

**CANADA**

**PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE QUÉBEC**

N° : 200-06-000261-241

**COUR SUPÉRIEURE**  
(Chambre des actions collectives)

---

**ANDRÉ LACROIX**, domicilié et résidant  
au [REDACTED]

Demandeur;

-C.-

**TOYOTA CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 1, Toyota Place, ville de Scarborough (Ontario) M1H 1H9 et ayant élu domicile au cabinet THERRIEN COUTURE JOLI-COEUR S.E.N.C.R.L., situé au 300-801, Grande Allée Ouest, Ville de Québec (Québec) G1S 1E5;

**HONDA CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 180, Honda Boulevard, ville de Markham (Ontario) et ayant élu domicile au cabinet MCMILLAN S.E.N.C.R.L., S.R.L./LLP, situé au 2700-1000, rue Sherbrooke O, Ville de Montréal (Québec) H3A 3G4;

**HYUNDAI AUTO CANADA CORP.**, personne morale ayant son siège au 75, Frontenac Drive, ville de Markham (Ontario) L3R 6H2, ayant élu domicile au cabinet CLYDE & CO CANADA LLP, situé au 1700-630, boulevard René-Lévesque Ouest, Ville de Montréal (Québec) H3B 1S6;

**NISSAN CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 5290, Orbitor Drive, ville de Mississauga (Ontario) L4W 4Z5 et ayant élu domicile au cabinet GOWLING WLG S.E.N.C.R.L., S.R.L.,

situé au 3700-1 Place Ville-Marie, Ville de Montréal (Québec) H3B 3P4;

**MAZDA CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 55, Vogell Road, ville de Richmond Hill (Ontario) L4B 3K5 et ayant son établissement québécois au 6111, autoroute Trans-Canada, Ville de Pointe-Claire (Québec) H9R 5A5;

**COMPAGNIE GENERAL MOTORS DU CANADA**, personne morale ayant son siège au 500, rue Wentworth West, ville d'Oshawa (Ontario) L1J 0C5 et ayant son établissement québécois au 5000, route Félix-Leclerc, Ville de Pointe-Claire (Québec) H9R 1B6;

**FCA CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 1, Riverside Drive West, ville de Windsor (Ontario) N9A 5K3 et ayant son établissement québécois au 750-6600, autoroute Félix-Leclerc, Ville de Pointe-Claire (Québec) H9R 4S2;

**FORD DU CANADA LIMITÉE**, personne morale ayant son siège au 1, The Canadian Road, ville d'Oakville (Ontario) L6J 5E4 et ayant élu domicile au cabinet GOWLING WLG S.E.N.C.R.L., S.R.L., situé au 3700-1 Place Ville-Marie, Ville de Montréal (Québec) H3B 3P4;

**AUDI CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 777, Bayly Street West, Ville d'Ajex (Ontario) L1S 7G7 et ayant élu domicile au cabinet BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L., situé au 900-1000, rue De La Gauchetière Ouest, Ville de Montréal (Québec) H3B 4W5;

**BMW CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 50, Ultimate Drive, ville de Richmond Hill (Ontario) L4S0C8,

acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, FASKEN MARTINEAU DUMOULIN LLP, situé au 3500-800, rue du Square-Victoria, Ville de Montréal (Québec) H3C 0B4;

**JAGUAR LAND ROVER CANADA ULC**, personne morale ayant son siège au 855, 2<sup>nd</sup> Street SW, suite 3500, ville de Calgary (Alberta) T2P 4J8, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, SERVICES BLAKES QUÉBEC INC., situé au 3000-1, Place Ville-Marie, Ville de Montréal (Québec) H3B 4N8;

**KIA CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 180, Foster Crescent, ville de Mississauga (Ontario) L5R 4J5 et ayant élu domicile au 1300-1, Place Ville-Marie, Ville de Montréal (Québec) H3B 0E6;

**MERCEDES-BENZ CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 400-2680, Matheson Boulevard East, ville de Mississauga (Ontario) L4W 0A5, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L., situé au MZ400-1000, rue de la Gauchetière Ouest, Ville de Montréal (Québec) H3B 0A2;

**VENTES DE VEHICULES MITSUBISHI DU CANADA, INC.**, personne morale ayant son siège au 181, Bay Street, suite 4400, ville de Toronto (Ontario) M5J 2T3, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, MCMILLAN LLP, situé au 2700-1000, rue Sherbrooke

Ouest, Ville de Montréal (Québec) H3A 3G4;

**AUTOMOBILES PORSCHE CANADA, LTÉE**, personne morale ayant son siège au 165, Yorkland Boulevard, Suite 150, ville de Toronto (Ontario) M2J 4R2, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, MCMILLAN LLP, situé au 2700-1000, rue Sherbrooke Ouest, Ville de Montréal (Québec) H3A 3G4;

**SUBARU CANADA, INC.**, personne morale ayant son siège au 560, Suffolk Court, ville de Mississauga (Ontario) L5R 4J7 et ayant élu domicile au 9710, route Transcanadienne, Ville de Montréal (Québec) H4S 1V9;

**GROUPE VOLKSWAGEN CANADA INC.**, personne morale ayant son siège au 777, Bayly Street West, Ville d'Ajax (Ontario) L1S 7G7 et ayant élu domicile au cabinet BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L., situé au 900-1000, rue De La Gauchetière Ouest, Ville de Montréal (Québec) H3B 4W5

**AUTOMOBILE VOLVO CANADA LIMITÉE**, personne morale ayant son siège au 600-1741, Lower Water Street, ville d'Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 0J2, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, SERVICES BLAKES QUÉBEC INC., situé au 3000-1, Place Ville-Marie, Ville de Montréal (Québec) H3B 4N8;

Défenderesses

---

**DEMANDE POUR OBTENIR L'AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION  
COLLECTIVE ET POUR SE VOIR ATTRIBUER LE STATUT DE REPRÉSENTANT**  
(Articles 574 et suivants du *Code de procédure civile*)

---

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE, SIÉGEANT DANS  
LE DISTRICT DE QUÉBEC, LE DEMANDEUR EXPOSE CE QUI SUIT :**

**I. INTRODUCTION**

1. Le demandeur ainsi que les membres du Groupe qu'il souhaite représenter se sont fait voler leur véhicule par la faute des défenderesses;
2. Depuis plusieurs années, les véhicules sont mis en marché avec une clé électronique personnelle dite « intelligente », ci-après « *key fob* », qui permet d'ouvrir la portière et de démarrer le moteur sans sortir la clé de sa poche;
3. En sortant du véhicule, le verrouillage est aussi simple;
4. Ce système de déverrouillage et de démarrage sans clé permet également à quiconque ayant accès à la prise *on-board diagnostics*, ci-après « port OBD », de pouvoir se programmer une nouvelle clé électronique;
5. Ces innovations sont appréciées des consommateurs, mais aussi des voleurs;
6. Un vol par relais (*relay attack*) prend moins de deux minutes : les voleurs munis d'un équipement pour capter et relayer le signal de la clé électronique personnelle s'introduisent dans le véhicule et le font démarrer puis s'enfuient;
7. Dans une autre variante du vol, les voleurs vont jusqu'à briser une vitre pour déverrouiller la portière afin de démarrer le véhicule en branchant un équipement sur le port OBD, tel qu'il appert de la **pièce P-1** (article de Radio-Canada intitulé « *Les vols de véhicules en forte hausse à Montréal* »);
8. Le véhicule volé est exporté à l'étranger et revendu équipé d'une nouvelle clé « intelligente » achetée pour quelques dollars sur le web, tel qu'il appert de la **pièce P-2** (article du Journal de Montréal intitulé « *Un jeu d'enfant d'acheter des gadgets pour voler des autos sur Amazon* » et reportage de l'émission JE de la chaîne de télévision TVA, « *Vol d'auto, une crise nationale* »);

