

C A N A D A
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

No : 200-06-000158-132

COUR SUPÉRIEURE
(Recours collectif)

M. SERGE ASSELIN, [REDACTED]
[REDACTED]

Requérant

c.

AUTOLIV INC., société créée sous l'autorité des lois du Delaware, ayant son siège social à Vasagaten 11, 7th Floor, 11120 Stockholm, Suède;

et

AUTOLIV ASP, INC., société créée sous l'autorité des lois de l'Utah, ayant sa principale place d'affaires au 3350 Airport Road, Ogden Technical Center, Ogden, Utah 84406, États-Unis;

et

AUTOLIV B.V. & CO. KG, société créée sous l'autorité des lois de la République fédérale de l'Allemagne, ayant siège social au Karl-Götz-Straße 8, D-974 24 Schweinfurt, Allemagne;

et

AUTOLIV JAPAN LTD, société créée sous l'autorité des lois de l'État du Japon, ayant son siège social à 4 F Innotech Bldg. 3-17-6 Shinyokahama, Kohoku-ku, Yokohama, 222-8580 Japon;

et

AUTOLIV SAFETY TECHNOLOGY, INC., société créée sous l'autorité des lois de la Californie, ayant sa principale place d'affaires au 2475 Paseo De Las Americas, Ste. A, San Diego, Californie 92154, États-Unis;

et

AUTOLIV CANADA, INC., société ayant sa principale place d'affaires au 20 Autoliv Drive, Tilbury, Ontario N0P 2L0, Canada;

et

AUTOLIV ELECTRONICS CANADA, INC., société ayant sa principale place d'affaires au AEC 7455 Birchmount Road, Markham, Ontario L3R 5C2, Canada;

et

VOA CANADA, INC., société ayant sa principale place d'affaires au 190 MacDonald Road, Collingwood, Ontario L9Y 4N6, Canada;

et

TAKATA CORPORATION, société créée sous l'autorité des lois de l'État du Japon, ayant son siège social à 12-31 Akasaka 2-Chome, Minato-Ku, Tokyo 107-8508, Japon;

et

TK HOLDINGS INC., société créée sous l'autorité des lois du Michigan, ayant son siège social au 2500 Takata Drive, Auburn Hills, Michigan 48226, États-Unis;

et

TOKAI RIKA CO., LTD, société créée sous l'autorité des lois de l'État du Japon, ayant son siège social au 3-260 Toyata, Oguchi-cho, Niwagun, Aichi 480-0195, Japon;

et

TRQSS INC., société ayant sa principale place d'affaires au 255 Patillo Road, R.R. #1, Tecumseh, Ontario, N8N 2L9, Canada;

et

TRAM, INC., société créée sous l'autorité des lois du Michigan ayant son siège social au 47200 Port Street, Plymouth, Michigan 48170, États-Unis;

et

TAC MANUFACTURING, INC., société créée sous l'autorité des lois du Michigan ayant son siège social au 4111 County Farm Road, Jackson, Michigan 49201, États-Unis;

et

TOYODA GOSEI CO., LTD, société créée sous l'autorité des lois de l'État du Japon, ayant son siège social à 1 Haruhinagahata Kiyosu Aichi, 452-8564 Japon;

et

TRW AUTOMOTIVE HOLDINGS CORP., société créée sous l'autorité des lois du Michigan ayant son siège social au 12001 Tech Center Drive, Livonia, Michigan 48150, États-Unis;

et

TRW AUTOMOTIVE INC., société créée sous l'autorité des lois du Michigan ayant son siège social au 12025 Tech Center Drive, Livonia, Michigan 48150-2122, États-Unis;

et

TRW DEUTSCHLAND HOLDING GMBH, société créée sous l'autorité des lois de la République fédérale de l'Allemagne, ayant siège social au Carl-Spaeter-Str. 8, 56070 Koblenz, Allemagne;

Intimées

**REQUÊTE POUR OBTENIR L'AUTORISATION D'EXERCER UN RECOURS
COLLECTIF ET POUR OBTENIR LE STATUT DE REPRÉSENTANT**
(Articles 1002 et ss. C.p.c.)

