

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)
COUR SUPÉRIEURE

N° : 500-06-000691-143

FRÉDÉRICK DUGUAY, [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

DEMANDEUR/Représentant

c.

COMPAGNIE GENERAL MOTORS DU CANADA,
personne morale légalement constituée,
anciennement sous le nom de **GENERAL
MOTORS DU CANADA LIMITÉE**, ayant une place
d'affaires au 5000, route Trans- Canadienne,
POINTE-CLAIRE, district judiciaire de Montréal,
province de Québec, H9R 4R2

et

GENERAL MOTORS LLC, personne morale
légalement constituée, anciennement sous le nom
de **GENERAL MOTORS COMPANY**, ayant son
siège social au 300, Renaissance Center,
DETROIT, Michigan, 48265-3000 USA

DÉFENDERESSES

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE EN ACTION COLLECTIVE

(Article 583 et suivants C.p.c.)

**AU SOUTIEN DE LA DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE DE L'ACTION
COLLECTIVE, LE DEMANDEUR EXPOSE CE QUI SUIT :**

1. Le 8 avril 2016, la Cour supérieure présidée par l'Honorable Sylvie Devito a autorisé le demandeur à exercer l'action collective en l'instance pour le compte des personnes suivantes :

« Toutes les personnes qui ont acheté ou loué à long terme d'un concessionnaire Chevrolet un véhicule automobile modèle Volt au Canada. »

2. En résumé, l'action collective repose sur le fait que les défenderesses se sont livrées à des pratiques de commerce interdites à l'endroit des membres du groupe dans le cadre de la promotion et de l'offre au Canada des véhicules automobiles Chevrolet Volt et que la Volt ne fonctionne pas en conformité avec la description qu'elles en ont faite en ce que les défenderesses :

- a) ont omis et omettent de les informer que même avec une batterie pleinement chargée, la Volt ne peut pas fonctionner uniquement à l'électricité lorsque la température extérieure est inférieure à -4°C ¹;
- b) ont omis et omettent de les informer que lorsque la température extérieure est inférieure à -4°C , le moteur à essence de la Volt entre en fonction au démarrage de la voiture et à plusieurs occasions au cours des 40 à 80 km d'autonomie électrique;
- c) ont faussement représenté et représentent faussement qu'avec une batterie pleinement chargée, la Volt effectue de 40 à 80 km sans essence, exclusivement au moyen de la batterie de la Volt; et
- d) ont offert un véhicule qui ne fonctionne pas conformément à leurs publicités et déclarations concernant l'absence de consommation d'essence durant la période d'autonomie de la batterie.

3. Le Tribunal a identifié comme suit les principales questions qui seront traitées collectivement :

- a) GMC et GM ont-elles fait des représentations fausses ou trompeuses quant à l'absence de consommation d'essence durant la période d'autonomie de la batterie de la Volt?

¹ Les membres du groupe propriétaires ou locataires d'un modèle 2013 ou plus récent peuvent modifier les paramètres par défaut du chauffage assisté par le moteur pour qu'il entre en fonction à partir de -10°C .

- b) GMC et GM ont-elles omis un fait important en ne divulguant pas aux acheteurs la consommation d'essence de la Volt lorsque la température extérieure est inférieure à -4°C (ou -10°C), et ce, malgré que l'autonomie de la batterie ne soit pas épuisée?
- c) Est-ce que la Volt fonctionne conformément aux publicités et aux déclarations des défenderesses concernant l'absence de consommation d'essence durant la période d'autonomie de la batterie?
- d) Les membres du groupe sont-ils en droit de réclamer de GMC et de GM des dommages-intérêts et/ou la diminution du prix de vente ou de location à long terme de la Volt?
- e) GMC et GM doivent-elles être condamnées à des dommages-intérêts punitifs?
- f) GMC et GM sont-elles solidairement responsables des dommages subis par les membres du groupe?

I. PRÉSENTATION DES DÉFENDERESSES

Compagnie General Motors du Canada

- 4. La défenderesse Compagnie General Motors du Canada (« GMC ») est une entreprise légalement constituée sous la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*², tel qu'il appert du Registraire des entreprises du Québec, pièce P-1 en liasse.
- 5. GMC a son principal et seul établissement au Québec dans le district judiciaire de Montréal.
- 6. GMC compte de 100 à 249 employés à son établissement de Montréal, tel qu'il appert du Registraire des entreprises du Québec, pièce P-1 en liasse.
- 7. En mars 2014, GMC identifie les secteurs d'activités à son établissement de Montréal comme étant l'industrie des véhicules automobiles, et plus précisément, le commerce de gros d'automobiles, les services de publicité et les services d'entreposage, tel qu'il appert du Registraire des entreprises du Québec 2014, pièce P-1 A.