9. Les vols de véhicules, grâce à ces clés électroniques et la possibilité de les reprogrammer avec le port OBD, sont en hausse constante;
10. Rien d'étonnant vu que c'est plus facile que jamais;
11. Les défenderesses pouvaient et devaient prendre des mesures pour minimiser les risques de sécurité et rendre les clés électroniques à l'épreuve des voleurs, mais elles ont négligé de le faire;
12. Tout au moins se devaient-elles d'informer l'acheteur de ce défaut de sécurité et des mesures pouvant réduire le risque de vol lié à ce défaut, mais elles ne l'ont pas fait;
13. Non seulement les victimes ont droit d'être indemnisées, mais il faut aussi une mesure dissuasive à l'encontre des défenderesses;
14. Le demandeur sollicite donc l'autorisation de cette Cour afin d'exercer une action collective en responsabilité civile pour dommages-intérêts compensatoires et punitifs, pour le compte de toutes les personnes faisant partie du groupe ci-après dont il est lui-même membre :

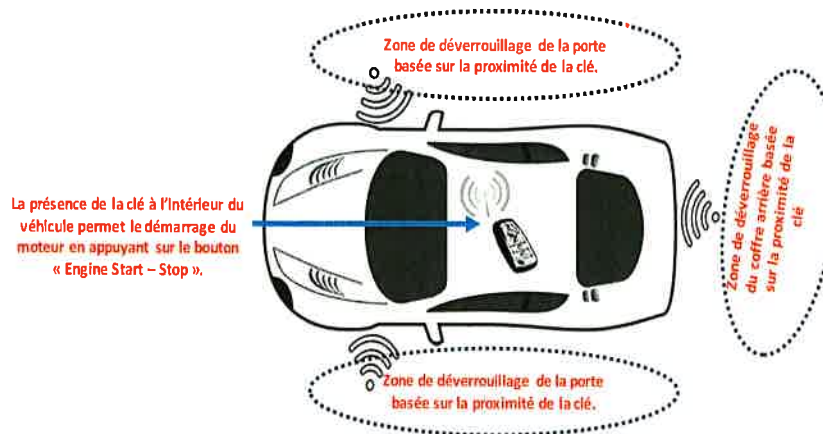
« Toute personne physique, consommatrice au sens de la *Loi sur la protection du consommateur*, RLRQ, c.P-40.1, domiciliée ou résidant au Québec, victime du vol d'un ou de plusieurs véhicules équipés d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », fabriqués ou importés et commercialisés au Québec par l'une des défenderesses dans les trois (3) dernières années à compter de la date du dépôt de la présente demande d'autorisation d'exercer une action collective »;

## **II. PRÉSENTATION SOMMAIRE DU SYSTÈME D'ACCÈS ET DE DÉMARRAGE AVEC UNE CLÉ ÉLECTRONIQUE PERSONNELLE « KEY FOB »**

15. Le système d'accès et de démarrage avec une clé « *key fob* », installé sur les véhicules visés par la présente demande d'autorisation d'intenter une action collective, utilise une technologie de communication entre la clé électronique et l'ordinateur de bord du véhicule;
16. Selon l'étude du magazine *Electronic Design*, les protocoles de communication utilisés par la clé électronique personnelle et l'ordinateur de bord sont le *Bluetooth Low Energy* (BLE), le *Near Field Communication* (NFC) ou encore la technologie *Ultra Wide Band* (UWB), tel qu'il appert de la **pièce P-3**;

17. Selon les explications des chercheurs de l'université de Zurich à la diapositive 15, tel qu'il appert de la **pièce P-4**, voici les principes de fonctionnement du système :
- Lorsque la clé électronique personnelle « *key fob* » est à proximité du véhicule, l'ouverture ou la fermeture de la porte se fait simplement en tirant sur la poignée;
  - Lorsque la clé électronique personnelle « *key fob* » est à l'intérieur du véhicule, le moteur est démarré ou arrêté en appuyant sur le bouton « *Engine Start – Stop* » et sur la pédale de frein;
18. La figure ci-après donne un aperçu visuel sur le déverrouillage des portes et de démarrage du moteur, en fonction de l'amplitude et de la force du signal de la clé électronique personnelle « *key fob* »;

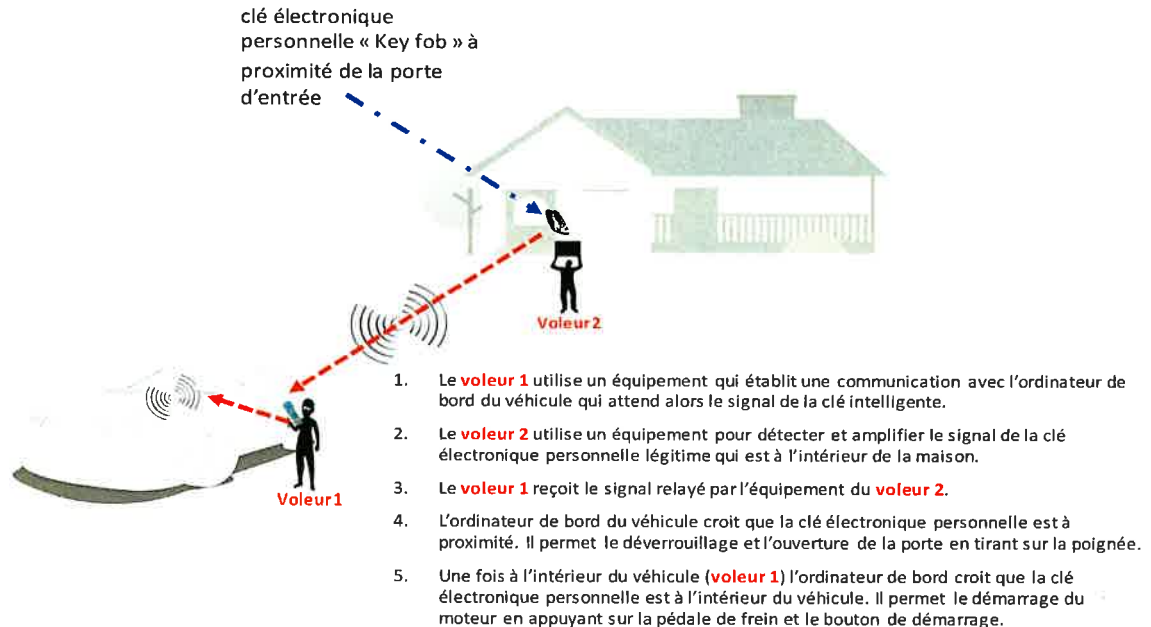
## Principe de fonctionnement du système de déverrouillage et de démarrage avec une clé électronique personnelle



