

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No: 500-06-001117-213

(ACTION COLLECTIVE)
COUR SUPÉRIEURE

FRANÇOIS DÉCARY-GILARDEAU,

demandeur

c.

COMPANIE GENERAL MOTORS DU
CANADA, faisant affaires sous les
raisons sociales **General Motors** et **GM**,

-et-

GENERAL MOTORS COMPANY,

-et-

GENERAL MOTORS LLC,

défenderesses

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

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

DÉFINITION DU GROUPE

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

« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué et/ou acheté au Canada (*subsidiairement* au Québec) un véhicule GM, de marque Chevrolet, modèle Bolt EV, année 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 ou 2022, ou le modèle Bolt EUV 2022. »

(Ci-après désigné « le groupe »)

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

LE DEMANDEUR

- 2.1 En tout temps pertinent au présent dossier, le demandeur était un consommateur québécois, résidant dans la municipalité d'Irlande, district judiciaire de Frontenac, province de Québec;

LES DÉFENDERESSES

- 2.2 La défenderesse **COMPANIE GENERAL MOTORS DU CANADA** (ci-après appelée « General Motors Canada ») est une corporation fondée en vertu de la *Loi Canadienne sur les Sociétés par Actions* mais aujourd'hui soumise à la *Loi sur les Compagnies de la Nouvelle-Écosse* suite à plusieurs fusions, le tout tel qu'il appert d'un extrait de l'état de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises du Québec ainsi que son profil corporatif au Registry of Joint Stock Companies de la province de Nouvelle-Écosse, les deux produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-1**;
- 2.3 La défenderesse **GENERAL MOTORS COMPANY** (ci-après appelée « General Motors ÉU») est une corporation constituée en vertu de *The General Corporation Law* de l'État de Delaware aux États-Unis mais ayant son siège social dans l'État du Michigan, le tout tel qu'il appert d'un extrait du *search summary* du site du Department of Licensing and Regulatory affairs de l'État de Michigan, produit au soutien des présentes sous la **cote R-2**. La défenderesse **GENERAL MOTORS LLC** (ci-après appelée « General Motors Marque ») est une corporation résultant de la fusion de GM Car Company LLC et General Motors LLC en vertu de *The General Corporation Law* de l'État de Delaware aux États-Unis mais ayant son siège social dans l'État du Michigan, le tout tel qu'il appert du certificat de fusion émis par l'État de Delaware et de sa déclaration annuelle déposée auprès du Department of Licensing and Regulatory affairs de l'État de Michigan, produits en liasse au

soutien des présentes sous la **cote R-2a**;

- 2.4 General Motors Canada importe et distribue au Canada les véhicules routiers fabriqués par la défenderesse General Motors ÉU. General Motors Marque détient la marque de commerce General Motors au Canada et permet l'usage de la marque GM par la défenderesse General Motors Canada et ses concessionnaires, tel qu'il appert des extraits de la base de données sur les marques de commerce canadiennes produits en liasse sous la **cote R-2b**;
- 2.5 General Motors ÉU se spécialise dans la fabrication, l'assemblage et la production de véhicules routiers tandis que General Motors Marque permet l'emploi de sa marque de commerce sur les véhicules vendus au Canada par la défenderesse General Motors Canada et ses concessionnaires. General Motors ÉU et General Motors Marque n'ont aucun établissement au Canada;

LE MODÈLE CHEVROLET BOLT EV

- 2.6 Un des véhicules routiers fabriqués et assemblés par General Motors ÉU pour ensuite être importés et distribués au Canada par General Motors Canada est la Chevrolet Bolt EV (ci-après appelée « Bolt EV »). La Bolt EV est un véhicule routier entièrement électrique. Sa propulsion est donc assurée exclusivement par son moteur électrique qui tire son énergie de sa batterie électrique;
- 2.7 L'autonomie d'un véhicule routier électrique est le point qui suscite le plus d'interrogation chez un acheteur ou locataire potentiel d'un véhicule entièrement électrique. À titre de comparaison avec les véhicules à combustion, la recharge d'un véhicule Bolt EV prendra en moyenne neuf heures avec une prise 240 volts tandis qu'elle prendra soixante heures avec une prise 120 volts;
- 2.8 Les défenderesses avaient annoncé, pour une pleine charge, une autonomie de 383 km pour les Bolts EV 2017, 2018 et 2019, de 416 km pour les Bolts EV 2020, 2021 et 2022 et de 398 km pour les Bolts EUV 2022, le tout que ce soit aux membres du groupe ou aux concessionnaires Chevrolet. Un exemple de la publicité des défenderesses est la pièce GM-7 déposée par les défenderesses. Des publicités similaires indiquant les autonomies ci-haut mentionnées ont été distribuées par les défenderesses pour les Bolts 2018 à 2022;
- 2.9 Les Bolts EV ont été fabriquées en série et de façon identique pour chaque année. Il n'existe donc aucune différence entre les Bolts EV ou les Bolts EUV d'une même année. De plus, les batteries des Bolts EV et EUV sont très similaires ayant toutes été fabriquées par le même fournisseur des défenderesses, LG Chem Ltd., une corporation coréenne;

- 2.10 Les Bolts EV et EUV sont couverts par une garantie de base du fabricant pour tout défaut pour une période de trois (3) ans. Par contre, pour tous ces véhicules, la garantie du fabricant pour les composantes de la partie motopropulseur est pour le plus tôt d'une période de huit (8) ans et de 160 000 km tel qu'il appert, par exemple pour les Bolts EV 2017, à la page 18 (23 du fichier PDF) de la pièce GM-2 déjà produite par les défenderesses;