² L.R.C. 1985, c. C-44.

8. En 2015, GMC a modifié les secteurs d'activités identifiés à son établissement de Montréal, mais les services de publicité y sont encore identifiés, tel qu'il appert du Registraire des entreprises du Québec 2016, pièce **P-1 B**.
9. GMC produit et détient les droits sur les documents publicitaires dans le cadre de l'offre et la vente de la Volt.

General Motors LLC

10. La défenderesse General Motors LLC (« **GM** ») est une entreprise légalement constituée aux États-Unis et ne possède aucun établissement au Canada.
11. GM est la société mère qui contrôle plusieurs sociétés qui font partie du groupe d'entreprises GM, dont la défenderesse GMC.
12. Les états financiers de la défenderesse GM sont consolidés et comprennent les résultats de ses filiales, dont GMC, tel qu'il appert des extraits des Rapports annuels de la défenderesse GM pour les années 2011 à 2015, pièce **P-2** en liasse.
13. La défenderesse GM contrôle la défenderesse GMC et fabrique la voiture Volt.

II. PRÉSENTATION DE LA VOLT

14. La Volt est offerte au Canada depuis le mois de mai 2011 et a été livrée aux premiers acheteurs ou locataires à long terme à partir du mois de septembre 2011.
15. La Volt se distingue des autres voitures en ce qu'elle possède deux sources d'énergie distinctes, soit une batterie au lithium-ion et un moteur à essence.
16. Bien que la Volt dispose de deux sources d'énergie, les défenderesses présentent la Volt comme un véhicule électrique qui peut parcourir une distance de 40 à 80 Km en mode purement électrique « sans consommer une seule goutte d'essence », « without using a single drop of gas ».
17. Selon les défenderesses, ce n'est qu'une fois l'autonomie de la batterie épuisée que le moteur moteur à essence entre en fonction automatiquement permettant au véhicule d'effectuer de plus longues distances.

18. Le moteur à essence de la Volt carbure à l'essence *Super* (indice d'octane de 91 ou plus), tel qu'il appert des manuels des propriétaires 2012 à 2016, pièce **P-3** en liasse.
19. La Volt est équipée d'un grand écran tactile où apparaissent tous les détails liés à l'efficacité énergétique de la voiture ainsi que les informations usuelles d'un tableau de bord, tel qu'il appert des photos du tableau de bord de la Volt du demandeur, pièce **P-4**.
20. Cet écran tactile permet notamment au conducteur de connaître la charge électrique de la batterie, la distance effectuée en mode électrique et la consommation d'électricité et d'essence.
21. Depuis qu'elle est disponible sur le marché canadien, les prix de détail de base suggérés de la Volt, sans aucune option, sont les suivants :

2011 : 41 545 \$

2012 : 41 545 \$

2013 : 42 000 \$

2014 : 36 895 \$

2015 : 40 095 \$

2016 : 40 340 \$

22. En date du 31 décembre 2015, il se serait vendu 5 415 Volt au Canada, tel qu'il appert du tableau de ventes de Volt au Canada, pièce **P-5**.

Les publicités, déclarations et représentations des défenderesses

23. Les défenderesses ont publié divers documents promotionnels contenant des représentations sur la Volt, tel qu'il appert des documents promotionnels 2012 à 2016, pièces **P-6** à **P-10** en liasse.
24. Les défenderesses omettent de mentionner que le moteur à essence fonctionne au démarrage et à plusieurs reprises pendant la période d'autonomie de la batterie lorsque la température est inférieure à – 4° C.

25. Les défenderesses affirment que la Volt est conçue pour effectuer des déplacements de 40 à 80 kilomètres exclusivement en mode électrique et que ce n'est que lorsque l'autonomie de la batterie est épuisée que la Volt consomme de l'essence :

Les brochures promotionnelles

- a) Magazine Chevrolet *Vision Hiver/printemps 2012*, pièce **P-6 A**

p. 15

Et avec la Volt, vous pouvez parcourir de 40 à 80 kilomètres **uniquement avec l'énergie électrique**.

p. 38

La toute nouvelle Volt 2012 offre une autonomie de 40 à 80 kilomètres **en pure puissance électrique** à émissions nulles

(...)