### III. LE PIRATAGE INFORMATIQUE DU SIGNAL DE LA CLÉ ÉLECTRONIQUE PERSONNELLE « KEY FOB »

19. Le 19 février 2022, un reportage de l'émission JE sur la chaîne de télévision TVA révèle un défaut de sécurité du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », qui affecte les véhicules conçus, fabriqués ou importés et commercialisés au Québec par les défenderesses, tel qu'il appert de la **pièce P-5**;

20. Le vol du véhicule qui exploite ce défaut de sécurité prend peu de temps (souvent moins de deux minutes), tel qu'il appert de la **pièce P-6** (vidéos de vol);
21. Pour faciliter la compréhension de ce défaut de sécurité, le demandeur soumet à titre d'illustration le diagramme ci-après, inspiré notamment de l'étude « *Relay Attacks on Passive Keyless Entry and Start Systems in Modern Cars* » de l'ETH de Zurich, 2011, tel qu'il appert de la **pièce P-7**;



22. La facilité du vol démontre que les défenderesses ont implanté et commercialisé une technologie sans se soucier du niveau de sécurité approprié contre le vol;
23. Les attaques par relais qui exploitent ce défaut de sécurité des véhicules visés par la présente demande sont connues de l'industrie de la sécurité depuis plusieurs années;
24. L'association allemande Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, ci-après « ADAC », fondée en 1903 et qui compte plus de 21,42 millions d'adhérents, tel qu'il appert de la **pièce P-8**, réalise **depuis 2013** des tests de sécurité sur le système d'accès et de démarrage des véhicules avec une clé électronique personnelle « *key fob* »;



25. En date du 12 février 2024, les résultats rendus publics par cette association révèlent que, sur 648 véhicules testés, seuls 50 modèles sont convenablement sécurisés, tel qu'il appert de la **pièce P-9** (version française des tests)<sup>1</sup>;
26. Une grande partie de ces modèles de véhicules sont commercialisés au Québec;

#### **IV. LES FAITS PERTINENTS DONNANT OUVERTURE À LA PRÉSENTE DEMANDE D'AUTORISATION D'INTENTER UNE ACTION COLLECTIVE**

##### **A. ACHAT D'UN VÉHICULE ÉQUIPÉ D'UN SYSTÈME D'ACCÈS ET DE DÉMARRAGE AVEC UNE CLÉ ÉLECTRONIQUE PERSONNELLE**

27. Le ou vers le 26 juin 2018, le demandeur a acheté un véhicule de marque Toyota Highlander modèle 2018 équipé d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* »;
28. Le demandeur a pris possession du véhicule le ou vers le 4 juillet 2018;
29. Le véhicule a été acheté chez le concessionnaire Boulevard Toyota pour un montant de 48 000 \$ avec les taxes en sus, tel qu'il appert du contrat de vente, **pièce P-10**;
30. Lors de la vente et au moment de la prise de possession du véhicule, le commerçant n'a pas informé le demandeur sur le défaut de sécurité du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », qui rend le véhicule vulnérable à une attaque par relais;
31. Les présentations du commerçant concernaient pour l'essentiel les fonctionnalités du véhicule;
32. Lors de la livraison de ce véhicule, le demandeur s'est vu remettre un manuel du propriétaire, tel qu'il appert de la copie électronique, **pièce P-11**;
33. Rien dans le manuel du propriétaire remis au demandeur n'indique le défaut de sécurité qui permet de capter et relayer le signal de la clé électronique personnelle « *key fob* »;

---

<sup>1</sup> Conformément à l'avis de la Cour Supérieure du 28 septembre 2023 sur l'utilisation de solution d'intelligence artificielle, nous informons le tribunal que la traduction est réalisée avec la solution Google translate avec des adaptations afin de faciliter l'intelligibilité.

**B. VOL DU VÉHICULE DU DEMANDEUR ET DÉFAUT DE SÉCURITÉ DU SYSTÈME D'ACCÈS ET DE DÉMARRAGE AVEC UNE CLÉ ÉLECTRONIQUE PERSONNELLE**

34. Le ou vers le 17 avril 2022, le demandeur s'est fait voler son véhicule stationné dans l'entrée de la maison de sa fille à Boucherville;
35. Le soir du 16 avril 2022, le demandeur se souvient avoir vérifié le verrouillage des portes du véhicule au retour de sa marche;
36. Le demandeur se souvient également avoir gardé ses clés dans son manteau accroché près de la porte d'entrée de la maison;
37. Il n'y a rien dans les circonstances du vol – par exemple, débris de vitre cassée ou bruit dans la nuit – qui démontre une effraction, de sorte qu'il est probable qu'il s'agisse d'un vol par relais;
38. Il est probable que les voleurs aient présumé que la clé du véhicule soit près de la porte d'entrée de la résidence, à portée de leur capteur, ce qui était le cas et ce qui leur a permis de commettre un vol par relais;
39. C'est à l'occasion du vol que le demandeur a pris connaissance du défaut de sécurité de la clé intelligente qui est la cause du vol;
40. Selon l'enquêteur du service de police de Repentigny attiré au dossier, le Directeur des poursuites pénales et criminelles a autorisé des poursuites à l'encontre du ou des voleurs;

**C. AUGMENTATION DES VOLS DE VÉHICULES ET DES PRIMES D'ASSURANCE**

41. Au courant de l'année 2023, 1 714 314 véhicules neufs ont été immatriculés au Canada, dont 414 882 au Québec, tel qu'il appert de la **pièce P-12** (Statistique Canada);
42. Concernant les statistiques de vol de véhicules, le Journal de Québec rapporte les données suivantes dans son édition du 29 juin 2023, tel qu'il appert de la **pièce P-13** :

**VOLS DE VÉHICULES AU QUÉBEC**

ANNÉE	NOMBRE	COÛT MOYEN	COÛT TOTAL
2016	4440	18 108 \$	80,4 M\$
2017	5521	19 491 \$	107,6 M\$
2018	4972	22 327 \$	111 M\$
2019	5227	23 653 \$	123,6 M\$
2020	5420	28 469 \$	154,6 M\$
2021	8139	29 644 \$	241,3 M\$
2022	10 505	35 431 \$	372,2 M\$

**DE 2016 À 2022**

- Le nombre de véhicules volés a été multiplié par **2,4**
- Le coût moyen de chaque réclamation a été multiplié par **2**
- Le coût total des réclamations a été multiplié par **4,6**

*Source: Bureau d'assurance du Canada*

43. D'ailleurs, un spécialiste cité à la **pièce P-13** affirme ce qui suit : « Votre téléphone portable est mieux protégé que votre véhicule »;

## LES TÉLÉPHONES MIEUX CONÇUS

Pour Ryk Edelstein, «votre téléphone portable est mieux protégé que votre véhicule», non grâce à l'utilisation possible d'un code d'accès ou de données biométriques, «mais plutôt en raison du système derrière».