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE, DANS ET POUR
LE DISTRICT DE QUÉBEC, LE REQUÉRANT EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE
QUI SUIT :**

I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

A) LE RECOURS

1. Le requérant désire exercer un recours collectif pour le compte de toutes les personnes formant le groupe ci-après décrit, dont il est lui-même membre, soit :
 - tous les résidants du Québec qui ont acheté ou reçu un coussin gonflable, une ceinture de sécurité et/ou un volant (ci-après « Système de sécurité pour passagers ») pour véhicule automobile ou qui ont acheté un véhicule automobile contenant un coussin gonflable, une ceinture de sécurité et/ou un volant et ce entre le 1^{er} mars 2006 et le 1^{er} juillet 2011; et
 - tous les résidants du Québec qui ont acheté ou reçu une ceinture de sécurité pour véhicule automobile ou qui ont acheté un véhicule automobile contenant une ceinture de sécurité (ci-après « Ceinture ») et ce entre le 1^{er} mai 2008 et le 1^{er} mars 2011;

ou tout autre groupe ou période que le Tribunal pourra déterminer;

2. Le requérant reproche aux intimées d'avoir comploté pour conclure des ententes illégales afin de fixer le prix de vente des Systèmes de sécurité pour passagers et des Ceintures pour véhicule automobile et ainsi restreindre ou éliminer la concurrence;
3. Plus particulièrement, le requérant allègue qu'entre le 1^{er} mai 2006 et le 1^{er} mars 2011, les intimées ont participé à des réunions secrètes et ont conclu des arrangements pour fixer les prix, déterminer les augmentations de prix et se partager le marché des Systèmes de sécurité et des Ceintures;

B) LES INTIMÉES

4. L'intimée Autoliv inc. est société créée sous l'autorité des lois du Delaware et a sa principale place d'affaires en la ville de Stockholm en Suède. En tout temps pertinent aux présentes, Autoliv inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu

directement ou indirectement à travers ses prédécesseurs, ses sociétés affiliées ou ses filiales des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Canada;

5. L'intimée Autoliv ASP, inc. a sa principale place d'affaires en la ville de Ogden, en Utah. Autoliv ASP, inc. est une filiale d'Autoliv inc. En tout temps pertinent aux présentes, Autolive ASP, inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures au Canada directement ou indirectement, par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
6. L'intimée Autoliv B.V. & Co. KG (ci-après « Autoliv Allemagne ») a sa principale d'affaires à Schweinfurt, en Allemagne. Autoliv Allemagne est une filiale d'Autoliv inc. En tout temps pertinent aux présentes, Autoliv Allemagne, inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
7. L'intimée Autoliv Japan Ltd (ci-après « Autoliv Japon ») a sa principale d'affaires à Yokohama, au Japon. Autoliv Japon est une filiale d'Autoliv inc. En tout temps pertinent aux présentes, Autoliv Japon, inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
8. L'intimée Autoliv Safety Technology, inc. a sa principale place d'affaires à San Diego, en Californie. Autoliv Safety Technology, inc. est une filiale d'Autoliv inc. En tout temps pertinent aux présentes, Autoliv Safety Technology, inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, que se soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
9. L'intimée Autoliv Canada, inc. (ci-après « Autoliv Canada ») a sa principale place d'affaires à Tilbury, en Ontario. Autoliv Canada, inc., est une filiale d'Autoliv inc. En tout temps pertinent aux présentes, Autoliv Canada, inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;

10. L'intimée Autoliv Electronis Canada, inc. a sa principale place d'affaires à Markham, en Ontario. Autoliv Electronics Canada, inc., inc. est une filiale d'Autoliv inc. En tout temps pertinent aux présentes, Autoliv Electronics Canada, inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
11. L'intimée VOA Canada, inc. a sa principale place d'affaires à Collingwood, en Ontario. VOA Canada, inc. est une filiale d'Autoliv inc. En tout temps pertinent aux présentes, VOA Canada, inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
12. Pour les fins de la présente, le requérant démontrera que les entités décrites ci-dessus aux paragraphes 4 à 11 ont œuvré de façon intégrée, que les gestes tenants ont engagé les autres pour les fins de la production, de la distribution, de la vente ou de la mise en marché des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures dans le cadre de la collusion décrite dans cette procédure;
13. L'intimée Takata Corporation (ci-après « Takata Corp. ») est une société créée sous l'autorité des lois du Japon dont la principale place d'affaires se situe à Tokyo. En tout temps pertinent aux présentes, Takata Corp. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
14. L'intimée TK Holdings inc. (ci-après « TK Holdings ») a sa principale place d'affaires en la ville de Auburn Hills, au Michigan. TK Holdings est une filiale de Takata Corp. En tout temps pertinent aux présentes, TK Holdings a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
15. Pour les fins de la présente, le requérant démontrera que les entités décrites aux paragraphes 13 et 14 ci-dessus ont œuvré de façon intégrée et que les gestes de l'un ont engagé les gestes de l'autre pour les fins de la production, de la distribution, de la vente ou de la mise en marché des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures dans le cadre de la collusion décrite dans cette procédure;
16. L'intimée Tokai Rika Co., Ltd (ci-après « Tokai Rika ») est une société créée sous l'autorité des lois du Japon dont la principale place d'affaires se situe à Aichi au Japon. En tout temps pertinents aux présentes, Tokai Rika a fabriqué, distribué,

offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;

17. L'intimée TRQSS inc. (ci-après « TRQSS ») autrefois connue sous le nom Tokai Rika QSS, est une corporation canadienne ayant sa principale place d'affaires à Tecumseh, en Ontario. TRQSS est une filiale de Tokai Rika. En tout temps pertinent aux présentes, TRQSS a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
18. L'intimée TRAM, inc. (ci-après « TRAM ») a sa principale place d'affaires en la ville de Plymouth, au Michigan. TRAM est une filiale Tokai Rika. En tout temps pertinent aux présentes, TRAM a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
19. L'intimée TAC Manufacturing, inc. (ci-après « TAC ») a sa principale place d'affaires en la ville de Jackson, au Michigan. TAC est une filiale Tokai Rika. En tout temps pertinent aux présentes, TAC a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
20. Pour les fins de la présente, le requérant démontrera que les entités décrites aux paragraphes 16 et 19 ci-dessus ont œuvré de façon intégrée et que les gestes de l'un ont engagé les gestes de l'autre pour les fins de la production, de la distribution, de la vente ou de la mise en marché des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures dans le cadre de la collusion décrite dans cette procédure;
21. Au cours de l'année 2001, Tokai Rika a conclu une entente avec Toyada Gosei dans le but de collaborer pour la conception, la fabrication et la vente de Systèmes de sécurité pour passagers et/ou de Ceintures. Toyada Gosei avait la responsabilité primaire de la conception, du design et de la mise en marché et de la vente de Systèmes de sécurité intégrés comprenant des sacs gonflables et des ceintures alors que Tokai Rika a fourni son expertise dans le développement, la production et la mise en marché de ceinture. Les deux compagnies continuent à coopérer pour la production de volant;
22. L'intimée Toyoda Gosei Co., Ltd, (ci-après « Toyoda Gosei »), est une société créée sous l'autorité des lois du Japon dont la principale place d'affaires se situe à Aichi au Japon. En tout temps pertinent aux présentes, Toyoda Gosei a

fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;

23. Tel que mentionné ci-dessus, Toyoda Gosei a collaboré avec Tokai Rika sur le développement, la fabrication et la vente des Systèmes de sécurité et/ou de Ceintures;
24. L'intimée TRW Automotive Holdings Corp. (ci-après "TRW Holdings"), est une société créée sous l'autorité des États-Unis dont la principale place d'affaires se situe à Livonia, au Michigan. En tout temps pertinent aux présentes, TRW Holdings a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
25. L'intimée TRW Automotive inc. (ci-après "TRW inc."), a sa principale place d'affaires en la ville de Livonia, au Michigan. TRW inc. est une filiale de TRW Holdings. En tout temps pertinent aux présentes, TRW inc. a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec, que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
26. L'intimée TRW Deutschland Holding GmbH (ci-après « TRW Allemagne ») a sa principale d'affaires à Koblenz, en Allemagne. TRW Allemagne est une filiale de TRW Holdings. En tout temps pertinent aux présentes, TRW Allemagne a fabriqué, distribué, offert ou vendu des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures à des clients au Québec que ce soit directement ou indirectement par l'intermédiaire d'agents, d'associés ou de filiales;
27. Pour les fins de la présente, le requérant démontrera que les entités décrites aux paragraphes 22 et 26 ci-dessus ont œuvré de façon intégrée et que les gestes de l'un ont engagé les gestes de l'autre pour les fins de la production, de la distribution, de la vente ou de la mise en marché des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures dans le cadre de la collusion décrite dans cette procédure;