Autonomie de conduite **en mode électrique uniquement** : de 40 à 80 km³

- b) Brochure de vente de la Volt 2012, version française, pièce **P-6 B**

p. 1

Branchez la Volt pendant la nuit et la batterie au lithium-ion de 16 kWh vous permet de parcourir un trajet quotidien typique **avec la seule énergie électrique, sans essence** ni émission polluante.

(...)

La Volt applique l'idée **d'une voiture totalement électrique**, mais si vous voulez dépasser l'autonomie d'une simple charge, la génératrice d'appoint fournit l'électricité pour que vous continuiez votre route.

p. 5

Vous pouvez parcourir de 40 à 80 kilomètres **exclusivement au moyen de l'énergie électrique** accumulée dans la batterie au lithium-ion innovatrice de la Volt.

³ Toutes les emphases sont les nôtres.

- c) Brochure de vente de la Volt 2013, version anglaise, pièce **P-7 A**

p. 2

With two sources of energy for propulsion, Volt is unique in the world of electric vehicles. This high-tech wonder **lets you drive gas-free and tailpipe-emissions-free for up to 60 kilometres. Then**, enjoy the spontaneity of extending your range, thanks to the gas-powered electric generator that turns on – seamlessly – so you'll never experience the “range anxiety” that the drivers of other electric cars have to live with.

p. 4

NORMAL MODE - Drive your Volt like a conventional car, only much more efficiently. Volt always starts in Normal mode, which is the most efficient for the majority of driving scenarios. And as always, it's **electric when you want it**, gas when you need it.

[Renvois omis]

- d) Brochure de vente de la Volt 2014, version française, pièce **P-8 A**

p. 3

Grâce à son aérodynamisme, elle peut parcourir de 40 à 80 kilomètres **en mode électrique sans consommer une seule goutte de carburant**.

p. 7

MODE NORMAL - En mode normal, **la Volt utilise l'énergie accumulée dans la batterie avant de passer imperceptiblement à la génératrice à essence**. Elle démarre toujours en mode normal, lequel fonctionne avec souplesse pour la plupart des conditions de conduite. Et comme toujours, elle fonctionne à l'électricité ou à l'essence, selon votre gré ou vos besoins.

- e) Brochure de vente de la Volt 2014, version anglaise, pièce **P-8 B**

p. 3

Volt first lets you drive **on pure electricity**. Then an onboard generator seamlessly switches on to take you even farther.

(...)

So as it slices through the air, Volt can travel up to 40-80 kilometres in **EV mode without using a single drop of gas.**

p.7

NORMAL MODE - In Normal mode, **Volt will use the energy stored in the battery before seamlessly transitioning to the gas-powered generator.** Volt always starts in Normal mode, which operates smoothly for the majority of driving scenarios. And as always, it's electric when you want it, gas when you need it.

[Renvois omis]

Les représentations sur le site internet

- f) Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2014, pièce **P-8 C**

« Grâce au système d'entraînement électrique évolué appuyé par un générateur à essence **qui prolonge votre autonomie**, vous pouvez aller où vous voulez, quand vous voulez. Voilà le genre de **liberté à laquelle rêvent encore les autres conducteurs de voitures électriques.**

Le système de propulsion électrique Voltec unique de la Volt vous permet de **parcourir sur une seule charge jusqu'à 61 km. Puis c'est l'entrée en fonction** en douceur du **générateur à essence** intégré qui produira de l'électricité additionnelle, vous permettant ainsi de couvrir une distance totale de 611 km sur une pleine charge et un plein d'essence.

- g) Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2014, pièce **P-8 D**

It's electric – and that's only the beginning.

With Volt's advanced electric drive system backed up by a **range-extending gasoline-powered generator**, you can go wherever you want, whenever you want. It's a kind of freedom that **other electric** car drivers can only dream about.

With Volt's unique Voltec electric propulsion system, you can **travel up to 61 km on battery power alone. Then the onboard gas-powered generator kicks in** seamlessly to

provide additional electricity, so you can drive a total of up to 611 km on a full charge and a full tank of gas.