«Le téléphone portable est un système intégré comprenant de nombreuses fonctionnalités de sécurité, y compris, dans de nombreux appareils, une fonctionnalité appelée Environnement d'exécution de confiance (Trusted Execution Environment ou TEE). Son seul but est de fonctionner comme une enclave isolée pour traiter les processus de sécurité cryptographiques pour assurer à la fois les communications sécurisées entre l'appareil et les ressources externes, ainsi que pour la gestion du chiffrement des données stockées dans l'appareil», affirme-t-il.

44. Dans son édition du 9 février 2024, le Journal de Montréal rapporte que les primes d'assurance par véhicule ont augmenté en moyenne de 105 \$ au Québec, tel qu'il appert de la **pièce P-14**;
45. Dans l'article de l'émission la Facture de Radio-Canada intitulé « *Vol de voiture et primes d'assurance automobile* », tel qu'il appert de la **pièce P-15**, un intervenant mentionne ce qui suit :

### Les primes d'assurance s'envolent



Au Québec, sur 100 véhicules volés, 44 ne seront jamais retrouvés. C'est plus de 240 millions de dollars en dédommagements à déboursier pour les assureurs, et de bien mauvaises nouvelles pour leurs assurés!

**« De façon tangible, ça veut dire des primes d'assurance plus élevées pour les gens »,** dit Louis Cyr, de Dale-Pariseau LM. Selon lui, il y a un prix à payer pour conduire un véhicule prisé par les voleurs. **« Sur certains types de véhicules, la prime strictement reliée au vol peut représenter 25, 30, 35 % de la prime totale. Le fait de ne pas retrouver les véhicules peut avoir autant d'impact que ça. »**

46. Le Bureau d'assurance du Canada rapporte les faits suivants :

« Pour la première fois de leur histoire, les assureurs automobiles privés du Canada ont payé 1,2 milliard de dollars en réclamations pour vol en 2022, soit trois fois plus que ce qui a été payé en 2018. Cette tendance a continué de s'accroître au premier semestre 2023. »

tel qu'il appert de la **pièce P-16**;

47. L'association Équité a publié le classement des dix véhicules les plus volés au Québec en 2023, tel qu'il appert de la **pièce P-17**;
48. Les manuels propriétaires des dix véhicules les plus volés au Québec en 2023 (selon l'association Équité), tel qu'il appert de la **pièce P-18**, ne font pas mention du risque de vol par attaque relais du signal de la clé électronique personnelle « *key fob* »;

#### **D. COÛTS SOCIAUX DES VOLS DE VÉHICULES**

49. Le phénomène du vol de véhicules est qualifié de crise nationale, tel qu'il appert du reportage de JE titré « *Vol d'auto : une crise nationale* », **pièce P-2**;
50. Le 8 février 2024, le gouvernement fédéral du Canada a convoqué un sommet national sur le vol de véhicules, tel qu'il appert de la **pièce P-19**;
51. Dans son édition du 20 octobre 2023, le Journal de Montréal rapporte la création d'une escouade policière spécialisée pour lutter contre le vol de véhicules, **pièce P-20**;
52. Le 1<sup>er</sup> février 2024, Radio-Canada rapporte une dépense de 28 millions de dollars du gouvernement fédéral pour lutter contre le vol de véhicules, et l'ajout d'un supplément de 15 millions de dollars par ce même gouvernement quelques jours plus tard, tel qu'il appert de la **pièce P-21**;

### **V. LES PARTIES**

#### **LE DEMANDEUR**

53. Le demandeur est un ingénieur retraité et résident de Québec;
54. Tel qu'indiqué plus haut, le demandeur a acheté un véhicule équipé d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* » chez le concessionnaire de l'une des défenderesses;

#### **LE GROUPE**

55. Chaque membre du groupe a acheté ou loué de l'une des défenderesses un véhicule équipé d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* »;

56. Chaque membre du groupe a subi les mêmes préjudices relatifs à la franchise d'assurance, à l'augmentation de la prime et aux troubles et inconvénients à la suite du vol de son véhicule;
57. Chaque membre du groupe a droit à une indemnité payable par la défenderesse qui a commercialisé ou loué son véhicule;

### **LES DÉFENDERESSES**

58. Les défenderesses fabriquent ou importent et commercialisent au Québec des véhicules équipés du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* »;
59. Les défenderesses exercent des activités commerciales au Québec, tel qu'il appert notamment des états des renseignements, en liasse, **pièce P-22**;
60. En tant que fabricants, importateurs, vendeurs et locateurs, les défenderesses sont responsables de s'assurer que les véhicules vendus ou loués au Québec sont exempts d'un défaut de sécurité qui les expose à un risque indu de vol;

## **VI. LA RESPONSABILITÉ DES DÉFENDERESSES**

### **A. LES FAUTES**

#### **Défaut de conception**

61. Le système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* » ainsi que le port ODB pouvaient être rendus plus sécuritaires, mais les défenderesses ont négligé de le faire;
62. Les nombreux vols de véhicules sont la conséquence directe et immédiate des fautes des défenderesses en matière de sécurité, fautes qui ont facilité l'exécution des vols et ont permis la revente des véhicules volés dans un bon état;
63. Les défenderesses ont équipé leurs véhicules d'un système qu'elles savaient vulnérable à un vol par relais ou par un accès au port OBD et, de plus, elles continuent de le faire;
64. Il y a là une faute contributoire des défenderesses qui les rend responsables du vol des véhicules;

#### **Défaut d'information**

65. Lors de la vente et au moment de la prise de possession du véhicule, le commerçant n'a pas informé le demandeur sur le défaut de sécurité du système d'accès et de démarrage avec la clé intelligente, défaut qui rendait le véhicule très vulnérable au vol par relais;
66. Les défenderesses ont ainsi « passé sous silence un fait important » (*Loi sur la protection du consommateur*, article 228);
67. La présentation du commerçant ne portait que sur les fonctionnalités du véhicule;
68. Lors de la prise de possession, le demandeur s'est vu remettre un manuel du propriétaire, (pièce **P-11**), lequel n'indique pas le défaut de sécurité de la clé personnelle « *key fob* » permettant le vol par relais et, bien sûr, ne mentionne pas de précautions à prendre pour diminuer ce risque de vol;
69. Au contraire, on y retrouve le message suivant :

« Ne laissez jamais les clés à l'intérieur du véhicule lorsque vous quittez le véhicule. Ce système est conçu pour aider à la prévention du vol du véhicule, il ne constitue toutefois pas une garantie absolue contre les vols de véhicules. »