L'AUTONOMIE DE LA BOLT EV DU DEMANDEUR

- 2.11 Le demandeur est propriétaire d'une Bolt EV 2017, tel qu'il appert d'une copie de son certificat d'immatriculation et de son contrat d'achat, produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-3**. Avant d'acheter sa Bolt EV 2017, le demandeur a fait une recherche sur internet afin de connaître l'autonomie de la Bolt EV. Le demandeur ne se souvient plus exactement quelles publicités il a vu. Il peut toutefois affirmer avoir consulté plusieurs sites. Le demandeur peut également affirmer avec certitude avoir consulté des sites où les données et caractéristiques des véhicules électriques fournies par les différents fabricants étaient comparées. Finalement, le demandeur peut confirmer que, suite de ses recherches, sa compréhension était que l'autonomie de la Bolt EV était d'environ 380km et qu'une recharge rapide à l'extérieur de sa résidence était disponible à des bornes ultra rapides. L'achat de sa Bolt EV 2017 a donc été fait sur la base de cette compréhension;
- 2.12 La Bolt EV du demandeur n'a pas l'autonomie annoncée par les défenderesses. Il perd jusqu'au tiers de son autonomie en hiver. Il en est de même pour tous les membres du groupe. Les défenderesses connaissaient cette situation dès 2017 mais ont sciemment omis de le mentionner au demandeur et aux autres membres du groupe;
- 2.13 Les défenderesses ont négligé et/ou omis de représenter adéquatement l'autonomie de la Bolt EV 2017 à 2022 et la Bolt EUV en hiver que ce soit au demandeur, aux membres du groupe ou aux concessionnaires qui vendent ces véhicules;
- 2.14 Puisque les Bolts EV et Bolts EUV du demandeur et des membres étaient vendues au Canada, il était évident pour les défenderesses que le climat froid canadien affecterait l'autonomie de leurs batteries. Or, les défenderesses ont décidé de cacher l'impact important du froid sur l'autonomie des batteries des Bolt EV et Bolt EUV et de passer sous silence cette importante limite de capacité et d'autonomie;
- 2.15 Les défenderesses n'ont aucunement informé les locataires ou les acheteurs des Bolts EV et Bolts EUV que l'autonomie des Bolts EV et Bolts EUV en hiver étaient drastiquement sous-estimée;

LES INCENDIES DES BOLTS EV

- 2.16 Le 4 juillet 2020, Hajime Rojas, de Fairfax, Virginie (États-Unis), propriétaire d'une Bolt EV 2019 a soudainement vu sa voiture prendre feu. Son enquête subséquente a dévoilé que plusieurs autres Bolts EV avaient également pris feu. Elle a donc rapporté l'incident aux autorités américaines et à la défenderesse General Motors ÉU;
- 2.17 Le 27 août 2020, General Motors ÉU a annoncé qu'elle ouvrait une enquête au sujet des incendies des Bolts EV;
- 2.18 Le 9 octobre 2020, la National Highway Traffic Safety Administration (ci-après appelée « NHTSA ») en charge de la réglementation et la sécurité des transports aux États-Unis, a ouvert une évaluation préliminaire (*Preliminary Evaluation*) au sujet des Bolts EV, tel qu'il appert d'une copie de son annonce produite au soutien des présentes sous la **cote R-4**;
- 2.19 Il est à noter que, selon ladite annonce R-4, trois incidents avec incendie de Bolt EV ont été rapportés aux États-Unis et que le « fire damage appeared to be concentrated in the EV battery compartment area with penetration into the passenger compartment from under the rear seat. »;
- 2.20 Le 13 novembre 2020, la NHTSA a même publié une alerte aux consommateurs sur son site internet à l'effet que les « Owners of select Model Year 2017-2019 Chevrolet Bolt vehicles should park their cars outside and away from homes until their vehicles have been repaired due to a new recall for the risk of fire. » tel qu'il appert d'un extrait du site de la NHTSA, produit au soutien des présentes sous la **cote R-5**;

LE RAPPEL DES BOLTS EV

- 2.21 Suite à cette annonce, le 13 novembre 2020, les défenderesses ont fait un rappel de toutes les Bolts EV 2017, 2018 et 2019 aux États-Unis et au Canada;
- 2.22 Toutefois, le rappel ne visait aucunement à corriger le problème des Bolts EV. Tout au contraire, aucune pièce ou partie des Bolts EV visées par le rappel ne serait changée ou réparée. À la place, les défenderesses ont opté pour l'installation d'un logiciel qui réduisait la capacité de recharge des batteries des Bolt EV 2017 à 2019 de dix pourcent (10%), tel qu'il appert des copies des annonces de rappels par les défenderesses à ce sujet produites au soutien des présentes sous la **cote R-6**;
- 2.23 Ainsi, les défenderesses privaient le demandeur et les membres du groupe d'utiliser ou de jouir de la capacité et/ou autonomie de la Bolt EV tel

qu'originellement représentée par les défenderesses;

- 2.24 Si ces limites de capacité et/ou d'autonomie avaient été dénoncées par les défenderesses au demandeur et aux membres du groupe dès le début, ni le demandeur ni les autres membres du groupe n'auraient acheté et/ou loué de Bolt EV;
- 2.25 La situation devenait davantage exacerbant l'hiver puisque la capacité et l'autonomie de la Bolt EV était déjà grandement diminuée par le climat froid nordique au Canada;
- 2.26 À titre d'exemple, le demandeur ne pouvait plus se rendre à la ville de Québec avec sa Bolt EV sans risque sérieux de tomber en panne électrique;
- 2.27 La batterie de la Bolt EV est une composante importante du véhicule. Selon le site www.CarAndDriver.com, le président de la défenderesse General Motors ÉU a même déjà déclaré en 2016 que la valeur de la batterie de la Bolt EV comptait pour vingt-trois pourcent (23%) de la valeur du véhicule, tel qu'il appert de l'extrait dudit site, produit au soutien des présentes sous la **cote R-7**. En tenant compte du prix d'une Bolt EV neuve, la valeur de la Batterie est d'ONZE MILLE DOLLARS (11 000\$);

