

CANADA

**COUR SUPÉRIEURE
(Recours Collectif)**

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO.: 500-06-000261-046

STÉPHANE VERMETTE, [REDACTED]
[REDACTED]

Demandeur/Représentant

- et -

**ASSOCIATION POUR LA PROTECTION
AUTOMOBILE**, personne morale légalement
constituée sous la partie III de la Loi sur les
compagnies (L.R.Q., chapitre C-67.2), ayant
son siège social au 292, boul. St-Joseph Ouest,
MONTRÉAL, district judiciaire de Montréal
(Québec) H2V 2N7;

Demanderesse/Représentante

(le Demandeur/Représentant désigné et la
Demanderesse/Représentante sont ci-après
parfois désignés collectivement les « Co-
Demandeurs/Représentants »)

c.

GENERAL MOTORS DU CANADA LIMITÉE,
personne morale légalement constituée ayant
une place d'affaires au 5000, route Trans-
Canadienne, POINTE-CLAIRE, district judiciaire
de Montréal (Québec) H9R 4R2;

- et -

GENERAL MOTORS CORPORATION,
personne morale légalement constituée ayant
son siège social au 300, Renaissance Center,
DETROIT, Michigan, 48265-3000 USA;

Défenderesses

**REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE DANS LE CADRE
D'UN RECOURS COLLECTIF
(articles 1011 et suivants C.p.c.)**

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE SIÉGEANT
DANS ET POUR LE DISTRICT DE MONTRÉAL EN CHAMBRE DES RECOURS
COLLECTIFS, LES DEMANDEURS/REPRÉSENTANTS EXPOSENT
RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

1 1. La description du Groupe:

1.1 Les Co-Demandeurs/Représentants ont été autorisés à exercer un recours collectif pour le compte de toutes les personnes physiques, personnes morales de droit privé, sociétés ou associations formant le groupe ci-après décrit, soit:

« toutes les personnes physiques résidant au Québec et toutes les personnes morales de droit privé, sociétés ou associations résidant au Québec et comptant, en tout temps au cours de la période de 12 mois qui précède la présente requête pour autorisation sous leur direction ou sous leur contrôle au plus 50 personnes liées à elles par contrat de travail, qui ont acheté ou loué un véhicule de marque Chevrolet, modèle Venture des années 1997 à 2004, ou un véhicule de marque Pontiac, modèles Trans Sport/Montana des années 1997 à 2004, ou un véhicule de marque Oldsmobile, modèle Silhouette des années 1998 à 2004, faisant l'objet et/ou ayant fait l'objet de problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture »;

(ci-après le « Groupe ») le tout conformément au jugement rendu le 26 septembre 2008 par la Cour d'appel produit comme pièce **P-1**;

1.2 Les Co-Demandeurs/Représentants ont fait publier les Avis aux membres tel que requis par le jugement, pièce **P-1**, le tout tel qu'il appert des découpures de journaux et factures communiquées en liasse comme pièce **P-2**;

2. La description des parties:

- 2.1 La Demanderesse/Représentante, l'Association pour la protection automobile (la « Demanderesse/Représentante APA »), est une personne morale constituée en vertu de la Partie III de la *Loi sur les compagnies*, le tout tel qu'il appert plus amplement du rapport CIDREQ de la Demanderesse/Représentante APA communiqué sous la côte **P-3**;
- 2.2 Le Demandeur/Représentant Stéphane Vermette (le « Demandeur/Représentant Vermette ») est membre de la Demanderesse/Requérante APA tel qu'il appert d'une copie de la carte de membre communiquée comme pièces **P-4**;
- 2.3 L'intérêt du Demandeur/Représentant Vermette dans le présent recours est lié aux objets pour lesquels la Demanderesse/Requérante APA a été constituée, soit la promotion des intérêts des consommateurs dans le domaine de l'automobile;
- 2.4 Le Demandeur/Représentant Vermette fait partie du Groupe ci-haut décrit pour le compte duquel les Co-Demandeurs/Représentants exerce le présent recours collectif;
- 2.5 La Défenderesse General Motors du Canada Limitée (« GM Canada ») est une personne morale incorporée au Canada qui, selon toute vraisemblance, fait le commerce de gros au Québec de véhicules automobiles, dont les véhicules de marque Chevrolet Venture, Pontiac Trans Sport/Montana et Oldsmobile Silhouette, le tout tel qu'il appert plus amplement du rapport CIDREQ de la Défenderesse GM Canada produit au soutien des présentes sous la cote **P-5**;