L'INDUSTRIE DES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ POUR PASSAGERS ET DES CEINTURES

28. Les Systèmes de sécurité pour passagers et les Ceintures sont installés par un constructeur automobile dans de nouveaux véhicules automobiles, de nouveaux camions dans le cadre de la fabrication de ce véhicule. Ils sont aussi vendus en pièces de remplacement;
29. Pour de nouveaux modèles de véhicules automobiles, les constructeurs automobiles (principalement de gros constructeurs comme General Motors, Honda, Chrysler, Toyota et d'autres) achètent des Systèmes de sécurité pour passagers et des Ceintures directement des défenderesses. Les Systèmes de sécurité pour passagers et/ou les Ceintures peuvent aussi être achetés par un fabricant de pièces qui les achemine ensuite aux constructeurs automobiles.
30. Au moment d'acquérir des Systèmes de sécurité pour passagers et des Ceintures, le constructeur automobile transmet au fournisseur de pièces automobile une invitation à soumissionner pour des pièces spécifiques;
31. Le fournisseur de pièces propose alors sa soumission et, habituellement, le constructeur automobile accordera le contrat au fournisseur de pièces retenu, contrat qui sera d'une durée de quatre (4) à six (6) ans selon le cycle prévu pour le modèle de véhicule dans lequel sera incorporées les pièces;
32. Habituellement, ce processus commence à peu près trois ans avant le début de la production de nouveaux modèles de véhicule automobile;
33. Le requérant et les membres du Groupe ont acheté, indirectement des intimées, un Système de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures. En effet, tout au cours de la période visée par ce recours, les intimées ont approvisionné les fabricants automobiles et le marché avec les Systèmes de sécurité pour passagers et/ou les Ceintures qu'ils ont fabriqués et vendus au Canada et ailleurs. Les intimées ont fabriqué des Systèmes de sécurité pour véhicule et/ou des Ceintures :
 - a) En Amérique du Nord afin qu'ils soient installés dans les véhicules fabriqués en Amérique du Nord et vendus au Canada;
 - b) hors de l'Amérique du Nord pour exportation en Amérique du Nord et installation dans les véhicules fabriqués en Amérique du Nord et vendus au Canada;
 - c) hors de l'Amérique du Nord pour installation dans des véhicules fabriqués hors de l'Amérique du Nord et importés et vendus au Canada; et
 - d) comme pièce de remplacement.

34. L'objectif du complot mis en place par les intimées a été d'augmenter les prix de vente des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures vendus en Amérique du Nord et ailleurs;
35. Les intimées ont comploté l'une avec l'autre et possiblement avec d'autres entités qui ne sont pas mentionnées dans cette procédure et ont convenu d'influencer des prix des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures et ont convenu de garder le secret sur leur pratique collusive des fabricants d'automobiles et des autres acteurs de l'industrie. Les défenderesses savaient que leur complot influencerait le prix auquel les Systèmes de sécurité pour passagers et/ou les Ceintures seraient vendus. En fixant des prix résultant du complot ci-dessus, les intimées savaient que leur conduite porterait préjudice au requérant et à tous les membres du Groupe. Les intimées savaient que la hausse des coûts résultant du complot aurait un impact sur le coût des pièces vendues aux constructeurs automobiles, ce qui refléterait directement sur le coût auquel les constructeurs automobiles vendraient leurs produits au requérant et à tous les membres du Groupe;

LE MARCHÉ DES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ POUR PASSAGERS ET DES CEINTURES

36. Les Systèmes de sécurité pour passagers et/ou les Ceintures sont considérés comme étant partis d'un même marché global qui est évalué à 10 000 000 000 \$ américains. Les Ceintures occupent 27 % de ce marché (c.-à-d. approximativement une valeur de 4,86 milliards de dollars américains);
37. Les coussins de sécurité représentent 52 % de ce marché (c.-à-d. approximativement 9,36 milliards américains) alors que les volants ont une part qui se situe à approximativement à 1 milliard de dollars américains;
38. Le marché des Systèmes de sécurité pour passagers est occupé et contrôlé par des gros fabricants, les trois premiers contrôlant une large portion de ce marché global (c.-à-d. Autoliv, Takaka et TRW). En raison de leur part de marché, les intimées sont les fabricantes les plus importantes de Systèmes de sécurité pour passagers et/ou de Ceintures au Canada et dans le monde;
39. Dans un marché où règne la compétition, toute diminution du coût des matériaux et de main-d'œuvre devrait nécessairement mener à une diminution du prix du produit puisque chaque compétiteur serait alors dans la crainte de voir ses autres compétiteurs prendre l'avantage d'une diminution de prix afin de capturer des parts de marché additionnelles. Le seul geste économique pertinent dans de telles situations est que chaque compétiteur diminue son prix de vente;