LA RÉCLAMATION DU DEMANDEUR

- 2.28 Si les défenderesses n'avaient pas passé sous silence les incapacités et les limites d'autonomie des Bolts EV ou le danger d'incendie, le demandeur n'aurait pas acheté ce véhicule routier. Le demandeur est donc en droit de réclamer l'annulation de la vente des Bolts EV et le remboursement du prix de vente de sa Bolt EV par les défenderesses. D'ailleurs, le demandeur offre de retourner son véhicule Bolt EV aux défenderesses;
- 2.29 Le demandeur ayant acquis son véhicule Bolt EV pour le prix après taxe de VINGT-NEUF MILLE SIX CENT SOIXANTE-TROIS DOLLARS ET CINQUANTE-CINQ CENTS (29 663,55\$), il est en droit de réclamer cette somme solidairement des défenderesses;
- 2.30 *SUBSIDIAREMENT*, le demandeur réclame une réduction du prix, des dommages-intérêts et/ou une indemnité afin de pouvoir réparer et/ou corriger sa Bolt, ce qu'il évalue, sauf à parfaire, au montant de TRENTE-TROIS MILLS DOLLARS (33 000\$), étant le prix d'achat de la nouvelle batterie à VINGT-SEPT MILLE SOIXANTE-SEPT DOLLARS ET VINGT CENTS (27 067,20 \$) et le coût de son installation plus taxes applicables, étant le prix au détail suggéré par le fabricant d'une batterie pour sa Bolt EV tel qu'il appert d'un extrait du site www.gmpartsdirect.ca produit au soutien des présentes sous la **cote R-7a**;

- 2.31 De plus, le demandeur réclame en dommages-intérêts le montant de CINQ MILLE DOLLARS (5 000\$), sauf à parfaire, pour les troubles et inconvénients de ne pas pouvoir utiliser son véhicule Bolt EV en tout temps;
- 2.32 Le demandeur réclame un montant supplémentaire de TRENTE-TROIS MILLE DOLLARS (33 000\$) à titre de dommages-intérêts punitifs;
- 2.33 La réclamation totale individuelle du demandeur est donc SOIXANTE ET ONZE MILLE DOLLARS (71 000\$);

LES DÉVELOPPEMENTS DEPUIS JANVIER 2021:

- 2.34 Depuis l'installation d'un logiciel qui réduisait la capacité de recharge des batteries des Bolts EV 2017 à 2019 de dix pourcent (10%) vers la fin 2020 et début 2021, plusieurs membres ont constaté des bruits et/ou cillements et une forte chaleur se dégageant de leurs Bolt EV;
- 2.35 Plusieurs membres avaient peur de leurs voitures et ne se sentaient pas en sécurité à les utiliser;
- 2.36 La réduction de la capacité de recharge de dix pourcent (10%) a empêché plusieurs membres de parcourir la distance nécessaire à leurs besoins;
- 2.37 Le 26 mai 2021, le demandeur et plusieurs membres du groupe ont reçu un courriel directement de la défenderesse General Motors Canada à l'effet que :

« ... la solution au rappel est maintenant disponible chez votre concessionnaire Chevrolet Bolt EV ... les concessionnaires utiliseront les outils de diagnostic conçus par GM pour détecter de potentielles anomalies de la batterie et remplacer les modules de batterie, au besoin ... Une fois que le véhicule sera mis à jour avec le nouveau logiciel, la limite de 90% de l'état de recharge de la batterie sera retirée alors sera retournée à son ancienne capacité de recharge maximum. »

tel qu'il appert dudit courriel envoyé au demandeur produit au soutien des présentes sous la **cote R-7.1**;

- 2.38 En juin 2021, les défenderesses ont fait parvenir une lettre au demandeur et les membres du groupe à l'effet que :

« Votre concessionnaire ... effectuera les procédures de diagnostic ... et, au besoin, remplacera les modules de batterie ... installera également un logiciel de diagnostic avancé intégré ... en mesure de détecter des problèmes potentiels ... avant que les problèmes ne se

développent. »

promettant le tout à être effectué sans frais, tel qu'il appert de ladite lettre produite au soutien des présentes sous la **cote R-7.2**;

- 2.39 Comme plusieurs membres, le 7 juillet 2021, le demandeur a fait réparer son véhicule Bolt EV 2019 auprès d'un concessionnaire GM en présumant que le problème serait résolu une fois pour toute;
- 2.40 Or, le même jour, au Vermont (États-Unis), le véhicule Bolt EV 2019 de Timothy Briglin, un membre de la Chambre des Représentants au congrès américain, a pris feu alors qu'il était stationné dans l'entrée de sa maison pour se faire recharger;
- 2.41 Il est important de noter que les réparations mentionnées à la lettre R-7.2 suite au rappel de juin 2021 par le fabricant avaient été effectuées sur le véhicule Bolt EV 2019 de Timothy Briglin;
- 2.42 Ce nouvel incident démontrait donc que les réparations annoncées et effectués en juin et juillet 2021 n'empêchaient pas les risques d'incendie des véhicules Bolt EV. D'ailleurs, les médias ont dénombré sept (7) incendies spontanés des voitures Bolt EV en moins de quatre (4) mois en printemps-été 2021;
- 2.43 Le 27 juillet 2021, le demandeur et les membres du groupe ont reçu un nouveau courriel de la défenderesse General Motors Canada à l'effet que:

« ... les experts de GM et de LG ont découvert la présence simultanée de deux défauts de fabrication rares dans la même cellule de batterie. Ces défauts sont la cause fondamentale d'incendies de batterie dans certains véhicules Chevrolet Bolt EV. Par conséquent, GM procédera à un nouveau rappel pour les anciens véhicules Bolt EV (2017 à 2019) pour maîtriser les risques d'incendie de batterie dans ces véhicules ... GM remplacera les modules de batterie défectueux dans votre véhicule. Nous vous aviserons lorsque les pièces de rechange seront disponibles. Pendant que nous nous préparons à procéder à ce rappel, nous vous demandons de suivre les étapes suivantes jusqu'à ce que la nouvelle réparation aura été effectuée : De plus, nous vous demandons de **recharger votre véhicule après chaque utilisation et d'éviter d'épuiser la batterie à moins de 113 km de la charge restante** ... Par mesure de précaution, vous devez continuer de stationner votre véhicule à l'extérieur immédiatement après la recharge et de ne pas recharger votre véhicule pendant la nuit ... Après avoir obtenu la mise à jour du logiciel, vous devez tout de même limiter votre état de charge à 90% ... »

tel qu'il appert dudit courriel envoyé au demandeur produit au soutien des présentes sous la **cote R-7.3**. Pour les véhicules Bolt EV 2020 à 2022 et Bolt EUV, l'état de charge devait être limité à 80% tout en évitant d'épuiser la batterie à moins de 113 km de la charge restante;

- 2.44 Cette consigne se traduisait, par l'obligation de maintenir la capacité de la Bolt EV du demandeur à un maximum d'environ 340 km et à un minimum de 113 km, pour pouvoir parcourir une distance maximale de 227 km par recharge;
- 2.45 Cette limite a causé un préjudice important au demandeur et aux membres du groupe. Pour plusieurs d'entre eux, c'était le seul véhicule de la famille. Ils devaient se déplacer régulièrement sur de longs trajets et ne pouvaient pas satisfaire les besoins en transport de leurs familles avec un véhicule qui avait une plage de batterie limitée entre 113 km et 342 km. Ils avaient à arrêter à plusieurs reprises et attendre pour recharger leurs véhicules;
- 2.46 Plusieurs membres avaient à faire régulièrement des voyages de plus de 300 kilomètres et les nouvelles consignes des défenderesses limitaient significativement leurs capacités de parcourir une telle distance;
- 2.47 Certains membres qui utilisaient leurs véhicules dans le cadre de leurs déplacements pour le travail ne pouvaient pas se permettre de faire plusieurs arrêts pour recharger leurs véhicules durant leurs temps de travail;
- 2.48 Certains membres qui travaillaient au centre-ville d'une grande ville louaient une place de stationnement à plusieurs centaines de dollars par mois. Or, ils n'ont pas eu accès à une borne de recharge à la place de stationnement pendant le travail. Pour ces membres, l'alternative de prendre une heure et demi de transport en commun pour faire le même chemin n'était pas réaliste;
- 2.49 Pour d'autres membres, la place de stationnement dotée de la borne de recharge était juxtaposée à la maison. Dû au danger d'incendie, ils ne pouvaient donc ni utiliser la place de stationnement ni recharger la batterie de la Bolt EV. Ils n'avaient donc accès à aucune borne et ne pouvaient recharger la Bolt EV;
- 2.50 D'autres membres qui habitaient dans une copropriété ou un complexe multi-locataire se sont vus interdire de garer leurs Bolts EV dans le garage de leur résidence. Pour certains d'entre eux, la seule borne de recharge disponible était dans le stationnement de la copropriété ou le complexe multi-locataire;
- 2.51 La limite de l'état de charge et la capacité de la batterie à 90% ou 80% a également eu un impact sur la puissance d'accélération des Bolts EV et EUV puisque la capacité d'accélération est plus élevée lorsque la batterie est à sa

pleine capacité. Par conséquent, les membres du groupe étaient privés de la pleine capacité d'accélération de leurs Bolts EV et EUV;

2.52 En août 2021, le demandeur et les membres du groupe ont reçu une lettre de la défenderesse General Motors Canada au même effet. Cette lettre ajoutait :

« ... nous avons l'intention de remplacer les modules de batterie au lithium-ion de votre véhicule par des modules neufs ... Ces tout nouveaux modules de batterie au lithium-ion comprendront les éléments suivants : ... 8% de capacité de batterie supplémentaire ... »

tel qu'il appert d'une copie de ladite lettre produite au soutien des présentes sous la **cote R-7.4**;

2.53 Or, à cause des surcharges en kilowatts, une telle augmentation de capacité aura un impact sur le chargeur et l'onduleur qui fait tourner le moteur électrique et peut les endommager;

2.54 Les défenderesses refusent toujours de remplacer complètement la batterie des Bolts EV. Faisant face au même problème avec ces batteries venant du même fournisseur LG, le concurrent Hyundai avait pourtant décidé de remplacer toutes les batteries LG de ses modèles Kona Electric et Ioniq Electric dès la fin 2020. Les défenderesses ont toutefois décidé d'agir différemment, le tout aux dépens des membres du groupe;

2.55 En septembre 2021, le site des défenderesses (Chevrolet.com) annonçait

« GM will replace defective lithium-ion batterie modules in Chevrolet Bolt EVs and EUVs »

pour ainsi inclure dans son rappel les modèles utilitaires électriques nommés EUV en s'inspirant de l'expression anglaise SUV;

2.56 Le site ajoutait:

« Set your vehicle to a 90 percent state of charge limitation using Hilltop Reserve mode (for 2017-2018 model years) or Target Charge Level (for 2019-2022 model years) mode. ... Charge your vehicle more frequently and avoid depleting their battery below approximately 70 miles (113 kilometers) of remaining range Park your vehicle outside immediately after charging and do not leave your vehicle charging indoors overnight. »

tel qu'il appert d'un extrait dudit site produit au soutien des présentes sous la

cote R-7.5;