- 2.6 Quoique le rapport CIDREQ de la Défenderesse GM Canada, pièce **P-5**, indique que son siège social se retrouve au 5000, route Trans-Canadienne à Pointe-Claire, le rapport STRATEGIS indique que son siège social se retrouve plutôt au 1908 Colonel Sam Drive à Oshawa en Ontario, le tout tel qu'il appert plus amplement du rapport STRATEGIS de la Défenderesse GM Canada produit au soutien des présentes sous la cote **P-6**;
- 2.7 La Défenderesse General Motors Corporation (« GM USA ») est une personne morale incorporée au États-Unis qui, selon toute vraisemblance, fabrique des véhicules automobiles, dont les véhicules de marque Chevrolet Venture, Pontiac Trans Sport/Montana et Oldsmobile Silhouette, et qui les distribue au Canada par l'intermédiaire de GM Canada;
- 2.8 La Défenderesse GM USA n'a pas d'établissement connu au Canada;

3. Les faits donnant ouverture à un recours individuel de la part du Demandeur/Représentant Vermette contre les Défenderesses:

- 3.1 Du mois de mars 1998 au mois d'avril 2001, le Demandeur/Représentant Vermette était locataire d'origine d'un véhicule neuf de marque Chevrolet Venture (de l'année 1998) et depuis le mois d'avril 2001, le Demandeur/Représentant Vermette a été propriétaire d'origine de ce même véhicule jusqu'en date du 31 juillet 2007 alors qu'il a vendu ledit véhicule en se réservant ses droits à la créance visée par le présent recours (ci-après désigné le « Véhicule du Demandeur/Représentant Vermette »), le tout tel qu'il appert plus amplement du bail daté du 28 mars 1998, de la facture de vente datée du 25 avril 2001 et du contrat de vente daté du 31 juillet 2007 du Véhicule du Demandeur/Représentant Vermette produits en liasse au soutien des présentes sous la cote **P-7**;

- 1.2 3.2 Vers la fin du mois d'août et/ou vers le début du mois de septembre 2004, le Demandeur/Représentant Vermette a constaté deux taches de rouille anormales sur le toit de son véhicule;
- 3.3 À ce moment, le Véhicule du Demandeur/Représentant Vermette n'indiquait qu'environ 115 000 kilomètres à son odomètre;
- 3.4 Le Demandeur/Représentant Vermette s'est alors rendu chez Station Service O.M. Inc. à Laval pour faire inspecter cette corrosion par un mécanicien;
- 3.5 Le mécanicien sur place l'a informé qu'il s'agissait d'une corrosion anormale et prématurée et qu'il devrait informer la Défenderesse GM Canada à cet effet;
- 3.6 Quelques jours plus tard, le Demandeur/Représentant Vermette s'est rendu chez Ste-Thérèse Autos Inc. (un concessionnaire des Défenderesses) pour faire réparer son véhicule;
- 3.7 Le mécanicien sur place a constaté les deux taches de rouille sur le toit et a demandé au Demandeur/Représentant Vermette d'ouvrir la valise arrière de son véhicule;
- 3.8 En ouvrant la valise arrière du véhicule, le Demandeur/Représentant Vermette a constaté qu'il y avait d'autres taches de rouille à l'extrémité arrière du toit du véhicule;
- 3.9 Ne paraissant pas surpris que ses soupçons se soient avérés bien fondés, le mécanicien a par la suite informé le Demandeur/Représentant Vermette que : « ce n'est pas le premier comme ça, j'ai l'habitude de voir ça sur les Chevrolet Venture et les Pontiac Trans Sport/Montana »;

- 3.10 Le directeur du département carrosserie de Ste-Thérèse Autos Inc., M. Richard Allard, étant absent cette journée-là, le Demandeur/Représentant Vermette s'est rendu chez Boisvert Pontiac Buick Ltée à Blainville (un autre concessionnaire des Défenderesses) pour plus d'information;
- 3.11 La représentante de Boisvert Pontiac Buick Ltée a référé le Demandeur/Représentant Vermette au centre de réparation automobile Fix Auto Blainville;
- 3.12 Le mécanicien sur place chez Fix Auto Blainville n'a été guère plus rassurant, ce dernier a informé le Demandeur/Représentant Vermette que la corrosion sur le véhicule était « *de bord en bord* », à un point tel « *qu'un simple petit coup de pic pourrait traverser la tôle sans problème* » et que le Demandeur/Représentant Vermette « *ne pourra pas passer l'hiver avec ça* »;
- 3.13 C'est à ce moment que le mécanicien a avisé le Demandeur/Représentant Vermette qu'il y avait deux moyens de traiter le problème, soit 1) de faire une simple « retouche », ce qui, selon le mécanicien, ne garantissait en rien que le problème ne ressurgisse pas par la suite et équivalait à ni plus ni moins qu'une simple intervention esthétique et temporaire ou 2) changer le toit du véhicule à un coût d'environ DEUX MILLE CINQ CENT DOLLARS (2 500,00 \$);
- 3.14 Le mécanicien a également ajouté que ces coûts ne seraient pas couverts par les Défenderesses, car la garantie offerte par ces dernières était expirée;
- 3.15 Quelques jours plus tard, le Demandeur/Représentant Vermette a communiqué avec le centre de service à la clientèle de la Défenderesse GM Canada pour leur expliquer que le toit de son véhicule accusait une corrosion prématurée et exiger des Défenderesses qu'elles défraient les coûts pour faire changer son toit;