- h) Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2015, pièce **P-9 C**

L'ingénieux système de propulsion de la Volt vous permet **d'effectuer tous vos déplacements quotidiens avec la batterie, et le réservoir à essence prend la relève automatiquement pour les longues distances.**

Essence facultative

Même si la Volt carbure aussi à l'essence, n'allez pas croire que vous passerez beaucoup de temps à la pompe. À pleine charge, **la Volt peut parcourir jusqu'à 61 km environ sans consommer une seule goutte d'essence.**

Génératrice

Lorsque la batterie s'épuise, la génératrice à essence prend la relève, prolongeant l'autonomie de la voiture pour des centaines de kilomètres.

- i) Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2015, pièce **P-9 D**

With its ingenious propulsion system, Volt lets you **drive on pure electricity for your everyday commute** and seamlessly switches to gasoline for longer trips.

Gas is optional

Although the Volt uses gas as well as electricity, don't think you'll be spending much time at the pump. **On a full charge, Volt can get up to an estimated 61 kilometres gasfree.**

Generator

When the battery runs low, the gas-powered generator kicks in, extending the vehicle's range for hundreds of additional kilometres.

- j) Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2016, pièce **P-10 C**

Avec sa toute nouvelle génératrice de 1,5 L à grand rendement et injection directe, **la Volt électrique** n'est pas sans ressources. Quand la batterie est déchargée, la Volt peut créer une puissance électrique additionnelle grâce à sa génératrice à essence vous pouvez vous rendre aussi loin que vous le désirez sans vous inquiéter de la limite d'autonomie caractéristique des autres véhicules électriques.

Avec une batterie au lithium-ion à pleine charge, la Volt peut parcourir jusqu'à 85 kilomètres. La batterie de la Volt de deuxième génération est 9,5 kg (20 lb) plus légère et emmagasine plus d'énergie que celle de la première génération⁶.

Il est plus facile d'utiliser une **voiture électrique** que vous ne le pensez. Avec une station de recharge de 240 volts posée par un professionnel, la Volt peut se recharger en 4,5 heures pour **parcourir 85 kilomètres en mode électrique. Et son moteur de 1,5 L à grand rendement et injection directe prend la relève quand la batterie est déchargée.**

- k) Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2016, pièce **P-10 D**

With its all-new 1.5L direct-injected, high-efficiency generator, **the Volt is the electric car with a backup plan.** When the battery is depleted, Volt has the ability to generate additional electric power through a gas-powered generator giving you the confidence to go as far as you want and eliminating the "range anxiety" common with other electric vehicles.

With a fully charged lithium-ion battery, Volt is capable of driving up to 85 kilometres. The second-generation Volt battery is 9.5 kg (20 lb.) lighter and holds more energy than the first-generation version.

Owning an **electric car** is easier than you think. With a professionally installed 240-volt charging station, **the Volt can recharge in as little as 4.5 hours to provide up to 85 electric kilometres And its 1.5L direct-injected, high-efficiency engine takes over when the electricity runs out.**

26. Les Brochures de vente de la Volt 2015 et 2016, pièces **P-9 A et B et P-10 A et B**, comportent des représentations similaires, mais elles sont accompagnées de

renvois à des notes de bas de page en petits caractères qui indiquent que « même avec une batterie à pleine charge, la génératrice électrique à essence peut s'avérer nécessaire par basse température ambiante ».

27. Cette mention est également fausse et trompeuse, car elle signifie que le moteur à essence n'entre pas toujours en fonction par basse température ambiante alors que les défenderesses savent que le moteur à essence entre toujours en fonction lorsque la température est inférieure à – 4° C.
28. Conformément aux publicités des défenderesses, la Volt devait fonctionner uniquement à l'énergie électrique, sans une goutte d'essence, pendant la période d'autonomie de la batterie.
29. Nulle part dans leurs publicités les défenderesses n'avisent les membres du groupe que le moteur à essence doit fonctionner au démarrage puis à plusieurs reprises même durant la période d'autonomie de la batterie lorsque la température est inférieure à – 4° C et que la Volt consomme alors de l'essence pour des trajets inférieurs à 40 km.
30. Le sens littéral des mots que les défenderesses utilisent dans leurs publicités indique clairement que la Volt ne consomme « pas une seule goutte d'essence » tant que l'autonomie de la batterie n'est pas épuisée et que le moteur à essence, « la génératrice d'appoint », ne sert uniquement qu'à prolonger l'autonomie de la Volt.
29. De plus, les défenderesses, dans la section sur les spécifications techniques de la Volt dans les Brochures de vente, utilisent les termes « moteur prolongeant l'autonomie », pièces P-6 B, P-8 A, et P-9 A, « moteur-générateur prolongeant l'autonomie », pièce P-6 A, « range extender », pièce P-8 B et P-9 B et « engine-range extender », pièce P-7 A, afin de désigner le moteur à essence.