- 2.57 Par ce fait, les défenderesses ont étendu lesdites restrictions aux Bolts EV modèles 2020 à 2022 en plus des Bolts EUV, admettant ainsi que les batteries de ces véhicules posent le même risque d'incendie que les Bolts EV 2017, 2018 et 2019. D'ailleurs, tous ces véhicules sont dotés de batteries fabriquées par le même fournisseur LG;
- 2.58 Les propriétaires et locataires des Bolts EV années 2020 à 2022 et Bolts EUV 2022 sont donc dans la même situation que les propriétaires et locataires des Bolts EV années 2017 à 2019 et vivent les mêmes inconvénients. Pour les Bolts EV 2020 à 2022 et Bolts EUV, toutefois, l'autonomie de la batterie de leurs véhicules était restreinte à 80% de sa capacité;
- 2.59 Les propriétaires et locataires des Bolts EV années 2020 à 2022 et Bolts EUV 2022 ont les mêmes réclamations contre les défenderesses;
- 2.60 Dès 2017, les défenderesses connaissaient et/ou auraient dû connaître les défauts des véhicules Bolts EV et Bolt EUV vendus aux membres du groupe et, malgré tout, ont continué à les vendre aux membres du groupe tout en leur faisant de fausses représentations quant à la sécurité, la fiabilité ou la qualité de leurs produits;
- 2.61 Au lieu d'informer les membres dès 2017, les défenderesses ont retardé de rappeler les véhicules Bolts EV et Bolt EUV jusqu'à la survenance de plusieurs incendies;
- 2.62 Pire, les défenderesses refusent toujours de remplacer les batteries défectueuses des Bolts EV et Bolt EUV vendues aux membres;

LE RAPPEL DE SÉCURITÉ N212343880/N212343881

- 2.63 Suite à la réception d'une lettre d'invitation à contacter un concessionnaire Chevrolet Bolt EV pour prendre rendez-vous, le demandeur a contacté son concessionnaire afin de procéder au remplacement des modules de batterie au lithium-ion de son véhicule, tel qu'il appert de ladite lettre d'invitation produite au soutien des présentes sous la **cote R-7.6;**
- 2.64 Le 18 janvier 2022, le concessionnaire Bisson Chevrolet Buick GM a procédé à des travaux sur le véhicule du demandeur, tel qu'il appert de la lettre de description des travaux effectués par ledit concessionnaire produite au soutien des présentes sous la **cote R-7.7;**
- 2.65 Selon ladite lettre de description R-7.7, le concessionnaire aurait remplacé la batterie EV et reprogrammé le module ZFA de la Bolt EV du demandeur;

- 2.66 Depuis ces travaux, le demandeur n'a plus de restriction quant à la recharge ou décharge de son véhicule Bolt EV. D'ailleurs, il n'a reçu aucun avis concernant la dangerosité de la nouvelle batterie de sa Bolt EV;
- 2.67 Toutefois, la pleine recharge de sa Bolt EV ne permet pas au demandeur d'atteindre l'autonomie de 383 km annoncée, entre autres, à la pièce GM-7 par les défenderesses. L'autonomie de la Bolt EV du demandeur n'arrive même pas à 300 km, tel qu'il appert des photos prises par le demandeur de son tableau de bord depuis le 18 janvier 2022, à différents jours, produites en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-7.8**;
- 2.68 Au moment de la rédaction des présentes, aucun travail n'a encore été effectué sur les batteries d'un grand nombre de membres du groupe. Ces membres continuent donc à subir les inconvénients des restrictions sur l'utilisation de leurs véhicules Bolt EV et EUV;
- 2.69 Quant aux autres membres du groupe qui ont bénéficié du même travail de rappel sur leurs batteries que le demandeur tel que décrit à la pièce R-7.7, ils n'ont plus à respecter des restrictions de recharge ou de décharge. Toutefois, en saison froide, l'autonomie de leurs Bolts est non-conforme aux représentations des défenderesses puisqu'elle ne dépasse pas 300 km, tel qu'il appert des différentes photos prises par les membres Dany Voisine (Bolt EV 2018), Jean-Guy Trudel (Bolt EV 2019), Guillaume Laverdure (Bolt EV 2017), Christian Cawthorn (Bolt EV 2018), Frédéric D'Anjou (Bolt EV 2018) et Christian Patenaude (Bolt EV 2019) de leurs tableaux de bords, produites en liasse au soutien des présentes sous la **cote R-7.9**;
- 2.70 Les photos R-7.9 ont été prises par les membres après les travaux de rappel similaires à ceux décrits à la lettre R-7.7;
- 2.71 Même si, dû à la saison, les Bolts du demandeur et des membres n'ont pas encore été utilisées à des températures plus chaudes, le demandeur soupçonne que cette autonomie réduite est attribuable à l'effet de la basse température sur la batterie des Bolts EV 2017 à 2022 et des Bolts EUV. Cette position est d'ailleurs conforme à la constatation du demandeur avec sa batterie et ceux des membres avant les travaux du 18 janvier 2022;
- 2.72 Par conséquent, le problème de l'autonomie réduite des Bolts EV et EUV en hiver persiste malgré le rappel des Bolts EV et Bolts EUV par les défenderesses et leurs représentations sur l'autonomie de ces voitures;
- 2.73 Force est de constater que les représentations des défenderesses sur l'autonomie des Bolts étaient fausses et trompeuses depuis 2017 et en toute connaissance de cause puisque les membres se plaignaient déjà du problème en hiver 2018, tel qu'il appert d'extraits des commentaires de deux

membres sur internet 2018, produits en liasse sous la **cote R-7.10**;