40. Or, dans un marché où les compétiteurs majeurs sont engagés dans une collusion pour maintenir les prix, les compétiteurs ne diminuent pas leur prix même lorsque confrontés à des coûts de main-d'œuvre et de matériaux décroissants;

C) LA FAUTE

41. Le requérant allègue que les intimées ont manqué à leurs obligations, tant légales que statutaires, notamment à leurs obligations ayant trait à la concurrence tel que défini dans la *Loi sur la concurrence (L.R.C. (1985), c. C-34)*;
42. Outre ce qui précède, le requérant allègue que les intimées ont manqué à leurs obligations générales prévues au *Code civil du Québec* et de façon plus spécifique, aux obligations ayant trait à l'obligation d'agir de bonne foi et de ne pas nuire à autrui;
43. Tout au cours de la période visée par le recours, les intimées étaient impliquées dans la fabrication, la mise en marché, la vente et/ou la distribution des Systèmes de sécurité pour passagers et des Ceintures au Canada et au Québec;
44. D'ailleurs, suite à ce qui précède, divers recours collectifs ont été déposés devant différentes instances, aux États-Unis et ailleurs au Canada, le tout tel qu'il appert des documents produits en liasse au soutien de la présente sous la **cote R-1**;
45. Les autorités américaines ont d'ailleurs entrepris une enquête pour faire la lumière sur les allégations contenues dans cette procédure;
46. En juin 2012, l'intimée Autoliv a d'ailleurs plaidé coupable et a accepté de payer une amende de 14,5 millions de dollars pour son rôle dans deux complots ayant trait à la vente des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures aux constructeurs automobiles, tel qu'il appert d'un document intitulé «*Plea agreement*» dont un exemplaire est produit au soutien de la présente sous la cote **R-2**;
47. TRW Allemagne a plaidé coupable et a payé une amende de 5,1 millions de dollars pour son rôle dans le complot ayant trait à la vente des Systèmes de sécurités pour passagers aux constructeurs automobiles allemands;
48. L'industrie automobile canadienne et américaine étant fortement intégrée, des véhicules fabriqués de chaque côté de la frontière sont vendus au Canada. Le complot ayant influencé les prix des Systèmes de sécurité pour passagers et/ou des Ceintures aux États-Unis ont également influencé les prix des véhicules vendus au Canada, y compris au Québec;

49. Les ententes de collusion prises entre les intimées ont été mises en œuvre entre autres par une série de hausses coordonnées des prix du marché;
50. De telles ententes ont eu lieu suite à différentes réunions tenues lors de Salons de l'Industrie au cours desquelles il y a eu échanges de documents confidentiels en rapport avec la tarification en vigueur au sein de leur entreprise respective, notamment les intimées;
51. Cette pratique a été conduite sur une base régulière avec le résultat que le requérant et les membres du groupe ont été privés du bénéfice d'une libre compétition et, de ce fait, ont payé un prix trop élevé pour des Systèmes de sécurité et des Ceintures qu'ils ont achetés ou pour les véhicules qui contenaient ces Systèmes de sécurité et de Ceintures;

II. FAITS DONNANT OUVERTURE À UN RECOURS INDIVIDUEL DU REQUÉRANT

52. Les faits qui donnent ouverture à un recours individuel de la part du requérant contre les intimées sont :
 - 52.1. Le requérant Serge Asselin, dans le district judiciaire de Québec, a acheté une voiture de marque Toyota modèle Yaris (2007), pour des fins personnelles et plus spécifiquement, au cours de la période durant laquelle le cartel était en place, le tout tel qu'il appert d'une facture du mois de mai 2007 produite au soutien des présentes sous la **cote R-3**;
53. Vu les agissements illégaux des intimées, le requérant a été privé du bénéfice d'une libre compétition et, de ce fait, a payé un prix trop élevé pour les produits en question qu'il a achetés;
54. Les agissements illégaux des intimées ont causé des dommages au requérant, à savoir la différence entre le prix artificiellement élevé payé pour les produits qu'il a achetés contenant des Systèmes de sécurité et des Ceintures et le prix qu'il aurait normalement dû payer sur le marché où règne la libre concurrence;
55. Les agissements illégaux des intimées ont été camouflés et n'ont pas été portés à la connaissance du requérant ou de tout autre membre du groupe;
56. Le requérant n'a pas été en mesure de découvrir, et ne pouvait pas découvrir même avec toute la diligence requise, que les intimées étaient impliquées dans des agissements illégaux, violaient la *Loi sur la concurrence* et ce n'est que peu

de temps avant le dépôt de cette procédure que la requérante a été confrontée à cette réalité;