III. LE CAS DU DEMANDEUR

30. Au quotidien, le demandeur utilise un véhicule automobile principalement pour effectuer de courts déplacements : transporter ses enfants à la garderie et se rendre au travail cinq jours par semaine.
31. Ces déplacements quotidiens sont largement inférieurs à l'autonomie minimale de la batterie de la Volt en pleine charge puisqu'ils représentent un trajet moyen de 18,6 kilomètres.

32. Lorsque la Volt a été offerte sur le marché, le demandeur a été attiré par la possibilité de n'utiliser que l'énergie électrique pour ses principaux déplacements quotidiens et par les économies potentielles liées à l'absence de consommation d'essence.
33. À l'automne 2011, pour en savoir davantage au sujet de la Volt, le demandeur a contacté le service à la clientèle des défenderesses, par le biais du site internet chevrolet.ca, afin d'obtenir la Brochure de vente de la Volt 2012, version française, pièce P-6 B.
34. En janvier 2012, le demandeur s'est rendu au salon de l'automobile de Montréal afin d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de la Volt.
35. Le demandeur a pu voir la Volt et discuter avec les représentants Chevrolet concernant l'autonomie et la garantie de la batterie.
36. À cette occasion, un représentant Chevrolet lui a remis le Magazine Chevrolet *Vision Hiver/printemps 2012*, pièce P-6 A.
37. Ensuite, le demandeur est allé au concessionnaire Maisonneuve Chevrolet afin d'obtenir de plus amples informations et de pouvoir effectuer un essai routier.
38. Dans le cadre de ses démarches, le demandeur a consulté le Magazine Chevrolet *Vision Hiver/printemps 2012*, pièce P-6 A, et la Brochure de vente de la Volt 2012, version française, pièce P-6 B.
39. À l'issue de ces démarches et de la consultation de ces documents, il était clair pour le demandeur que le moteur à essence de la Volt ne fonctionnait que lorsque l'autonomie de la batterie était épuisée, donc après environ 40 à 80 km sur une charge complète.
40. D'ailleurs, les représentants de la défenderesse GMC et du concessionnaire Maisonneuve Chevrolet n'ont fait aucune déclaration visant à contredire les informations contenues dans les documents publicitaires des défenderesses.
41. En raison de l'économie sur les coûts de l'essence, le demandeur a décidé d'acheter une Volt.

42. Le 30 mai 2012, le demandeur a acheté une Volt 2012 auprès du concessionnaire Maisonneuve Chevrolet au prix de 44 733,41 \$, tel qu'il appert du Contrat de vente du demandeur, pièce **P-11**.
43. À la fin de l'automne 2012, lorsque les températures froides sont arrivées, le demandeur a été surpris de constater que sa Volt affichait une consommation d'essence pour de courts trajets alors que la batterie était pleinement chargée.
44. Le demandeur a alors constaté que la Volt n'est pas conforme aux publicités et aux représentations des défenderesses concernant l'absence de consommation d'essence pendant de la période d'autonomie de la batterie.
45. Le demandeur a alors consulté le Manuel du propriétaire Volt 2012, pièce P-3 A, qui compte environ 450 pages et qui lui a été remis lors de la livraison du véhicule, dans lequel il a pu lire certains passages succincts à l'effet que lors d'une « température ambiante froide », le moteur à essence peut fonctionner malgré que la charge de la batterie est suffisamment élevée pour alimenter le fonctionnement en mode électrique, ce qui ne lui avait jamais été dévoilé avant qu'il n'achète sa Volt.
46. Le demandeur est demeuré perplexe face aux mentions vagues et ambiguës apparaissant dans le Manuel du propriétaire Volt 2012, pièce P-3 A, puisque le constat qui y est fait contredit nettement les publicités, les informations et représentations des défenderesses quant à l'absence de consommation d'essence lors de la période d'autonomie de la batterie.
47. Le demandeur a alors poursuivi ses recherches au sujet du démarrage du moteur à essence par température ambiante froide pour finalement apprendre que sa Volt était conçue de telle manière que le moteur à essence démarrait nécessairement lorsque la température extérieure était inférieure à – 4° C, un seuil de température très fréquemment dépassé au Canada.
48. De fait, durant les saisons froides 2012 à 2014, le demandeur a constaté que sa Volt consommait de l'essence dans de telles situations.
49. Ainsi, depuis qu'il a acheté sa Volt, le demandeur doit payer pour de l'essence même pour ses courts déplacements quotidiens, dès que la température extérieure est inférieure à – 4° C alors que les publicités et les représentations des défenderesses omettent ce fait et mentionnent que la Volt ne consomme pas d'essence durant la période d'autonomie de la batterie.