- 3.16 La représentante des Défenderesses, Mme Ginette Trudel, a conseillé au Demandeur/Représentant Vermette de se rendre à nouveau chez Ste-Thérèse Autos Inc. pour « *faire monter un dossier et prendre des photos* »;
- 3.17 Vers la mi-septembre 2004, le Demandeur/Représentant Vermette s'est donc déplacé de nouveau chez Ste-Thérèse Autos Inc. pour faire monter un dossier, prendre des photos et exiger à nouveau que les Défenderesses défraient les coûts pour faire changer le toit de son véhicule;
- 3.18 Suite à cette inspection, le directeur du département carrosserie de Ste-Thérèse Autos Inc., M. Richard Allard, a avisé le Demandeur/Représentant Vermette qu'il communiquerait avec lui dès qu'il aurait reçu les commentaires de « l'aviseur technique »;
- 3.19 Trois semaines plus tard, étant toujours sans nouvelles de M. Richard Allard, le Demandeur/Représentant Vermette a appelé ce dernier pour avoir l'heure juste;
- 3.20 Durant cet appel téléphonique, M. Richard Allard a confirmé au Demandeur/Représentant Vermette que les Défenderesses n'assumeraient pas les frais de réparation de son véhicule;
- 3.21 Suite à ce refus, le Demandeur/Représentant Vermette a immédiatement communiqué avec la Demanderesse/Représentante APA qui l'a informé que plusieurs propriétaires/locataires de véhicules Chevrolet Venture et Pontiac Trans Sport/Montana s'étaient récemment plaints du même problème;
- 3.22 Vers le début du mois d'octobre 2004, le Demandeur/Représentant Vermette a communiqué de nouveau avec Mme Ginette Trudel du centre de service à la clientèle de la Défenderesse GM Canada pour exiger que les Défenderesses défraient les coûts pour faire changer le toit de son véhicule;

- 3.23 En réponse aux demandes du Demandeur/Représentant Vermette, Mme Ginette Trudel lui a répondu qu'elle regarderait le dossier de plus près et communiquerait avec lui sous peu;
- 3.24 Environ deux jours plus tard, Mme Ginette Trudel a confirmé au Demandeur/Représentant Vermette que les Défenderesses n'assureraient pas les frais de réparation de son véhicule;
- 3.25 Suite à cet autre refus, le Demandeur/Représentant Vermette a donc demandé de s'adresser au supérieur de Mme Ginette Trudel, celle-ci lui a indiqué que quelqu'un le contacterait bientôt;
- 3.26 Deux jours plus tard, soit le 6 octobre 2004, un autre représentant de la Défenderesse GM Canada, cette fois-ci appelant d'Oshawa en Ontario, a contacté le Demandeur/Représentant Vermette pour l'aviser que les Défenderesses n'assureraient pas les frais de réparation de son véhicule;
- 3.27 Le 11 novembre 2004, le Demandeur/Représentant Vermette s'est rendu chez Fix Auto Blainville pour obtenir un estimé formel et en bonne et due forme d'un centre de réparation automobile afin d'établir le montant des frais de réparation de son véhicule;
- 3.28 Le montant de l'estimé fourni par Fix Auto Blainville s'élève à DEUX MILLE HUIT CENT TRENTE CINQ DOLLARS (2 835,00 \$), le tout tel qu'il appert plus amplement de l'estimé de Fix Auto Blainville daté du 11 novembre 2004 produit au soutien des présentes sous la cote **P-8**;
- 3.29 Par ces nombreux refus de vouloir défrayer les coûts de réparation du Véhicule du Demandeur/Représentant Vermette, les Défenderesses se déchargent impunément de leurs obligations légales;