III. FAITS DONNANT OUVERTURE À UN RECOURS INDIVIDUEL DE LA PART DE CHACUN DES MEMBRES DU GROUPE

57. Les faits qui donnent ouverture à la réclamation personnelle de chacun des membres du groupe contre les intimées sont énumérés aux paragraphes qui suivent:

57.1. Chaque membre du groupe a acheté ou reçu des Systèmes de sécurité et des Ceintures ou a acheté un véhicule contenant des Systèmes de sécurité et des Ceintures;

57.2. Chaque membre du groupe a payé un prix artificiellement élevé pour les produits en question qu'il a achetés, utilisés ou reçus en raison du cartel et de son impact sur la concurrence;

57.3. Chaque membre du groupe a subi des dommages équivalents à la différence entre le prix artificiellement élevé payé pour les produits en questions qu'il a achetés, utilisés ou reçus et le prix qui aurait normalement dû être payé sur le marché où règne la libre concurrence;

57.4. Les dommages subis par chaque membre du groupe ont été causés directement par les agissements illégaux des intimées;

57.5. Ainsi, le requérant et les membres du groupe sont justifiés de réclamer le remboursement de tous les dommages subis en raison des agissements illégaux des intimées;

IV. CONDITIONS REQUISES POUR L'EXERCICE D'UN RECOURS COLLECTIF

58. La composition du groupe rend difficile ou peu pratique l'application des articles 59 ou 67 C.p.c. et ce pour les motifs qui suivent:

58.1. Le nombre de personnes pouvant composer le groupe est estimé à plus de mille individus compte tenu des chiffres de vente des intimées et de l'usage répandu de tels produits;

58.2. Les noms et adresses des personnes pouvant composer le groupe sont inconnus du requérant;

- 58.3. Tous les faits allégués aux paragraphes qui précèdent rendent impossible l'application des articles 59 ou 67 C.p.c.;
59. Les questions de faits ou de droit qui concernent les membres du groupe ainsi que le requérant sont énumérées aux paragraphes qui suivent, et sont identiques, similaires ou connexes pour chacun;
- a) Les intimées ont-elles conclu des ententes illégales pour faire collusion et ainsi fixer, augmenter, maintenir ou stabiliser le prix des Systèmes de sécurité et des Ceintures ?
 - b) Les agissements des intimées ont-ils eu pour effet de maintenir le prix des Systèmes de sécurité et des Ceintures à des niveaux artificiellement élevés et non compétitifs ?
 - c) Les ententes conclues entre les intimées ont-elles été gardées secrètes ?
 - d) Les agissements des intimées ont-ils causé des dommages aux membres du groupe et, si oui, quel est le montant de ces dommages ?
 - e) Les intimées sont-elles passibles de dommages punitifs ou exemplaires et, si oui, quel est le montant de ces dommages ?

V. NATURE DU RECOURS ET CONCLUSIONS RECHERCHÉES

60. Le recours que le requérant désire exercer pour le bénéfice des membres du groupe est une requête en dommage;
61. Les conclusions que le requérant recherchera par sa requête introductive d'instance seront:

ACCUEILLIR l'action du demandeur;

CONDAMNER les défenderesses à payer des dommages temporairement évalués à 100 000 000 \$ avec intérêts depuis la date d'assignation ainsi que l'indemnité additionnelle prévue au Code civil;

CONDAMNER les défenderesses à payer des dommages exemplaires temporairement évalués à la somme de 10 000 000 \$ avec intérêts à compter de l'assignation plus l'indemnité additionnelle prévue à la loi;

ACCUEILLIR le recours collectif du requérant pour le compte de tous les membres du groupe;

ORDONNER le traitement des réclamations individuelles de chaque membre du groupe en conformité avec les articles 1037 à 1040 C.p.c.;

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

62. Le requérant, qui demande à obtenir le statut de représentant, est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe pour les motifs qui suivent:
 - 62.1. Il a acheté un produit contenant des Systèmes de sécurité et des Ceintures et est un consommateur comme la majorité des membres du groupe;
 - 62.2. Il comprend la nature du recours;
 - 62.3. Il est disposé à consacrer le temps nécessaire au litige et à collaborer avec les membres du groupe;
63. La présente requête est bien fondée en faits et en droit;
64. Toute la cause d'action a pris naissance au Québec.