[soulignements ajoutés]
70. Le manuel du propriétaire est rédigé selon le seul scénario d'une clé laissée à l'intérieur du véhicule et passe sous silence le défaut de sécurité du système qui permet de capter et relayer le signal de la clé électronique personnelle « *key fob* »;
71. Ce message générique contre le vol ne rencontre pas l'exigence de l'article 228 de la *Loi sur la protection des consommateurs*;
72. De plus, hormis les cas de reprogrammation de la clé électronique personnelle « *key fob* » chez un concessionnaire autorisé, le manuel reste muet sur la possibilité de reprogrammer une nouvelle clé en ayant accès au port OBD;
73. Rien dans le manuel n'indique le risque du vol en se branchant au port OBD et la précaution à prendre pour empêcher l'accès au port OBD;
74. Les défenderesses sont responsables envers les membres du groupe pour les fautes suivantes :
  - a) Avoir omis ou négligé d'informer les acheteurs et les locataires de véhicules sur le défaut de sécurité du système en passant sous silence un fait important, notamment la possibilité de capter et relayer le signal de la clé

électronique personnelle « *key fob* » vers un autre dispositif permettant de déverrouiller et démarrer le véhicule (*Loi sur la protection du consommateur*, RLRQ, c. P-40.1, article 228);

- b) Avoir facilité et favorisé le vol de véhicules, en n'ayant pas implanté des mesures de sécurité raisonnables et suffisantes pour pallier le défaut de sécurité permettant de réaliser des attaques par relais de la clé électronique personnelle « *key fob* » et de pouvoir conduire le véhicule même en l'absence de celle-ci;



Test réalisé sur un modèle Jeep Grand Cherokee Limited X 2021

- c) Avoir facilité et favorisé le vol ainsi que le trafic international de véhicules en n'ayant pas prévu et mis en œuvre un mécanisme de sécurité physique ou logique permettant de contrôler l'accès au port OBD afin de réduire les possibilités de reprogrammation frauduleuse de clés électroniques personnelles par une personne non autorisée;
- d) Avoir commis une faute intentionnelle en continuant d'équiper les véhicules produits ou importés et commercialisés d'une technologie dont elles connaissent ou dont elles ne peuvent ignorer le défaut de sécurité qui les rend vulnérables aux attaques par relais;

### **Dommages et intérêts punitifs**

75. Les défenderesses ont commis une faute illicite et intentionnelle en continuant d'équiper les véhicules produits ou importés et commercialisés d'une technologie dont elles connaissent depuis longtemps ou dont elles ne pouvaient ignorer le défaut de sécurité qui les rend très vulnérables au vol par relais et par accès au port ODB;
76. La faute des défenderesses, qui se perpétue depuis de nombreuses années, constitue une atteinte illicite et intentionnelle;

77. À ce jour, aucune défenderesse n'a fait un rappel de véhicules pour corriger le défaut de sécurité des clés électroniques personnelles;
78. Le demandeur, personnellement et pour le groupe, demande des dommages-intérêts punitifs fondés sur la fonction « préventive » voulue par le législateur (C.c.Q., article 1621);
79. La *Loi sur la protection du consommateur* prévoit l'octroi de dommages-intérêts punitifs en pareil cas (article 272);
80. Les omissions des défenderesses, qui ont privilégié l'aspect marketing au détriment du droit à la sécurité, à la paisible jouissance du bien et à l'information des acheteurs, justifient une condamnation à des dommages-intérêts punitifs;
81. Chacune des défenderesses doit y être condamnée personnellement selon le nombre de véhicules commercialisés durant cette période;
82. La liquidation individuelle des dommages-intérêts punitifs est impraticable, inappropriée et trop onéreuse: en conséquence, il sera demandé au tribunal, comme mesure réparatrice, l'attribution de la somme à une association reconnue pour la protection des intérêts des consommateurs dans le domaine automobile ou à tout organisme public ou privé qui œuvre dans la lutte contre le vol de véhicules;
83. Les défenderesses vont continuer d'apporter diverses innovations à leurs produits, y compris la possibilité de véhicules sans chauffeur;
84. Le marketing et la publicité des défenderesses vont sûrement continuer à faire état de tous les avantages de ces innovations pour le consommateur, sans leur signaler, si l'on se fie au passé, les faiblesses de ces innovations quant à la sécurité des technologies utilisées;
85. Les dommages et intérêts punitifs doivent être suffisamment élevés pour que les défenderesses s'amendent et se préoccupent autant de la sécurité des technologies que du marketing de leur produit;
86. Pour atteindre cet objectif, il faut que chacune des défenderesses soit condamnée à payer en dommages et intérêts punitifs une somme de 1 500 \$ par véhicule qu'elle a commercialisé ou loué dans les trois (3) dernières années;

## **B. LE PRÉJUDICE**

87. À la suite du vol de son véhicule, le demandeur est resté six mois avec un vieux



véhicule prêté par son père et qui ne répond pas à ses besoins, notamment celui de traction d'une roulotte pour ses activités de camping;

88. Le demandeur a dû payer une franchise d'assurance qui s'élève à 250 \$, tel qu'il appert de la **pièce P-23**;
89. Pour son nouveau véhicule de marque Nissan, modèle Pathfinder, le demandeur a dû acheter une barrure de volant ainsi qu'un système de géolocalisation TAG et du burinage, tel qu'il appert des factures d'achat, en liasse, **pièce P-24**;
90. Selon les recommandations d'organismes reconnus, les propriétaires de véhicules équipés du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », sauf celle qui utilise la technologie UWB, doivent encourir des dépenses en équipements pour pallier ce défaut de sécurité et prévenir les risques de vol, tel qu'il appert de la **pièce P-25**;
91. Les dépenses en équipements qui doivent être assumées pour pallier ce défaut de sécurité sont décrites comme suit, tel qu'il appert de la copie des recherches effectuées pour l'acquisition de ces équipements, en liasse, **pièce P-26** :
  - Achat et installation d'un système de repérage d'un véhicule (système TAG ou équivalent) : le prix varie entre 250 \$ et un peu plus de 400 \$;
  - Burinage du véhicule : selon un magazine spécialisé, le prix est un peu plus de 250 \$;
  - Barre de protection du volant de direction : les prix varient de 25 à plus de 100 \$;
  - Sacoche ou caisse de protection des ondes de communication : les prix varient de 20 à plus de 100 \$;
  - Dispositif de protection du port OBD : un détaillant reconnu vend ce produit entre 200 et 254 \$; jusqu'à 426 \$ sur Amazon;
  - Détecteur de traceurs GPS (certains voleurs utilisent un traceur pour géolocaliser en tout temps le véhicule), les prix varient de 80 à plus de 150 \$;
  - Installation d'un système d'alarme : 230 \$, à l'exclusion des frais d'installation;