- 3.30 Considérant que les Défenderesses sont des vendeurs professionnels, l'existence du vice caché au moment de la vente est présumée puisque le mauvais fonctionnement du bien ou sa détérioration est survenu prématurément par rapport à des biens identiques ou de même espèce puisque aucun tel problème de corrosion partant de l'intérieur vers l'extérieur ne devrait se présenter dans la vie d'un véhicule adéquatement conçu et construit;
- 3.31 Conséquemment, le Véhicule du Demandeur/Représentant Vermette étant couvert par la garantie légale de qualité et de bon fonctionnement, le Co-Reqüérant Vermette réclame à bon droit le remboursement des sommes qui ont été encourues pour faire remplacer son toit et toute autre pièce de son véhicule faisant l'objet de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture puisqu'il s'agit d'un vice caché de conception et/ou de fabrication;
- 3.32 Les sommes déboursées pour et à l'acquit du Demandeur/Représentant mais sans subrogation s'élèvent au montant de 7 425,51 \$, tel qu'il appert de la facture de Carrosserie Hochelaga ltée en date du 2 décembre 2005 qui détaillent les travaux effectués ainsi que des photographies communiquées comme pièce **P-9**;
- 1.3 3.33 Les Défenderesses sont responsables de rembourser ces sommes au Demandeur/Représentant Vermette afin qu'il puisse lui-même rembourser les dépenses engagées à son bénéfice et au bénéfice du Groupe par ses procureurs mandataires;
- 1.4 3.34 En effet, les Défenderesses assument l'obligation légale de fournir un bien qui doit servir à l'usage normal auquel il est destiné et ce, pour une durée raisonnable eu égard à son prix et aux conditions d'utilisation du bien, tel qu'édicté à l'article 1729 du *Code civil du Québec*;

3.35 La preuve d'expertise des Co-Demandeurs/Représentants démontre que l'infiltration d'eau et la corrosion par l'intérieur étaient provoqués par l'insuffisance du revêtement de protection de l'acier et l'écaillage ou le délaminage de la peinture était causé par une défaillance du produit de scellement;

3.36 De plus, outre le problème de corrosion du toit précédemment décrit, il appert que le Véhicule du Demandeur/Représentant Vermette connaît également des problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture sur d'autres parties du véhicule tel que, notamment, le hayon arrière et le capot du véhicule, le tout tel qu'il appert plus amplement du rapport d'inspection et d'expertise de Carrosserie Hochelaga Ltée daté du 21 décembre 2004 communiqué sous la cote **P-10**, du rapport d'expertise technique de X-Per-X en date du 20 juillet 2005 concernant le Véhicule du Demandeur/Représentant Vermette et curriculum vitae de M. Gérard Landry communiqués comme pièces **P-11** et du Rapport d'étude métallurgique de la firme SGS X-Per-X Inc. daté du 21 juillet 2006 communiqué sous la côte **P-12**;

3.37 Ces rapports démontrent ce qui suit :

P-10: « *Le pavillon : le métal est rongé par de la rouille en provenance de l'intérieur. Cela entraîne la création des bulles et la perforation éventuelle du pavillon. Les causes probables de cette rouille sont la présence d'humidité associée à un manque d'aération et possiblement une protection insuffisante du métal contre la corrosion.*

La réparation exige le remplacement du pavillon, car celui-ci est fait de caissons doubles. Une réparation simple effectuée sur le panneau extérieur, ne serait que temporaire.

Le Capot : lors de l'inspection du véhicule nous avons remarqué une oxydation du capot en aluminium. La peinture décolle en lamelles à certains endroits. La cause principale est une défaillance du produit de scellement qui est censé protéger la tôle. Parmi les facteurs d'aggravation nous notons le sel dans l'environnement. Un

autre facteur possible est la corrosion galvanique entre le capot en aluminium et les charnières en acier. La réparation exige le démontage du capot du véhicule ainsi que l'application d'un scellant plus efficace. Notre atelier a déjà entrepris cette réparation à quelques reprises avec succès »

(Nos soulignements)

P-11: « 5.2 Section avant du toit, près du par-brise, coté conducteur

Une surface du toit d'environ 600 cm² (30 cm X 20 cm) apparaît très bien sur le film de radiographie. On peut voir très bien des composants telles que le support du pare-soleil, les points de soudure et les différentes membrures.

On peut clairement apercevoir des taches représentant de la corrosion, sur une superficie d'environ 250 cm² (sur une surface possible de 600 cm²).

En effet, nous pouvons identifier huit (8) emplacements de corrosion, chacun de ces emplacements ayant une superficie d'environ 25 cm² (5 cm X 5 cm). Quatre (4) de ces emplacements montrent une corrosion avancée (40% à 60% de l'épaisseur de l'acier) et quatre (4) montrent une corrosion intermédiaire (25% à 40% de l'épaisseur de l'acier).

5.3 Section avant du toit, près du pare-brise, côté passager

Une surface du toit d'environ 600 cm² (30 cm X 20 cm) apparaît très bien sur le film (le film de radiographie est d'une superficie de 1,500 cm² (43 cm X 35 cm) et, sur le reste du film, on peut apercevoir les montants, les raidisseurs et le pare-brise.