50. À titre d'exemple, le 6 février 2014, alors que la température extérieure enregistrée par la Volt était de – 20° C, le demandeur a effectué un trajet de 2,9 km, tel qu'il appert des photos du tableau de bord de la Volt du demandeur, pièce P-4.
51. Après le démarrage, mais avant même d'avoir débuté son trajet, la Volt du demandeur avait une consommation d'essence de 0,38 litre, tel qu'il appert des photos du tableau de bord de la Volt du demandeur, pièce P-4.
52. À l'issue du trajet de 2,9 kilomètres, la Volt du demandeur a consommé 0,50 litre d'essence, tel qu'il appert des photos du tableau de bord de la Volt du demandeur, pièce P-4 (en liasse).
53. Cette consommation d'essence équivaut à une moyenne de 18,2 litres/100 kilomètres.
54. Dans le cadre de ses déplacements aller et retour pour le travail par température froide, le demandeur évalue que sa Volt consomme de 0,63 à 2,75 litres d'essence par déplacement.
55. Sur une base annuelle, le demandeur évalue que sa Volt consomme environ 270 litres d'essence alors que l'autonomie de la batterie n'est pas épuisée.
56. Conformément au manuel du propriétaire 2012, pièce P-3 A, le demandeur n'utilise que de l'essence *Super* pour sa Volt.
57. Le prix moyen de l'essence *Super* pour les années 2012 à 2015 est d'environ 139,8 ¢/l.
58. Le demandeur évalue à 377 \$ le coût d'achat annuel moyen de l'essence consommée alors que l'autonomie de la batterie n'était pas épuisée.
59. Le 17 février 2014, le demandeur a transmis une lettre de mise en demeure à la défenderesse GMC exigeant notamment un dédommagement pour les fausses représentations liées à la consommation d'essence de la Volt, tel qu'il appert de la lettre de mise en demeure du demandeur, pièce P-12.
60. La défenderesse GMC a refusé de donner suite à la mise en demeure du demandeur, tel qu'il appert de la Réponse de la défenderesse GMC du 28 février 2014, pièce P-13.

IV. LA RESPONSABILITÉ DES DÉFENDERESSES À L'ENDROIT DES MEMBRES DU GROUPE

A. LES FAUTES

61. Les défenderesses sont liées par leurs déclarations et publicités concernant l'absence de consommation d'essence au cours de la période d'autonomie de la batterie.
62. La Volt n'est pas conforme aux publicités et aux déclarations des défenderesses concernant l'absence de consommation d'essence pendant de la période d'autonomie de la batterie.
63. Les défenderesses ont omis de divulguer que la Volt consomme de l'essence au démarrage et en route malgré une autonomie de batterie non épuisée lorsque la température extérieure est inférieure à – 4° C.
64. Les défenderesses prétendent faussement et sciemment que la Volt peut circuler uniquement à l'électricité sur une distance de 40 à 80 Km, ce qui n'est pas le cas lorsque la température extérieure est inférieure à – 4° C.
65. En offrant la Volt sur le marché canadien, les défenderesses savaient que les membres du groupe utiliseraient la Volt lors de températures extérieures inférieures à – 4° C.
66. Ces omissions et ces représentations fausses et trompeuses des défenderesses concernent un fait important dans le cadre de la promotion et de l'offre de la Volt.
67. Les défenderesses connaissent ce fait depuis la conception de la Volt, tel qu'il appert du Bulletin PIP4865A intitulé *Fonctionnement de l'alternateur (Moteur à combustion interne – ICE) par température extérieure froide* daté du 20 décembre 2011 (« **Bulletin** ») et distribué à leurs concessionnaires, pièce **P-14**.
68. Dans le Bulletin, les défenderesses reconnaissent que des clients peuvent se plaindre du fonctionnement du moteur à essence au démarrage ou lors de la conduite en cas de température extérieure basse.