92. De l'avis de certains spécialistes interrogés par Radio-Canada, tel qu'il appert de la **pièce P-27**, « le système parfait d'antivol n'existe pas. C'est plutôt la combinaison de différents dispositifs qui assure la meilleure protection »;
93. Le demandeur a aussi dépensé temps et argent pour ses démarches auprès de la police et des assureurs et pour acquérir un nouveau véhicule et les accessoires de protection;
94. Le vol et ses conséquences excèdent largement le cadre d'un « usage normal » (*Loi sur la protection du consommateur*, article 38) d'un véhicule et sont une atteinte à la « jouissance paisible » d'un tel bien (*Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12, article 6);
95. La conduite des défenderesses depuis plusieurs années constitue une insouciance, une négligence et un écart considérable par rapport à la norme générale de prudence et de diligence vis-à-vis des droits du demandeur et des membres du groupe;
96. Les défenderesses ont également commis une faute intentionnelle en continuant depuis plusieurs années d'équiper les véhicules d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* » dont elles connaissent ou ne peuvent ignorer le défaut de sécurité, tout en omettant d'en informer les membres du groupe;
97. Au-delà des préjudices subis par les membres du groupe, le comportement des défenderesses a eu également des conséquences sur les fonds publics, tel qu'il appert des **pièces P-19 à P-21**;

### **C. LE LIEN DE CAUSALITÉ**

98. Au courant des dernières années, la majeure partie des véhicules commercialisés par les défenderesses sont équipés du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* »;
99. L'ampleur du phénomène de vol de véhicules est la conséquence directe et immédiate des fautes des défenderesses;
100. Elles ont introduit et ont continué d'équiper les véhicules d'un système de déverrouillage et de démarrage qu'elles savent vulnérable à une attaque par relais;
101. Le libre accès au port OBD sans aucune restriction ni mécanisme de sécurité approprié est une conséquence directe et immédiate du vol et du trafic des véhicules;

102. Les voleurs peuvent facilement et à faible coût se fabriquer une nouvelle clé en remplacement de la clé légitime tel qu'il appert de la **pièce P-2**;
103. Si les défenderesses avaient limité l'accès au port OBD par un protecteur physique ou logique avec un facteur d'authentification, elles auraient réduit considérablement le vol et la possibilité de reprogrammer une nouvelle clé;
104. En jurisprudence, il est admis qu'un comportement fautif est considéré comme causal (*causa causans*), s'il constitue un facteur contributif du préjudice;
105. Cette condition (facteur contributif) est rencontrée dans la présente demande d'autorisation d'exercer une action collective;
106. En effet, les défenderesses ont mis en vente des véhicules équipés d'une technologie dont elles savent ou ne peuvent ignorer le défaut de sécurité qui facilite et favorise le vol;

## **VII. INDEMNISATION DES MEMBRES DU GROUPE**

107. Le demandeur et les membres du groupe sont en droit de demander le versement de dommages-intérêts compensatoires et punitifs vu la faute intentionnelle des défenderesses incompatible avec les objectifs poursuivis par le législateur dans la *Loi sur la protection du consommateur* (RLRQ, c. P-40.1) et aux articles 6 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12;
108. La faute intentionnelle est d'autant plus grave que l'association allemande Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, l'ADAC, mentionne dans un document public (tests sur les véhicules), tel qu'il appert de la **pièce P-9**, que le constructeur BMW propose de corriger le défaut de sécurité sur certains modèles;
109. L'association allemande rapporte une déclaration de ce constructeur :

« ... Pour les véhicules produits avant la production en série de la nouvelle télécommande radio, BMW propose un équipement ultérieur pour les séries 5, 6, 7, X3, X4 (série G), X1, X2, Série 2 Active Tourer, Série 2 Gran Tourer, MINI (série F) et les dérivés i3 et i8 sur le marché.

De plus, les modèles X5 (F15) et X6 (F16) peuvent être mis à jour et ainsi bénéficier des développements techniques dans le secteur de la sécurité.

Avec une telle mise à jour, toutes les clés numériques du client sont remplacées par de nouvelles. Les anciennes clés seront désactivées.

De plus, le véhicule est reprogrammé et recodé. Cela nécessite un séjour en atelier d'environ une journée. BMW prend en charge 70 % du coût des nouvelles clés. Les 30 % restants reviennent au client. Ce prix varie selon le type de clé. De plus, le client doit déboursier environ 150 euros pour effectuer les modifications logicielles sur le véhicule [...] <sup>2</sup> » [Soulignements ajoutés]

110. Cette déclaration du constructeur BMW démontre qu'il est possible de corriger le défaut de sécurité sur certains modèles;
111. À ce jour, aucune défenderesse n'a fait un rappel de véhicules pour corriger le défaut de sécurité du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* » ou via le port OBD;
112. Le demandeur et les membres du groupe victimes du vol de leur véhicule à la suite d'une attaque par relais de la clé électronique personnelle « *key fob* » ou via le port OBD demandent d'être indemnisés à hauteur de mille cinq cents dollars (1 500 \$) sauf à parfaire, plus les intérêts depuis les présentes au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue au C.c.Q.;
113. Le demandeur et les membres du groupe demandent des dommages punitifs sur la base de l'article 272 de la *Loi sur la protection du consommateur*, des articles 6 et 49 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, et de la fonction de dissuasion et de prévention mise de l'avant par le législateur à l'article 1621 C.c.Q.;
114. L'ampleur des fautes des défenderesses, aggravée par leur faute intentionnelle à remédier avec diligence aux problèmes soulevés par l'usage du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », en privilégiant l'aspect marketing au détriment du droit à l'information sur un fait important, justifie que le demandeur et chaque membre de groupe réclament un montant forfaitaire de de mille cinq cents dollars (1 500 \$), sauf à parfaire, à titre de dommages punitifs pour chaque véhicule équipé de ce système et immatriculé au Québec dans les trois (3) dernières années à compter de la présente demande, à l'exclusion des véhicules équipés de la technologie UWB;

---

<sup>2</sup> Conformément à l'avis de la Cour supérieure du 28 septembre 2023 sur l'utilisation de solution d'intelligence artificielle, nous informons le tribunal que la traduction est réalisée avec la solution Google Translate avec des adaptations afin de faciliter l'intelligibilité.

**LES CRITÈRES DE L'AUTORISATION (C.P.C. ART. 575)**

**QUESTIONS IDENTIQUES, SIMILAIRES OU CONNEXES SOULEVÉES PAR CETTE ACTION COLLECTIVE (C.P.C., 575(1))**

115. La nature du recours que le demandeur entend exercer pour le compte des membres du groupe est une action en responsabilité civile pour dommages-intérêts compensatoires et punitifs à l'encontre des défenderesses afin de sanctionner leurs fautes, y compris leurs fautes illicites et intentionnelles, leurs omissions et leur négligence;
116. Les questions de faits et de droit identiques, similaires ou connexes soulevées par cette demande d'action collective sont :
- a) Les défenderesses ont-elles commis une faute en équipant leurs véhicules d'une technologie qui rend ces véhicules particulièrement vulnérables au vol?
  - b) Les défenderesses ont-elles manqué à leur obligation en vertu de l'article 228 de la *Loi sur la protection du consommateur* (RLRQ, c. P-40.1) de porter à l'attention des membres du groupe tout fait important, notamment la possibilité de capter et relayer le signal de la clé électronique personnelle vers un autre dispositif permettant de déverrouiller et démarrer le véhicule?
  - c) Les défenderesses ont-elles commis une atteinte illicite et intentionnelle au droit à l'information et à la paisible jouissance du demandeur et des membres du groupe sur leur bien, en continuant d'équiper les véhicules d'une technologie dont elles connaissent ou dont elles ne peuvent ignorer le défaut de sécurité qui les rend vulnérables aux attaques par relais et par accès au port OBD?
  - d) Les défenderesses ont-elles manqué à leur obligation de mettre en œuvre des mesures de sécurité raisonnables et suffisantes pour sécuriser le système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* »?
  - e) Les défenderesses ont-elles manqué à leur obligation édictée à l'article 38 de la *Loi sur la protection du consommateur*?