Sur le film, on peut apercevoir une tache de corrosion de 288 cm² (24 cm X 12 cm), située près du support du pare-soleil : elle s'étend d'ailleurs sous le support du pare-soleil.

La présence de corrosion est visible de l'extérieur du véhicule, ar il y a un trou et la peinture est écaillée et boursouflée à cet endroit (voir la photographie No.3) : corrosion avancée (40% à 60% de l'épaisseur de l'acier) et corrosion très avancée (60% à 100% de l'épaisseur de l'acier) autour du trou.

5.4 Hayon arrière, côté conducteur

Une surface du hayon arrière d'environ 1,032 cm² (25 cm X 43 cm) apparaît très bien sur le film de radiographie. Le lettrage VENTURE apparaît aussi sur le film. Trois (3) taches de corrosion sont visibles sur le film.

Une première tache, sur toute la longueur du film, complètement au bas du hayon. Cette région est corrodée, à un niveau jusqu'à 100% de l'épaisseur de l'acier.

L'autre tache est située à environ 13 cm du bas du hayon et présente une corrosion d'environ 30% de l'épaisseur de l'acier.

La troisième tache est située plus haut, à environ 22 cm du bas du hayon et présente une corrosion d'environ 30% de l'épaisseur de l'acier. La forme de la corrosion indique que celle-ci est probablement due à des gouttes d'eau provenant du haut du hayon et descendant dans la cavité. »

(Nos soulignements)

P-12: *« La présente étude métallurgique a été réalisée dans le but de mettre en évidence les causes les plus probables ayant mené à l'initiation et à la propagation de la dégradation par corrosion de la toiture d'une camionnette de modèle Chevrolet Venture. La méthodologie d'essais et d'analyses qui a été utilisée visait à vérifier deux des trois principaux facteurs qui influencent la corrosion selon la norme SAE J447. Le premier étant la sélection du matériau de base et le deuxième le choix des revêtements protecteurs.*

Dans le but de caractériser le métal de base utilisé pour fabriquer la tôle du toit, une analyse chimique, des mesures de microduretés ainsi qu'un examen métallographique ont été effectués sur des échantillons prélevés à même le toit. Les résultats produits ont permis de démontrer que le toit est fabriqué d'acier de nuance 1005. Cet acier est communément utilisé pour produire les composantes de la carrosserie des voitures et camionnettes. Aucune discontinuité métallurgique susceptible d'avoir favorisé l'initiation ou la propagation de la corrosion n'a été révélée.

Étant donné que l'acier 1005 n'est pas résistant à la corrosion atmosphérique, différents types de revêtement sont appliqués sur les surfaces de carrosserie en contact avec l'environnement extérieur. Dans le cas présent, la surface extérieure de la toiture était revêtue de peinture organique ayant une épaisseur totale de 3

et 4 millièmes de pouce. Selon les informations contenues dans la norme SAE J447, il est commun d'avoir des épaisseurs de peinture de l'ordre de 3,93 millièmes de pouce.

D'un autre côté, il a été mis en évidence que le revêtement appliqué sur la surface intérieure de la tôle avait une épaisseur mince et hétérogène. L'épaisseur maximum mesurée sur les échantillons est 1,18 millième de pouce. Étant donné que les caractéristiques protectrices des revêtements augmentent avec leur épaisseur, il est possible d'affirmer que la surface intérieure de la tôle du toit est plus susceptible à la corrosion que sa surface extérieure. Cette affirmation a d'ailleurs été démontrée par des essais de corrosion accélérés.

À partir de ces trois faits, il est possible que le métal et les revêtements sont adéquats pour prévenir la corrosion extérieure. Toutefois, l'étude de la morphologie de la corrosion permet de poser que la dégradation du toit s'est initiée de la surface intérieure de la tôle à la suite d'une infiltration d'électrolyte (d'eau) à la jonction du pare-brise et de la carrosserie. La cause la plus probable de cette infiltration est la nature mécanique (design ou assemblage défaillant). À la suite de cette infiltration, la dégradation de la tôle de la toiture s'est initiée et a progressé rapidement étant donnée le peu de protection apportée à cette région. En fait, il est pertinent de croire qu'une couche de peinture supplémentaire a été appliquée sur la surface intérieure de la tôle après l'assemblage du toit. Toutefois, la peinture n'a pas été appliquée sur le périmètre extérieur de la tôle qui était alors inaccessible. Par conséquent, à l'endroit où a eu lieu l'infiltration, une couche de moins de 0,5 millième de pouce protégeait l'acier contre la corrosion.