69. Dans le Bulletin, les défenderesses informent les concessionnaires que lorsque la température extérieure est inférieure à environ – 4° C, la Volt est conçue de manière à ce que le moteur à essence démarre même si la charge est pleine.
70. Les défenderesses informent ensuite les concessionnaires que « [c]eci est une caractéristique liée à la conception et aucune tentative ne doit être faite pour corriger cette situation », tel qu'il appert du Bulletin, pièce P-14.
71. De plus, les mentions dans les manuels des propriétaires, pièce P-3 en liasse, quant à l'entrée en fonction du moteur à essence malgré que l'autonomie de la batterie ne soit pas épuisée démontrent la connaissance de ce fait par les défenderesses dès la conception de la Volt.
72. Malgré la connaissance des défenderesses, elles ont persisté dans leurs publicités fausses et trompeuses et ont continué à omettre de déclarer ce fait important.
73. Compte tenu de ce qui précède et du fait que les défenderesses n'ont rien fait malgré les plaintes d'utilisateurs de Volt ni même après l'introduction des présentes procédures, les défenderesses doivent être condamnées à des dommages punitifs.

B. LE PRÉJUDICE

74. Les membres du groupe ont subi et subiront un préjudice résultant directement des agissements fautifs des défenderesses.
75. Par conséquent, chaque membre du groupe demande que les défenderesses soient condamnées à lui verser les montants suivants :
 - a) une diminution du prix de vente ou de location à être déterminée par le Tribunal.
 - b) le paiement d'une somme de 2 000,00 \$ à titre de dommages-intérêts punitifs.
 - c) les intérêts et l'indemnité additionnelle prévue par la Loi sur les montants susdits.

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR la demande;

ACCUEILLIR l'action collective pour tous les membres du groupe;

CONDAMNER GMC et GM à payer à chacun des membres du groupe des dommages-intérêts à être déterminés par le Tribunal et/ou à réduire le prix de vente ou le prix de location à long terme payé par les membres du groupe pour la Volt avec intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter de la date de mise en demeure du 17 février 2014 et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER GMC et GM à payer à chacun des membres du groupe une somme de 2 000,00 \$ à titre de dommages-intérêts punitifs, sauf à parfaire, le tout avec intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du jugement à être prononcé et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER GMC et GM à verser le montant de l'Ordonnance de recouvrement collectif aux procureurs du groupe, en fidéicommis, afin que ceux-ci les remettent au Gestionnaire des réclamations à être désigné par le Tribunal sur requête selon l'article 596 C.p.c.;

LE TOUT avec les frais de justice, y compris les frais d'expertise, les frais d'avis et les honoraires, débours et frais de gestion des réclamations.

Montréal, le 13 juillet 2016

Unterberg, Labelle, Lebeau Avocats

UNTERBERG, LABELLE, LEBEAU AVOCATS
Procureurs du demandeur

AVIS D'ASSIGNATION **(Articles 14 C.p.c et suivants)**

Prenez avis que le demandeur a déposé au greffe de la Cour supérieure du district judiciaire de Montréal, la présente demande introductory d'instance.

Vous devez répondre à cette demande par écrit, personnellement ou par avocat, au palais de justice de Montréal situé au 1, rue Notre-Dame Est, dans les 15 jours de la signification de la présente demande ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les 30 jours de celle-ci. Cette réponse doit être notifiée aux avocats du demandeur.

Si vous ne répondez pas dans le délai prévu, de 15 ou de 30 jours, selon le cas, un jugement par défaut pourra être rendu contre vous sans autre avis dès l'expiration de ce délai et vous pourriez, selon les circonstances, être tenu au paiement des frais de justice.

Si vous répondez, vous devez indiquer votre intention, soit :

- de convenir du règlement de l'affaire;
- de proposer une médiation pour résoudre le différend;
- de contester cette demande et, dans les cas requis par le Code, d'établir à cette fin, en coopération avec le demandeur, le protocole qui régira le déroulement de l'instance. Ce protocole devra être déposé au greffe de la Cour du district mentionné plus haut dans les 45 jours de la signification du présent avis ou, en matière familiale, ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les trois mois de cette signification;
- de proposer la tenue d'une conférence de règlement à l'amiable.

Cette réponse doit mentionner vos coordonnées et, si vous êtes représenté par un avocat, le nom de celui-ci et ses coordonnées.

Vous pouvez demander au tribunal le renvoi de cette demande introductory d'instance dans le district où est situé votre domicile ou, à défaut, votre résidence ou, le domicile que vous avez élu ou convenu avec le demandeur.