- f) Les défenderesses sont-elles responsables par leur faute contributoire au vol des véhicules?
- g) Un montant forfaitaire de mille cinq cents dollars (1 500 \$) à chaque membre du groupe, sauf à parfaire, est-il approprié à titre de dommages et intérêts compensatoires?
- h) Quel est le montant approprié des dommages-intérêts punitifs à recouvrer de chaque défenderesse? Une somme de mille cinq cents dollars (1 500 \$) par véhicule commercialisé au courant des trois (3) dernières années à compter des présentes assurera-t-elle la fonction préventive poursuivie par le législateur?

**LES FAITS ALLÉGUÉS PARAISSENT JUSTIFIER LES CONCLUSIONS RECHERCHÉES (C.P.C. 575(2))**

117. Le demandeur soumet avec respect que « les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées » tel qu'exigé par l'article 575 (2) C.p.c.;

**LA COMPOSITION DU GROUPE (C.P.C., 575(3))**

118. Le groupe comprend :

« Toute personne physique, consommatrice au sens de la *Loi sur la protection du consommateur*, RLRQ, c. P-40.1, domiciliée ou résidant au Québec, victime du vol d'un ou plusieurs véhicules équipés d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », fabriqués ou importés et commercialisés au Québec par l'une des défenderesses dans les trois (3) dernières années à compter de la date du dépôt de la présente demande d'autorisation d'exercer une action collective »;

119. La composition du groupe rend impossible l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou la jonction d'instances;

120. Une poursuite individuelle par chacun des membres du groupe ne serait pas économique en plus de ne pas constituer une utilisation adéquate et efficace des ressources judiciaires;

121. L'action collective est le moyen approprié pour résoudre efficacement et équitablement le présent litige sans encombrer la cour et le système de justice avec

une multitude de recours individuels, en plus de permettre d'éviter le risque de décisions contradictoires sur les mêmes faits et questions;

122. Tous les membres du groupe ont en commun d'être propriétaire ou locataire d'un ou plusieurs véhicules équipés d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », fabriqués ou importés et commercialisés au Québec par l'une des défenderesses et d'avoir été victimes de vol de leur véhicule à la suite d'une attaque relais ou par le port OBD;
123. Le nombre de membres du groupe est si élevé que la jonction de plusieurs actions ne serait tout simplement ni pratique ni envisageable;
124. La condition prévue au paragraphe 575(3) du *Code de procédure civile* (RLRQ, c. C-25.01), relativement à la composition du groupe, nécessaire pour obtenir l'autorisation du tribunal afin d'exercer le présent recours, est satisfaite;

**LE DEMANDEUR EST EN MESURE D'ASSURER UNE REPRÉSENTATION ADÉQUATE DU GROUPE (C.P.C. 575(4))**

125. Le demandeur est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe;
126. Le demandeur est victime de vol de son véhicule équipé d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* »;
127. Le demandeur a assumé des frais pour implanter des mécanismes de sécurité additionnels (barrure de volant, systèmes TAG, burinage) afin de pallier ce défaut de sécurité du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* » de son nouveau véhicule;
128. Le demandeur a également payé une franchise et assumé une augmentation de sa prime d'assurance;
129. Le demandeur a une connaissance personnelle de la cause d'action alléguée dans la présente demande et il comprend bien les faits donnant ouverture à sa réclamation ainsi qu'à celle des membres;
130. Le demandeur fait partie du groupe et a un intérêt personnel à rechercher les conclusions demandées;

131. Le demandeur est donc en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres au sens du paragraphe 575(4) du *Code de procédure civile* (RLRQ, c. C-25.01);

**VIII. LA PRÉSENTE ACTION COLLECTIVE DOIT ÊTRE INTENTÉE DANS LE DISTRICT DE QUÉBEC**

132. Le demandeur propose que l'action collective soit exercée devant la Cour supérieure siégeant dans le district judiciaire de Québec pour les motifs ci-après exposés;
133. Le demandeur réside dans le district judiciaire de Québec;
134. Le recours porte notamment sur les obligations imposées par la *Loi sur la protection du consommateur* et, suivant le premier alinéa de l'article 43 du *Code de procédure civile* (RLRQ, c. C-25.01), lorsqu'une demande porte sur un contrat de consommation, la juridiction compétente est celle du domicile ou de la résidence du consommateur, que ce dernier soit demandeur ou défendeur;

**IX. CONCLUSIONS RECHERCHÉES**

135. **STATUER** que les défenderesses sont responsables par leurs fautes contributives de conception et d'information, du vol des véhicules des membres du groupe;
136. **STATUER** que les défenderesses n'ont pas informé les acheteurs d'un fait important, soit le défaut de sécurité du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », et les précautions à prendre en conséquence;
137. **STATUER** que les défenderesses ont commis une atteinte illicite et intentionnelle au droit du demandeur et des membres du groupe à la jouissance paisible de leur bien;
138. **CONDAMNER** chacune des défenderesses à indemniser les membres du groupe pour le vol de leurs véhicules, à hauteur de mille cinq cents dollars (1 500 \$) sauf à parfaire, plus les intérêts depuis les présentes au taux légal et l'indemnité additionnelle du Code civil du Québec;
139. **ORDONNER** le recouvrement individuel de ces indemnités;
140. **CONDAMNER** en outre chacune des défenderesses à payer des dommages-intérêts punitifs à hauteur de mille cinq cents dollars (1 500 \$) par véhicule commercialisé au Québec depuis trois (3) ans des présentes, avec intérêts et l'indemnité additionnelle



depuis le jugement à intervenir, à l'exclusion des véhicules équipés de la technologie UWB;

141. **ORDONNER** le versement des montants obtenus à titre de dommages punitifs à un organisme à but non lucratif de protection des droits des consommateurs dans le domaine automobile, ou à tout autre organisme public ou privé désigné par la cour et qui intervient dans la lutte contre le vol de véhicules;
142. **ORDONNER** aux défenderesses de faire un rappel pour les véhicules qui s'y prêtent, afin de faire une mise à jour du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* » pour le rendre sécuritaire et résilient au vol par attaque relais;
143. **LE TOUT** avec frais de justice incluant tous les frais afférents à une action collective dont les frais d'avis et les débours du représentant;

**POUR CES MOTIFS, PLAISE À CETTE COUR :**

**ACCUEILLIR** la présente *Demande pour obtenir l'autorisation d'exercer une action collective et pour se voir attribuer le statut de représentant*;