Pour terminer, l'étude permet de conclure que la corrosion observée sur la portion avant de la toiture s'est initiée de la surface intérieure de la tôle. Selon la norme SAE J447, il s'agit d'une corrosion de nature «inside-out». Une première recommandation pour éviter ce type de corrosion consiste à revoir le design et l'assemblage de cette partie de la carrosserie afin de minimiser les infiltrations d'eau et d'optimiser le séchage. Parfois, il est difficile d'éviter que certaines parties de la carrosserie soient en contact avec l'environnement. Dans ces cas, il est nécessaire de s'assurer que les surfaces qui seront en contact avec l'électrolyte soient bien protégées. En fait, selon les informations de la norme SAE J447, la perforation des carrosseries d'automobile s'initie généralement de la surface intérieure des tôles de carrosseries. Plus précisément aux endroits qui sont difficiles à revêtir à la suite de l'assemblage. Il est alors

recommandé d'appliquer les revêtements protecteurs avant l'assemblage ou de prévoir des trous d'accès pour pulvériser le revêtement.»

(Nos soulignements)

- 1.5 3.38 Pour sensibiliser les automobilistes aux problèmes reliés aux véhicules décrits ci-dessus, les Co-Demandeurs/Représentants ont participé à l'émission de télévision « La Facture » sur les ondes de la Société Radio-Canada, télé-diffusée le 17 mai 2005, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une cassette vidéo de ladite émission produite au soutien des présentes sous la cote **P-13** et du Résumé du reportage de « La Facture » intitulé « Le retour de la rouille » diffusé sur le site internet de la Société Radio-Canada au [http : // radio-canada.ca / actualite / v2 / lafacture / niveau2_3055.shtml](http://radio-canada.ca/actualite/v2/lafacture/niveau2_3055.shtml) communiqué sous la pièce **P-14**;
- 3.39 De plus, le Demandeur/Représentant Vermette a fait procéder aux réparations et changements de pièces nécessaires à la correction des problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture affectant son véhicule afin de mettre un terme aux problèmes et de permettre à ses experts de faire des tests additionnels pour parfaire leur expertise, le tout tel qu'il appert du rapport d'expertise produit sous la cote **P-12**;
- 1.6 3.40 Le Demandeur/Représentant Vermette ou les membres du groupe n'ont pas à payer quelque somme que ce soit afin que soit remplacée une ou des pièces du véhicule qui se détériorent suite à des défauts cachés de conception et/ou de fabrication;
- 3.41 Considérant également que les Défenderesses ne pouvaient ignorer la présence du vice caché, le Demandeur/Représentant Vermette est bien fondé de réclamer une somme additionnelle de TROIS CENTS DOLLARS (300,00 \$) à titre de dommages-intérêts pour les troubles et inconvénients

subis ainsi qu'une somme de CINQ CENTS DOLLARS (500,00 \$) à titre de dommages exemplaires;

3.42 Non seulement les Défenderesses ne pouvaient ignorer que leur méthode de montage et la conception de leurs véhicules comportait un vice intrinsèque de conception et de fabrication mais elles savaient par des expériences passées que de tels problèmes pouvaient survenir et elles ont préféré mettre sur le marché des véhicules affectés de vices plutôt que de prendre des mesures connues et nécessaires pour prévenir la survenance des problèmes vécus par les membres du Groupe tel qu'il appert du précédent de 1992 concernant le délaminage communiqué comme pièce **P-15**;

3.43 Les Défenderesses reconnaissent implicitement leur faute et responsabilité car depuis plusieurs mois, elles ont donné instructions à leurs concessionnaires de faire les réparations au toit des véhicules visés par le présent recours, les défenderesses étant par les présentes sommées de produire tout bulletin de service ou d'information émis à cet égard;

3.44 Le Demandeur/Requérant Vermette a subi les dommages et les inconvénients suivants :

privation de son véhicule pendant les travaux de réparations et nombreuses démarches auprès des concessionnaires GM pour faire réparer son véhicule.

4 4. Les faits donnant ouverture à un recours individuel de la part de chacun des membres du Groupe contre les Défenderesses:

4.1 Chacun des membres du Groupe a acheté ou loué un véhicule de marque Chevrolet Venture des années 1997 à 2004 ou de marque Pontiac Trans Sport/Montana des années 1997 à 2004 ou de marque Oldsmobile Silhouette des années 1998 à 2004 atteint d'un vice de conception et/ou de fabrication

causant une corrosion et/ou un écaillage de la peinture anormal et/ou prématuré;