Si la demande porte sur un contrat de travail, de consommation ou d'assurance ou sur l'exercice d'un droit hypothécaire sur l'immeuble vous servant de résidence principale et que vous êtes le consommateur, le salarié, l'assuré, le bénéficiaire du contrat d'assurance ou le débiteur hypothécaire, vous pouvez demander ce renvoi dans le district où est situé votre domicile ou votre résidence ou cet immeuble ou encore le lieu du sinistre. Vous présentez cette demande au greffier spécial du district territorialement compétent après l'avoir notifiée aux autres parties et au greffe du tribunal qui en était déjà saisi.

Si vous avez la capacité d'agir comme défenderesses suivant les règles relatives au recouvrement des petites créances, vous pouvez également communiquer avec le greffier du tribunal pour que cette demande soit traitée selon ces règles. Si vous faites cette demande, les frais de justice du demandeur ne pourront alors excéder le montant des frais prévus pour le recouvrement des petites créances.

Dans les 20 jours suivant le dépôt du protocole mentionné plus haut, le tribunal pourra vous convoquer à une conférence de gestion en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance. À défaut, ce protocole sera présumé accepté.

Au soutien de sa demande introductory d'instance, le demandeur invoque les pièces suivantes :

Pièce P-1 : Registraire des entreprises du Québec de la défenderesse GMC
(en liasse)

- A.** Registraire des entreprises du Québec 2014
- B.** Registraire des entreprises du Québec 2016

Pièce P-2 : Rapports annuels de la défenderesse GM
(en liasse)

- A.** Rapport annuel 2011 de la défenderesse GM
- B.** Rapport annuel 2012 de la défenderesse GM
- C.** Rapport annuel 2013 de la défenderesse GM
- D.** Rapport annuel 2014 de la défenderesse GM
- E.** Rapport annuel 2015 de la défenderesse GM

Pièce P-3 : Manuels des propriétaires 2012 à 2016
(en liasse)

- A.** Manuels des propriétaires 2012 FR
- B.** Manuels des propriétaires 2012 EN
- C.** Manuels des propriétaires 2013 FR
- D.** Manuels des propriétaires 2013 EN
- E.** Manuels des propriétaires 2014 FR
- F.** Manuels des propriétaires 2014 EN
- G.** Manuels des propriétaires 2015 FR
- H.** Manuels des propriétaires 2015 EN
- I.** Manuels des propriétaires 2016 FR
- J.** Manuels des propriétaires 2016 EN

- Pièce P-4 :** Photos du tableau de bord de la Volt du demandeur
- Pièce P-5 :** Tableau de ventes de Volt au Canada
- Pièce P-6 :** Documents promotionnels 2012
(en liasse)
- A. Magazine Chevrolet *Vision* Hiver/printemps 2012
 - B. Brochure de vente de la Volt 2012, version française
- Pièce P-7 :** Documents promotionnels 2013
- A. Brochure de vente de la Volt 2013, version anglaise
- Pièce P-8 :** Documents promotionnels 2014
- A. Brochure de vente de la Volt 2014, version française
 - B. Brochure de vente de la Volt 2014, version anglaise
 - C. Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2014, version française
 - D. Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2014, version anglaise
- Pièce P-9 :** Documents promotionnels 2015
- A. Brochure de vente de la Volt 2015, version française
 - B. Brochure de vente de la Volt 2015, version anglaise
 - C. Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2015, version française
 - D. Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2015, version anglaise
- Pièce P-10 :** Documents promotionnels 2016
- A. Brochure de vente de la Volt 2016, version française
 - B. Brochure de vente de la Volt 2016, version anglaise

- C. Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2016, version française
- D. Site internet de la défenderesse GMC concernant la Volt 2016, version anglaise

Pièce P-11 : Contrat de vente du demandeur

Pièce P-12 : Lettre de mise en demeure du demandeur du 17 février 2014

Pièce P-13 : Réponse de la défenderesse GMC du 28 février 2014

Pièce P-14 : Bulletin PIP4865A intitulé *Fonctionnement de l'alternateur (Moteur à combustion interne – ICE) par température extérieure froide* daté du 20 décembre 2011

Montréal, le 13 juillet 2016

Unterberg, Labelle, Lebeau Avocats

UNTERBERG, LABELLE, LEBEAU AVOCATS
Procureurs du demandeur