- 2.74 Les batteries de remplacement pour tous les véhicules Bolt EV et EUV sont presque identiques et possèdent les mêmes caractéristiques. Tous présentent la même faiblesse en hiver et, en saison froide, ont une autonomie d'environ deux tiers de l'autonomie annoncée pour la pleine charge;
- 2.75 En hiver, les inconvénients des membres ne se limitent pas à l'autonomie réduite des Bolts EV et EUV. Le froid affecte également la recharge des Bolts EV et EUV, et ce, de deux façons;
- 2.76 Premièrement, le temps pour le même pourcentage de la pleine charge est drastiquement augmenté;
- 2.77 Deuxièmement, puisque l'autonomie totale de la batterie de la voiture est réduite, le même pourcentage de chargement se traduit par une autonomie réduite du tiers;
- 2.78 Les défenderesses ont omis d'aviser les membres du groupe de l'impact important du froid sur le temps de recharge augmenté et le résultat réduit de cette recharge;
- 2.79 Finalement, les défenderesses ont vanté les mérites de la recharge rapide des Bolts EV 2017, 2018, 2019 en annonçant la possibilité de recharge aux bornes ultra rapides en trente (30) minutes pour 145 km supplémentaires, tel qu'il appert des publicités pour les Bolts EV 2017 à 2022, produites en liasse sous la **cote R-7.11**;
- 2.80 Or, lors de la vente des Bolts EV 2017, 2018 et 2019, les défenderesse ont sciemment omis d'informer les membres du groupe que les bornes de recharge de 80kW requise pour une telle recharge ultra rapide n'était pas disponibles au Canada. Les bornes de recharge les plus puissantes disponibles au Canada n'étaient que de 50kW. Ces bornes ne permettaient pas la recharge rapide mentionnée à la publicité R-7.11;
- 2.81 Les premières bornes plus puissantes que 50kW au Canada ont vu le jour au Québec en novembre 2020. Entretemps, les membres ont été induits en erreur et croyaient qu'ils pouvaient bénéficier d'une recharge ultra rapide en trente (30) minutes pour une autonomie supplémentaire de 145 km au Canada;
- 2.82 Les défenderesses ont donc encore fait défaut de représenter la situation adéquatement aux membres;

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

3.1 Le groupe est décrit comme suit :

« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué et/ou acheté au Canada (*subsidiairement* au Québec) un véhicule GM, de marque Chevrolet, modèle Bolt EV, année 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 ou 2022, ou le modèle Bolt EUV 2022. »

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

3.3 Chaque membre du groupe :

- a) a acheté et/ou loué une Bolt EV ou Bolt EUV couverte par la garantie du fabricant qui risque de causer un incendie;
- b) n'a pas consenti à une réduction de la capacité ou de l'autonomie de sa Bolt EV ou Bolt EUV;
- c) lors de l'achat ou de la location, n'a pas été avisé par les défenderesses de la réduction de la capacité ou de l'autonomie de sa Bolt EV ou Bolt EUV;
- d) est contraint d'utiliser sa Bolt EV ou Bolt EUV avec une capacité ou autonomie réduite due au danger d'incendie;
- e) est contraint de ne pas utiliser sa Bolt EV ou Bolt EUV pour plusieurs voyages longue distance;
- f) a subi l'inconvénient d'avoir garé sa voiture à l'extérieur et d'éviter de la charger pendant la nuit;
- g) s'est retrouvé avec une Bolt EV ou Bolt EUV qui n'a presque aucune valeur de revente;
- h) en saison froide, l'autonomie de sa Bolts est non-conforme aux représentations des défenderesses;
- i) en saison froide, a un temps de recharge augmenté et une recharge réduite;
- j) de 2017 à 2020, n'a pas bénéficier des recharges rapides mentionnées dans la publicité des défenderesses;

- 3.4 Chaque membre du groupe a droit à une réclamation contre les défenderesses suite aux mêmes fautes et aux mêmes manquements contractuels et légales;
- 3.5 Suite à la réduction de la capacité ou de l'autonomie de la batterie des Bolts EV et Bolt EUV, tout propriétaire et/ou locataire a droit aux mêmes recours contre les défenderesses;
- 3.6 Le rappel du véhicule de chaque membre du groupe n'a pas éliminé ni la réduction drastique de l'autonomie de sa Bolt en saison froide ni le temps de recharge augmenté ni le résultat réduit d'une telle recharge;

4. LA COMPOSITION DU GROUPE REND DIFFICILE OU PEU PRATIQUE L'APPLICATION DES ARTICLES 59 OU 67 EN CE QUE :

- 4.1 Selon le site www.GMAuthority.com, environ huit mille huit cents Bolt EV 2017, 2018 et 2019 ont été vendus au Canada, tel qu'il appert d'un extrait dudit site, produit au soutien des présentes sous la **cote R-8**. En présumant le même rythme de vente, le groupe a presque vingt mille (20 000) membres;
- 4.2 Environ 46% des véhicules électriques canadiens se vendent au Québec. Pour le Québec, le nombre de membres dépasserait donc huit mille (8 000) personnes;
- 4.3 Le nombre exact de membres est toutefois inconnu du demandeur. Seules les défenderesses connaissent le nombre exact ainsi que le nom et les coordonnées de tous les membres du groupe;
- 4.4 Les membres du groupe résident ou travaillent à divers endroits au Canada et chacune de ses provinces;

5. LES QUESTIONS DE FAIT ET DE DROIT IDENTIQUES, SIMILAIRES OU CONNEXES RELIANT CHAQUE MEMBRE DU GROUPE AU DEMANDEUR, QUE LE DEMANDEUR ENTEND FAIRE TRANCHER PAR L'ACTION COLLECTIVE, SONT :

- 5.1 Les défenderesses ont-elles représenté aux membres que la capacité ou l'autonomie des batteries des Bolts EV et Bolts EUV se réduisait en hiver?
- 5.2 Est-ce que les Bolts EV et Bolts EUV des membres sont ou ont été défectueuses et posent ou ont posé un danger d'incendie?
- 5.3 Est-ce que les batteries ou une composante reliée aux batteries des Bolts

EV et Bolts EUV sont ou ont été défectueuses?