- 4.2 En effet, les véhicules visés ont tous la même plateforme de fabrication et la même conception et méthode de montage le tout tel qu'il appert des bulletins de service no. 02-08-67-006B du mois de mars 2003, bulletin de service no. 01-08-51-004C du 2 décembre 2005 et bulletin de service no. 01-08-57-006 du mois de novembre 2001 communiqués en liasse comme pièce **P-16**, les Défenderesses étant sommés de produire tous les bulletins de service ou d'information émis en rapport aux dits véhicules;
- 4.3 Toutes les marques visées sont donc traitées comme des modèles identiques tels qu'ils appert des extraits des revues Protégez-vous 2001-2006 pour les années pertinentes produits en liasse sous la cote **P-17** et de la publication de M.George Iny et al., *The Complete Canadian Used Car Guide 2004*, Harper Collins, Toronto, 2004 communiquée comme pièce **P-18**;
- 4.4 Chacun des membres du Groupe est en droit de réclamer des Défenderesses une somme de 300,00 \$ à titre de troubles, tracas et inconvénients, une somme de 500,00 \$ à titre de dommages exemplaires pour décourager ces pratiques reprochables de fabrication et de conception et une somme à déterminer pour faire effectuer le remplacement des pièces affectées par ce vice de conception et/ou de fabrication;
- 4.44 4.5 Le présent recours vise tous les propriétaires et locataires de véhicules de marque Chevrolet Venture des années 1997 à 2004 de marque Pontiac Trans Sport/Montana des années 1997 à 2004 et de marque Oldsmobile Silhouette des années 1998 à 2004, qui ont eu et/ou auront à déboursé des sommes d'argent pour faire réparer les problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture causés par cette corrosion et/ou cet écaillage de la peinture anormal et/ou prématuré et les propriétaires de ces véhicules

qui ont subi des dommages lors de la vente de leur véhicule causés par la perte de valeur de celui-ci due auxdits problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture;;

- 4.6 Le 25 mai 2005, le cabinet d'avocats ontarien, Siskind, Cromarty, Ivey & Dowler LLP, a déposé un recours collectif de nature semblable au présent recours en relation avec les mêmes marques de véhicules que ceux décrits ci-dessus, le tout tel qu'il appert plus amplement d'une copie du « Statement of Claim » du cabinet Siskind, Cromarty, Ivey & Dowler LLP daté du 25 mai 2005 produit au soutien des présentes sous la cote **P-19**;
- 4.7 Le présent recours viserait plusieurs milliers de véhicules au Québec;
- 4.45 4.8 En effet, selon les informations préliminaires recueillies par la Demanderesse/Représentante APA, il y aurait eu au-delà de quatre-vingt mille (80 000) véhicules des marques visées vendus au Québec;
- 4.9 En date des présentes, les procureurs soussignés avaient reçu quatre cent quatre-vingt (480) formulaires d'inscription le tout tel qu'il appert du Registre des formulaires d'inscription recueillis par Paquette Gadler Inc. en date présentes communiqué sous la cote **P-20**;
- 4.10 Les membres du Groupe résident dans différents districts judiciaires dispersés un peu partout à travers la province de Québec;
- 4.46 4.11 Le 5 août 2005, les procureurs soussignés ont fait parvenir une demande d'information en bonne et due forme aux procureurs des Défenderesses à ce sujet, le tout tel qu'il appert de la lettre du 5 août 2005 des procureurs soussignés produite au soutien des présentes sous la cote **P-21**;

- 4.12 Comme toute réponse à leur demande d'information, pièce **P-21**, les procureurs soussignés ont reçu une lettre des procureurs des Défenderesses le 17 août 2005 refusant catégoriquement de répondre à leurs questions de la manière suivante :

"We acknowledge receipt of your letter of August 5, 2005.

Your request for GMCL's statistical data and technical documentation is both abusive and inappropriate at this stage.

Need we remind you, the class recourse proposed by your client has not been authorized. During the certification process, only evidentiary requests formulated by respondents are permitted with leave of the Court pursuant to Article 1002 C.C.P. We fail to see how or why Mr. Vermette should benefit from automatic and expansive discovery rights when GMCL's and GMC's evidentiary rights to contest the motion are legislatively curtailed."

le tout tel qu'il appert de la lettre du 17 août 2005 des procureurs des Défenderesses produite au soutien des présentes sous la cote **P-22**;

- 4.13 La réponse des procureurs des Défenderesses est non seulement en complète contravention avec les décisions judiciaires rendues par cette Honorable Cour à ce sujet, mais elle constitue de plus un manquement additionnel à ses obligations envers les membres du Groupe pour lequel les Co-Demandeurs/Représentants réservent tous leurs droits et recours à ce sujet;

5 5. Les questions de faits et de droit identiques, similaires ou connexes reliant chacun des membres du Groupe aux Défenderesses et que les Co-Demandeurs/Représentants ont été autorisés à faire trancher par le recours collectif suivant les conclusions de la pièce P-1:

- 5.1 Les problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture sur les véhicules de marque Chevrolet Venture des années 1997 à 2004 et de

marque Pontiac Trans Sport/Montana des années 1997 à 2004 et de marque Oldsmobile Silhouette des années 1998 à 2004 fabriqués ou vendus par les Défenderesses surviennent prématurément par rapport à des biens identiques ou de même espèce?

