés.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

- A. **ACCUEILLIR** la *Demande pour autorisation d'exercer une action collective*;
- 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 l'un des véhicules suivants :

Moteurs diésel de 2.0 litres, 4 cylindres

- Volkswagen Jetta (années modèles 2009 – 2015)
- Volkswagen Jetta Wagon et Sportwagon (années modèles 2009 – 2014)
- Volkswagen Beetle et Beetle décapotable (années modèles 2012 – 2015)
- Volkswagen Golf (années modèles 2010 – 2015)
- Volkswagen Golf Wagon et Sportwagon (années modèles 2010 – 2015)
- Volkswagen Passat (années modèles 2012 – 2015)
- Audi A3 (années modèles 2010 – 2015)

Moteurs diésel de 3.0 litres, 6 cylindres

- Volkswagen Touareg (années modèles 2009 – 2016)
- Audi A6 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A7 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A8 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi A8L (années modèles 2014 – 2016)
- Audi Q5 (années modèles 2014 – 2016)
- Audi Q7 (années modèles 2009 – 2016)

- C. **ATTRIBUER** à François Grondin le statut de Représentant 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 :
1. Les Véhicules respectent-ils les Normes canadiennes?
 2. Les Défenderesses ont-elles comploté avec VW pour développer et installer le Dispositif de mise en échec sur les Véhicules, de manière à cacher à l'EPA et à Environnement Canada le fait que ceux-ci ne respectaient pas les Normes canadiennes et américaines?
 3. Le non-respect des Normes canadiennes constitue-t-il un vice caché affectant les Véhicules?

4. Le fait pour les Défenderesses d'avoir contribué activement au développement, à l'installation et au perfectionnement du Dispositif de mise en échec constitue-t-il une faute? Le cas échéant, cette faute a-t-elle causé un préjudice aux membres du groupe?
5. Chaque membre du groupe est-il en droit de réclamer des Défenderesses une réduction de dix mille dollars (10 000 \$) de ses obligations et/ou des dommages-intérêts?
6. Les Défenderesses doivent-elles être condamnées à payer des dommages-intérêts punitifs aux membres du groupe?
7. Le cas échéant, quelle est la valeur des dommages-intérêts punitifs auxquels doivent être condamnées les Défenderesses afin d'assurer leur fonction préventive?

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

1. ACCUEILLIR l'action collective du Demandeur contre les Défenderesses;
2. CONDAMNER les Défenderesses solidairement à payer à chaque membre du groupe une somme de 10 000 \$ et ORDONNER le recouvrement collectif de ces sommes;
3. 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;
4. 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*;
5. 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 utilisé 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*;
6. 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* un samedi dans la section nouvelle des quotidiens La Presse, Le Soleil et The Gazette, de même que dans tout autre média ou par tout autre moyen qu'il plaira au Tribunal de fixer;
- I. LE TOUT avec frais de justice, y compris les frais d'avis.

MONTRÉAL, le 20 janvier 2017


BELLEAU LAPOINTE, s.e.n.c.r.l.
Avocats du Demandeur

AVIS DE PRÉSENTATION

À : ROBERT BOSCH LLC
38000 Hills Tech Drive
Farmington Hills, MI
48331, USA

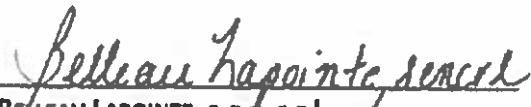
-et-

ROBERT BOSCH GMBH
1, Robert-Bosch-Platz
70839 Gerlingen
Allemagne

PRENEZ AVIS que la *Demande pour autorisation d'exercer une action collective* sera présentée pour adjudication devant l'un des honorables juges de la Cour supérieure, du district judiciaire de Montréal, le 3 avril 2017, au Palais de justice de Montréal, situé au 1, rue Notre-Dame Est, Montréal, en salle 2.16 à 9 h ou aussitôt que conseil pourra être entendu.

VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.

MONTRÉAL, le 20 janvier 2017


BELLEAU LAPOINTE, s.e.n.c.r.l.
Avocats du Demandeur