- 5.4 Est-ce que le défaut des batteries ou une composante reliée des Bolts EV 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 et Bolts EUV est couvert par la garantie du fabricant offerte par les défenderesses?
 - 5.5 Est-ce que les défenderesses ont une obligation de diligence et une responsabilité en tant que fabricant envers les membres du groupe? Dans l'affirmative, les défenderesses ont-elles l'obligation de corriger et/ou réparer le défaut des batteries des Bolts EV 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 et Bolts EUV?
 - 5.6 Est-ce que les défenderesses ont rappelé les Bolts EV et Bolts EUV des membres afin de faire réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%), ont demandé aux membres de réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%) et ont demandé aux membres d'éviter d'épuiser la batterie à moins de 113 km?
 - 5.7 Est-ce que le défaut dans la batterie et la réduction de la capacité ou l'autonomie des Bolts EV et Bolts EUV des membres leur a causé préjudice et leur donne le droit de réclamer l'annulation de la vente de leurs Bolt EV et Bolts EUV?
 - 5.8 Si oui, est-ce que les membres auraient droit à un remboursement total du prix payé pour leurs Bolt EV et Bolts EUV?
 - 5.9 Est-ce que les membres auraient droit de réclamer la correction et/ou réparation des Bolt EV et Bolts EUV?
 - 5.10 Est-ce que les membres auraient droit à une réduction du prix de vente, des dommages-intérêts ou une indemnité? Si oui, combien?
 - 5.11 Est-ce que la responsabilité des défenderesses en dommages-intérêts compensatoires est engagée? Si oui, combien?
 - 5.12 Est-ce que la responsabilité des défenderesses en dommages-intérêts punitifs est aussi engagée? Si oui, combien?
6. LES QUESTIONS DE FAIT ET DE DROIT PARTICULIÈRES À CHACUN DES MEMBRES CONSISTENT EN :
- 6.1 Il n'existe aucune question de fait ou de droit particulier à chaque membre du groupe sauf pour les variations légères quant au quantum des dommages;

7. IL EST OPPORTUN D'AUTORISER L'EXERCICE D'UNE ACTION COLLECTIVE POUR LE COMPTE DES MEMBRES DU GROUPE PUISQUE :

- 7.1 L'action collective est le meilleur moyen procédural disponible aux membres du groupe afin de protéger et de faire valoir leurs droits;
- 7.2 Il n'existe aucune différence entre les réclamations individuelles des membres du groupe, sauf pour le quantum;
- 7.3 Les allégations de l'état des Bolts EV et Bolts EUV, de l'obligation de diligence, de la responsabilité du fabricant, de la réduction de la capacité ou de l'autonomie de leurs batteries, de l'obligation de les réparer, de la faute du fabricant, de la garantie conventionnelle du fabricant, des défauts des batteries et des risques d'incendie des Bolts EV et Bolts EUV, ainsi que l'évaluation des dommages-intérêt compensatoires et punitifs pour chaque Bolt EV et Bolt EUV sont identiques aux membres du groupe;
- 7.4 Les membres du groupe ont subi un dommage tandis que, en l'absence d'une action collective, ils pourraient être empêchés d'instituer une action individuelle séparée contre les défenderesses vu les coûts nécessaires pour faire valoir leurs droits en justice;
- 7.5 Dû au grand nombre de membres, l'absence d'une action collective pourrait résulter en une multitude d'actions individuelles contre les défenderesses, ce qui, à son tour, pourrait conduire à des jugements contradictoires sur des questions de faits et de droit identiques entre les membres du groupe;

8. LA NATURE DE L'ACTION QUE LE DEMANDEUR ENTEND EXERCER POUR LE COMPTE DES MEMBRES DU GROUPE EST :

- 8.1 Une action en annulation de vente et *subsidiarement* en réduction du prix de vente et en dommages-intérêts pour faute contractuelle et garantie du fabricant ainsi que des dommages-intérêts punitifs;
- 8.2 L'action sera basée sur les principes juridiques suivants :
 - La garantie conventionnelle du fabricant;
 - L'obligation de diligence (le délit de négligence) et la responsabilité du fabricant;
 - Les lois provinciales sur la protection du consommateur;
 - Les lois provinciales sur la vente d'objets;
 - La *Loi sur la concurrence* (L.R.C. 1985 ch. C-34);

9. LES CONCLUSIONS QUE LE DEMANDEUR RECHERCHE SONT :

ACCUEILLIR l'action du demandeur;

ANNULER la vente de tout véhicule Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV aux membres du groupe et accepter l'offre et la remise par les membres de leurs Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV;

CONDAMNER les défenderesses à rembourser les membres du groupe tout montant payé pour leurs Bolts EV et Bolts EUV, plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

SUBSIDIAIREMENT **CONDAMNER** les défenderesses à payer, à titre de réduction de prix et/ou dommages-intérêts compensatoires, TRENTE-HUIT MILLE DOLLARS (38 000\$), sauf à parfaire, à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

CONDAMNER les défenderesses à payer, à titre de dommages-intérêts punitifs, TRENTE-TROIS MILLE DOLLARS (33 000\$) à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

LE TOUT avec frais de justice.

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

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

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

11.2 Étant propriétaire d'une Bolt EV, il connaît personnellement les faits du dossier;

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

11.4 Il a personnellement subi des dommages et a vu la capacité ainsi que l'autonomie de sa Bolt EV se réduire drastiquement;

- 11.5 Le demandeur a pris le temps, a mis l'effort nécessaire et est déterminé à agir en tant que représentant du groupe dans le présent dossier;
- 11.6 Le demandeur a engagé un procureur compétent avec une vaste expérience en litige civil, le tout tel qu'il appert d'une copie de la convention d'honoraires et mandat professionnel signé avec le procureur soussigné, produit au soutien des présentes sous la **cote R-9** et de son amendement produit sous la **cote R-9a**;
- 11.7 Le demandeur a pleinement coopéré avec le procureur soussigné dans le contexte de la présente demande en autorisation, incluant pour répondre diligemment et raisonnablement aux questions et il n'y a aucun doute qu'il continuera à le faire;
- 11.8 Le demandeur a déjà travaillé pour option consommateur en tant qu'analyste agroalimentaire et a été président de l'Union des consommateurs. Il est donc activement engagé dans la défense des droits des consommateurs;
- 11.9 Le demandeur est en aussi bonne position que tout autre membre pour représenter le groupe;
12. LE DEMANDEUR PROPOSE QUE L'ACTION COLLECTIVE SOIT EXERCÉE DEVANT LA COUR SUPÉRIEURE SIÉGEANT DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL POUR LES RAISONS SUIVANTES :
- 12.1 Vu que Montréal est la deuxième plus grande ville au Canada, un très grand nombre de membres s'y trouvent;
- 12.2 Le demandeur se présente régulièrement à Montréal pour son travail;
- 12.3 L'établissement québécois de la défenderesse General Motors Canada est situé dans le district de Montréal;
- 12.4 La place d'affaires du procureur du demandeur et des défenderesses sont dans le district de Montréal;