- 5.2 Les problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture sur les véhicules de marque Chevrolet Venture des années 1997 à 2004, de marque Pontiac Trans Sport/Montana des années 1997 à 2004 et de marque Oldsmobile Silhouette des années 1998 à 2004 fabriqués ou vendus par les Défenderesses constituent un vice de conception et/ou de fabrication pour lequel les Défenderesses sont légalement responsables?
- 5.3 Les Défenderesses ont-elles l'obligation d'assumer les coûts de réparation des véhicules?
- 5.4 Les Défenderesses sont-elles responsables des autres dommages subis par les membres?
- 5.5 Le Demandeur/Représentant Vermette et les membres du Groupe ont-ils droit à des dommages exemplaires?

6. Le recouvrement collectif recherché:

- 5.44 6.1 Chacun des membres du Groupe ont droit aux dommages subis ou à être subis. Il serait dans l'économie des ressources judiciaires et dans le respect des règles de proportionnalité que la Cour établisse une grille de dommages uniforme pour le remplacement de chaque pièce des véhicules afin de faciliter le recouvrement collectif des sommes dues;
- 6.2 En effet, si la preuve démontre que les vices de conception et de fabrication sont présents sur tous les véhicules de la même façon, ils affecteront nécessairement les mêmes parties de véhicules vu l'aspect systématisé des

chaînes de production et justifieront les mêmes dommages pour les véhicules, permettant ainsi d'évaluer leurs coûts de réparations standards pour chacun des membres du Groupe;

5.45 6.3 De plus, la Demanderesse/Représentante APA est en droit d'obtenir une compensation pour dommages matériels et exemplaires de la part des Défenderesses au montant de 250 000,00 \$ pour couvrir ses coûts dans la présente affaire et lui permettre de continuer à remplir encore davantage sa mission de protection des automobilistes;

5.46 6.4 Les Co-Demandeurs/Représentants sont toujours disposés à gérer le présent recours collectif dans l'intérêt des membres du Groupe qu'ils représentent et sont déterminés à mener à terme le présent dossier, le tout au bénéfice de tous les membres du Groupe;

6.5 Les Co-Demandeurs/Représentants ont la capacité et l'intérêt pour représenter adéquatement tous les membres du Groupe;

6 7. La présente requête est bien fondée en faits et en droit.

PAR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL:

ACCUEILLIR la présente requête;

ACCUEILLIR la requête des Co-Demandeurs/Représentants;

ACCUEILLIR les conclusions du présent recours collectif pour tous les membres du groupe;

CONDAMNER solidairement les Défenderesses à rembourser au Demandeur/Représentant Stéphane Vermette la somme de 7 425,51 \$ pour le remplacement des pièces défectueuses de son véhicule suite aux problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture, le tout avec intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du paiement de cette somme;

CONDAMNER solidairement les Défenderesses à rembourser à chacun des membres du groupe les sommes payées et/ou une somme déterminée pour une réparation standard à encourir ultérieurement pour le remplacement des pièces défectueuses de leur véhicule suite aux problèmes de corrosion et/ou d'écaillage de la peinture, le tout avec intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du paiement de ces sommes et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER solidairement les Défenderesses à payer à chacun des membres du groupe, y compris le Demandeur/Représentant Stéphane Vermette, une somme de 300,00 \$ à titre de dommages-intérêts pour troubles, tracas et inconvénients, le tout avec intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter de l'institution du présent recours et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER solidairement les Défenderesses à payer à chacun des membres du groupe, y compris le Demandeur/Représentant Stéphane Vermette, une somme de 500,00 \$ à titre de dommages exemplaires, le tout avec intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter du jugement à être prononcé et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;

CONDAMNER solidairement les Défenderesses à payer à la Demanderesse/Représentante Association pour la protection automobile une somme de 250 000,00 \$ à titre de dommages-intérêts et dommages exemplaires, avec intérêt au taux légal et l'indemnité additionnelle à compter de l'institution du présent recours;

LE TOUT avec les entiers dépens incluant les frais d'expertise et les frais de publication des avis aux membres;

DÉCLARER qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur le recours, de la manière prévue par la Loi;

Montréal, le 17 décembre 2008.

(S) PAQUETTE GADLER INC. _____

PAQUETTE GADLER INC.

Procureurs des Co-Demandeurs

/Représentants Stéphane Vermette et

Association pour la Protection Automobile

COPIE CONFORME

PAQUETTE GADLER INC.