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR

ACCUEILLIR la présente requête;

AUTORISER l'exercice d'un recours collectif sous la forme d'une requête introductive d'instance en dommages;

ACCORDER au requérant le statut de représentant des personnes faisant partie du groupe ci-après décrit:

- tous les résidants du Québec qui ont acheté ou reçu un coussin gonflable, une ceinture de sécurité et/ou un volant (ci-après « Système de sécurité pour passagers ») pour véhicule automobile ou qui ont acheté un véhicule automobile contenant un coussin gonflable, une ceinture de sécurité et/ou un volant et ce entre le 1^{er} mars 2006 et le 1^{er} juillet 2011; et
- tous les résidants du Québec qui ont acheté ou reçu une ceinture de sécurité pour véhicule automobile ou qui ont acheté un véhicule automobile contenant une ceinture de sécurité (ci-après « Ceinture ») et ce entre le 1^{er} mai 2008 et le 1^{er} mars 2011;

IDENTIFIER les principales questions de faits et de droit à être traitées collectivement comme étant les suivantes:

Les intimées ont-elles conclu des ententes illégales pour faire collusion et ainsi fixer, augmenter, maintenir ou stabiliser le prix des Systèmes de sécurité pour passagers et des Ceintures ?

Les agissements des intimées ont-ils eu pour effet de maintenir le prix des Systèmes de sécurité pour passagers et des Ceintures à des niveaux artificiellement élevés et non compétitifs ?

Les ententes conclues entre les intimées ont-elles été gardées secrètes ?

Les agissements des intimées ont-ils causé des dommages aux membres du groupe et, si oui, quel est le montant de ces dommages ?

Les intimées sont-elles passibles de dommages punitifs ou exemplaires et, si oui, quel est le montant de ces dommages ?

IDENTIFIER les conclusions recherchées par le recours collectif à être institué comme étant les suivantes :

ACCUEILLIR l'action du demandeur;

CONDAMNER les défenderesses à payer des dommages temporairement évalués à 100 000 000 \$ avec intérêts depuis la date d'assignation ainsi que l'indemnité additionnelle prévue au Code civil;

CONDAMNER les défenderesses à payer des dommages exemplaires temporairement évalués à la somme de 10 000 000 \$ avec intérêts à compter de l'assignation plus l'indemnité additionnelle prévue à la loi;

ACCUEILLIR le recours collectif du demandeur pour le compte de tous les membres du groupe;

ORDONNER le traitement des réclamations individuelles de chaque membre du groupe en conformité avec les articles 1037 à 1040 C.p.c.;

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

DÉCLARER que tout membre du groupe qui n'a pas requis son exclusion du groupe dans le délai prescrit soit lié par tout jugement à être rendu sur le recours collectif à être institué;

FIXER le délai d'exclusion à 30 jours de la date de publication de l'avis aux membres;

ORDONNER la publication d'un avis aux membres du groupe conformément à l'article 1006 C.p.c.;

LE TOUT frais à suivre.

Québec, le 14 mars 2013

SISKINDS, DESMEULES, S.E.N.C.R.L.
Procureurs du requérant

AVIS DE PRÉSENTATION

À :

AUTOLIV INC., société créée sous l'autorité des lois du Delaware, ayant son siège social à Vasagaten 11, 7th Floor, 11120 Stockholm, Suède;

et

AUTOLIV ASP, INC., société créée sous l'autorité des lois de l'Utah, ayant sa principale place d'affaires au 3350 Airport Road, Ogden Technical Center, Ogden, Utah 84406, États-Unis;

et

AUTOLIV B.V. & CO. KG, société créée sous l'autorité des lois de la République fédérale de l'Allemagne, ayant siège social au Karl-Götz-Straße 8, D-974 24 Schweinfurt, Allemagne;

et

AUTOLIV JAPAN LTD, société créée sous l'autorité des lois de l'État du Japon, ayant son siège social à 4 F Innotech Bldg. 3-17-6 Shinyokahama, Kohoku-ku, Yokohama, 222-8580 Japon;

et

AUTOLIV SAFETY TECHNOLOGY, INC., société créée sous l'autorité des lois de la Californie, ayant sa principale place d'affaires au 2475 Paseo De Las Americas, Ste. A, San Diego, Californie 92154, États-Unis;