**AUTORISER** l'exercice d'une action collective sous forme d'une demande introductive d'instance en dommages compensatoires et dommages et intérêts punitifs à l'encontre des défenderesses;

**AUTORISER** l'exercice de l'action collective ci-dessus décrite, pour dommages-intérêts compensatoires et punitifs, pour le compte du groupe de personnes ci-après décrit :

« Toute personne physique, consommatrice au sens de la *Loi sur la protection du consommateur*, RLRQ, c.P-40.1, domiciliée ou résidant au Québec, victime du vol d'un ou plusieurs véhicules équipés d'un système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », fabriqués ou importés et commercialisés au Québec par l'une des défenderesses dans les trois (3) dernières années à compter de la date du dépôt de la présente demande d'autorisation d'exercer une action collective »;

**ATTRIBUER** au demandeur André Lacroix le statut de représentant aux fins d'exercer l'action collective envisagée pour le compte du groupe ainsi décrit;

**IDENTIFIER** comme suit les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement :

- a) Les défenderesses ont-elles commis une faute en équipant leurs véhicules d'une technologie qui rend ces véhicules particulièrement vulnérables au vol?
- b) Les défenderesses ont-elles manqué à leur obligation en vertu de l'article 228 de la *Loi sur la protection du consommateur* (RLRQ, c. P-40.1) de porter à l'attention des membres du groupe tout fait important, notamment la possibilité de capter et relayer le signal de la clé électronique personnelle vers un autre dispositif permettant de déverrouiller et démarrer le véhicule?
- c) Les défenderesses ont-elles commis une atteinte illicite et intentionnelle au droit à l'information et à la paisible jouissance du demandeur et des membres du groupe sur leur bien en continuant d'équiper les véhicules d'une technologie dont elles connaissent ou dont elles ne peuvent ignorer le défaut de sécurité qui les rend vulnérables aux attaques par relais et par accès au port OBD?
- d) Les défenderesses ont-elles manqué à leur obligation de mettre en œuvre des mesures de sécurité raisonnables et suffisantes pour sécuriser le système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* »?
- e) Les défenderesses ont-elles manqué à leur obligation édictée à l'article 38 de la *Loi sur la protection du consommateur*?
- f) Les défenderesses sont-elles responsables par leur faute contributoire au vol des véhicules?
- g) Un montant forfaitaire de mille cinq cents dollars (1 500 \$) à chaque membre du groupe, sauf à parfaire, est-il approprié à titre de dommages et intérêts compensatoires?
- h) Quel est le montant approprié des dommages-intérêts punitifs à recouvrer de chaque défenderesse? Une somme de mille cinq cents dollars (1 500 \$) par véhicule commercialisé assurera-t-elle la fonction préventive poursuivie par le législateur?

**IDENTIFIER** comme suit les conclusions recherchées :

**STATUER** que les défenderesses sont responsables par leurs fautes contributives de conception et d'information, du vol des véhicules des membres du groupe;

**STATUER** que les défenderesses n'ont pas informé les acheteurs d'un fait important, soit le défaut de sécurité du système d'accès et de démarrage avec une clé électronique personnelle « *key fob* », et les précautions à prendre en conséquence;

**STATUER** que les défenderesses ont commis une atteinte illicite et intentionnelle au droit du demandeur et des membres du groupe à la jouissance paisible de leur bien;

**CONDAMNER** chacune des défenderesses à indemniser les membres du groupe pour le vol de leurs véhicules, à hauteur de mille cinq cents dollars (1 500 \$) sauf à parfaire, plus les intérêts depuis les présentes au taux légal et l'indemnité additionnelle du C.c.Q.;

**ORDONNER** le recouvrement individuel de ces indemnités;

**CONDAMNER** en outre chacune des défenderesses à payer des dommages-intérêts punitifs à hauteur de mille cinq cents dollars (1 500 \$) par véhicule commercialisé au Québec depuis trois ans des présentes, avec intérêts et l'indemnité additionnelle depuis le jugement à intervenir, à l'exclusion des véhicules équipés de la technologie UWB;

**ORDONNER** le versement des montants obtenus à titre de dommages punitifs à un organisme à but non lucratif de protection des droits des consommateurs dans le domaine automobile, ou à tout autre organisme public ou privé désigné par la cour et qui intervient dans la lutte contre le vol de véhicules;

**ORDONNER** aux défenderesses de faire un rappel pour les véhicules qui s'y prêtent, afin de faire une mise à jour du système d'accès et de démarrage avec

une clé électronique personnelle « *key fob* » pour le rendre sécuritaire et résilient au vol par attaque relais;

**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;

**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 venir;

**ORDONNER** la publication d'un avis aux membres du groupe conformément à l'article 576 du *Code de procédure civile* (RLRQ, c. C-25.01) selon les termes et modalités que la cour verra à déterminer, et dont l'un des moyens pourrait être : la création d'une page Web aux frais des défenderesses, laquelle reproduit l'avis aux membres du groupe, avec les référencements à être déterminés pour la durée complète des procédures;

**LE TOUT** avec frais de justice, incluant tous les frais afférents à une action collective, dont les frais d'avis et les débours du représentant;

Québec, le 30 avril 2024

*Bouchard + Avocats Inc.*

---

**BOUCHARD + AVOCATS INC.**

**Me Éric Bouchard**

**Me Elhadji Madiara Niang**

**Me Jean Rhéaume**

Avocats du demandeur

825, boulevard Lebourgneuf, bureau 200

Québec (Québec) G2J 0B9

Téléphone : (418) 622-6699

Télécopieur : (418) 628-1912

Courriels : [notification@bouchardavocats.com](mailto:notification@bouchardavocats.com)

[ericbouchard@bouchardavocats.com](mailto:ericbouchard@bouchardavocats.com)

[elhadjiniang@bouchardavocats.com](mailto:elhadjiniang@bouchardavocats.com)

[jeanrheaume@bouchardavocats.com](mailto:jeanrheaume@bouchardavocats.com)

Notre dossier : 10984-0601

**CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE QUÉBEC**

**COUR SUPÉRIEURE**  
(Chambre des actions collectives)

**N° : 200-06-000261-241**

**ANDRÉ LACROIX**

*Demandeur*

-c.-

**TOYOTA CANADA INC.**

-et-

**AL.**

*Défenderesses*

**DEMANDE POUR OBTENIR L'AUTORISATION  
D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE ET POUR  
SE VOIR ATTRIBUER LE STATUT  
DE REPRÉSENTANT  
(Articles 574 ss. C.p.c.)**

**BOUCHARD + AVOCATS INC.**

825, boulevard Lebourgneuf, bureau 200

Québec (Québec) G2J 0B9

Tél. : 418 622-6699

Télec. : 418 628-1912

Code : BB 3925

Casier n° : 100

Notification : [notification@bouchardavocats.com](mailto:notification@bouchardavocats.com)

Notre dossier : 10984-0601

**M<sup>e</sup> Elhadji Madiara Niang**

**M<sup>e</sup> Éric Bouchard**

**M<sup>e</sup> Jean Rhéaume**