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR DE :

- (A) ACCUEILLIR la demande du demandeur;
- (B) AUTORISER l'exercice d'une action collective ci-après :
- (i) Une action en annulation de vente ou *subsidairement* en réduction du prix

de vente et en dommages-intérêts pour faute contractuelle et garantie du fabricant ainsi qu'en dommages-intérêts punitifs;

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

« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué et/ou acheté au Canada (*subsidièrement* au Québec) un véhicule GM, de marque Chevrolet, modèle Bolt EV, année 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 ou 2022, ou le modèle Bolt EUV 2022. »

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

- (i) Les défenderesses ont-elles représenté aux membres que la capacité ou l'autonomie des batteries des Bolts EV et Bolts EUV se réduisait en hiver?
- (ii) Est-ce que les Bolts EV et Bolts EUV des membres sont ou ont été défectueuses et posent ou ont posé un danger d'incendie?
- (iii) Est-ce que les batteries ou une composante reliée aux batteries des Bolts EV et Bolts EUV sont ou ont été défectueuses?
- (iv) Est-ce que le défaut des batteries ou une composante reliée des Bolts EV 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 et Bolts EUV est couvert par la garantie du fabricant offerte par les défenderesses?
- (v) Est-ce que les défenderesses ont une obligation de diligence et une responsabilité en tant que fabricant envers les membres du groupe? Dans l'affirmative, les défenderesses ont-elles l'obligation de corriger et/ou réparer le défaut des batteries des Bolts EV 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 et Bolts EUV?
- (vi) Est-ce que les défenderesses ont rappelé les Bolts EV et Bolts EUV des membres afin de faire réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%), ont demandé aux membres de réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%) et ont demandé aux membres d'éviter d'épuiser la batterie à moins de 113 km?
- (vii) Est-ce que le défaut dans la batterie et la réduction de la capacité ou l'autonomie des Bolts EV et Bolts EUV des membres leur a causé préjudice et leur donne le droit de réclamer l'annulation de la vente de leurs Bolt EV et Bolts EUV?

- (viii) Si oui, est-ce que les membres auraient droit à un remboursement total du prix payé pour leurs Bolt EV et Bolts EUV?
 - (ix) Est-ce que les membres auraient droit de réclamer la correction et/ou réparation des Bolt EV et Bolts EUV?
 - (x) Est-ce que les membres auraient droit à une réduction du prix de vente, des dommages-intérêt ou une indemnité? Si oui, combien?
 - (xi) Est-ce que la responsabilité des défenderesses en dommages-intérêts compensatoires est engagée? Si oui, combien?
 - (xii) Est-ce que la responsabilité des défenderesses en dommages-intérêts punitifs est aussi engagée? Si oui, combien?
- (E) IDENTIFIER comme suit les conclusions recherchées qui s'y rattachent :
- ACCUEILLIR** l'action du demandeur;
- ANNULER** la vente de tout véhicule Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV aux membres du groupe et accepter l'offre et la remise par les membres de leurs véhicules Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV;
- CONDAMNER** les défenderesses à rembourser les membres du groupe tout montant payé pour leurs Bolts EV et Bolts EUV, plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;
- SUBSIDIAIREMENT* **CONDAMNER** les défenderesses à payer, à titre de réduction de prix et/ou dommages-intérêts compensatoires, TRENTE-HUIT MILLE DOLLARS (38 000\$), sauf à parfaire, à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;
- CONDAMNER** les défenderesses à payer, à titre de dommages-intérêts punitifs, TRENTE-TROIS MILLE DOLLARS (33 000\$) à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;
- LE TOUT** avec frais de justice.
- (F) DÉCLARER qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective de la manière prévue par la loi;
- (G) FIXER le délai d'exclusion à soixante (60) jours après la date de l'avis aux

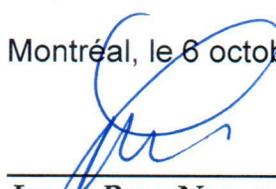
membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe qui ne se seraient pas prévalu des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir;

- (H) ORDONNER la publication, à une date à être déterminée par cette honorable Cour, d'un avis aux membres dans les termes ci-après et par le moyen indiqué ci-dessous :

Une (1) publication dans La Presse, Globe and Mail et National Post;

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

Montréal, le 6 octobre 2022



James Reza Nazem

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

(ACTION COLLECTIVE)
No: 500-06-001117-213
Cour: Supérieure
District : de Montréal

FRANÇOIS DÉCARY-GILARDEAU,

demandeur

c.

**COMPANIE GENERAL MOTORS DU
CANADA et al.,**

défenderesses

**DEMANDE RE-REMODIFIÉE
D'AUTORISATION POUR EXERCER
UNE ACTION COLLECTIVE ET POUR
ÊTRE REPRÉSENTANT**

ORIGINAL

James Reza Nazem

Place du Canada
1010, de la Gauchetière O., bureau 950
Montréal, Québec, H3B 2N2
Téléphone: (514) 392-0000
Télécopieur: (855) 821-7904
Courrier électronique:
jmazem@actioncollective.com

N/d: 2012JN3775

AN-1795

NAZEM