et

AUTOLIV CANADA, INC., société ayant sa principale place d'affaires au 20 Autoliv Drive, Tilbury, Ontario N0P 2L0, Canada;

et

V14-03-2013

AUTOLIV ELECTRONICS CANADA, INC., société ayant sa principale place d'affaires au AEC 7455 Birchmount Road, Markham, Ontario L3R 5C2, Canada;

et

VOA CANADA, INC., société ayant sa principale place d'affaires au 190 MacDonald Road, Collingwood, Ontario L9Y 4N6, Canada;

et

TAKATA CORPORATION, société créée sous l'autorité des lois de l'État du Japon, ayant son siège social à 12-31 Akasaka 2-Chome, Minato-Ku, Tokyo 107-8508, Japon;

et

TK HOLDINGS INC., société créée sous l'autorité des lois du Michigan, ayant son siège social au 2500 Takata Drive, Auburn Hills, Michigan 48226, États-Unis;

et

TOKAI RIKA CO., LTD, société créée sous l'autorité des lois de l'État du Japon, ayant son siège social au 3-260 Toyata, Oguchi-cho, Niwa-gun, Aichi 480-0195, Japon;

et

TRQSS INC., société ayant sa principale place d'affaires au 255 Patillo Road, R.R. #1, Tecumseh, Ontario, N8N 2L9, Canada;

et

TRAM, INC., société créée sous l'autorité des lois du Michigan ayant son siège social au 47200 Port Street, Plymouth, Michigan 48170, États-Unis;

et

TAC MANUFACTURING, INC., société créée sous l'autorité des lois du Michigan ayant son siège social au 4111 County Farm Road, Jackson, Michigan 49201, États-Unis;

et

TOYODA GOSEI CO., LTD, société créée sous l'autorité des lois de l'État du Japon, ayant son siège social à 1 Haruhinagahata Kiyosu Aichi, 452-8564 Japon;

et

TRW AUTOMOTIVE HOLDINGS CORP., société créée sous l'autorité des lois du Michigan ayant son siège social au 12001 Tech Center Drive, Livonia, Michigan 48150, États-Unis;

et

TRW AUTOMOTIVE INC., société créée sous l'autorité des lois du Michigan ayant son siège social au 12025 Tech Center Drive, Livonia, Michigan 48150-2122, États-Unis;

et

TRW DEUTSCHLAND HOLDING GMBH, société créée sous l'autorité des lois de la République fédérale de l'Allemagne, ayant siège social au Carl-Spaeter-Str. 8, 56070 Koblenz, Allemagne;

PRENEZ AVIS que la partie demanderesse a déposé au greffe de la Cour supérieure du district judiciaire de Québec la présente demande.

Pour répondre à cette demande, vous devez comparaître par écrit, personnellement ou par avocat, au palais de justice de Québec situé au 300, boulevard Jean-Lesage à Québec dans les 10 jours de la signification de la présente requête.

À défaut de comparaître dans ce délai, un jugement par défaut pourra être rendu contre vous sans autre avis dès l'expiration de ce délai de 10 jours.

Si vous comparez, la demande sera présentée pro forma devant le tribunal le 21 juin 2013 à 9h00 en la salle 3.14 du palais de justice et le tribunal pourra, à cette date, exercer les pouvoirs nécessaires en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance ou procéder à l'audition de la cause, à moins que vous n'ayez convenu par écrit avec la partie demanderesse ou son avocat d'un calendrier des échéances à respecter en vue d'assurer le bon déroulement de l'instance, lequel devra être déposé au greffe du tribunal.

Québec, le 14 mars 2013

SISKINDS, DESMEULES, S.E.N.C.R.L.
Procureurs du requérant

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

No : 200-06-

COUR SUPÉRIEURE
(Recours collectif)

M. SERGE ASSELIN

Requérant

c.

AUTOLIV INC., & als.

Intimées

AVIS DE DÉNONCIATION DE PIÈCES

PRENEZ AVIS que le requérant entend produire les pièces suivantes lors de l'audition :

R-1 : Divers recours collectifs ayant été déposés devant différentes instances, aux États-Unis et ailleurs au Canada (en liasse);

R-2 : « *Plea agreement* »;

R-3 : Facture d'achat du véhicule du requérant Asselin;

Québec, le 14 mars 2013

SISKINDS, DESMEULES, S.E.N.C.R.L.
Procureurs du requérant