

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

No : 200-06-000193-154

COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)

L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE, personne morale légalement constituée ayant son siège au 473, rue Principale, Saint-Léon-de-Standon (Québec) G0R 4L0, district de Beauce ;

Demanderesse/représentante du groupe

et

ANDRÉ BÉLISLE, domicilié et résidant au 770, 7^e Rang, Frampton (Québec) G0R 1M0, district de Beauce ;

Personne désignée

c.

GROUPE VOLKSWAGEN CANADA INC., personne morale ayant son siège au 777, Bayly Street West, Ville d'Ajax (Ontario) L1S 7G7, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, **BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L.**, situé au 900-1000, rue De La Gauchetière Ouest, Montréal (Québec) H3B 4W5;

Et

VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA, INC., personne morale ayant son siège social au 2200 Ferdinand Porsche Dr, ville de Herndon, dans l'État de Virginie, aux États-Unis, 20171, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, **BORDEN LADNER**

GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L., situé au 900-1000, rue De La Gauchetière Ouest, Montréal (Québec) H3B 4W5;

et

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, personne morale ayant son siège au Berliner Ring 2, 38440, ville de Wolfsburg, en Allemagne, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, **BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L.**, situé au 900-1000, rue De La Gauchetière Ouest, Montréal (Québec) H3B 4W5;

et

AUDI CANADA INC., personne morale ayant son siège au 777, Bayly Street West, Ville d'Ajax (Ontario) L1S 7G7, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, **BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L.**, situé au 900-1000, rue De La Gauchetière Ouest, Montréal (Québec) H3B 4W5;

et

AUDI OF AMERICA, INC. / AUDI OF AMERICA, LLC, personne morale ayant son siège social au 2200 Ferdinand Porsche Dr, ville de Herndon, dans l'État de Virginie, aux États-Unis, 20171, acceptant de recevoir signification des présentes à l'adresse du bureau de ses avocats et procureurs, **BORDEN LADNER GERVAIS S.E.N.C.R.L., S.R.L.**, situé au 900-1000, rue De La Gauchetière Ouest, Montréal (Québec) H3B 4W5;

et

AUDI AKTIENGESELLSCHAFT,
personne morale ayant son siège social
au D-85045, ville de Ingolstadt, en
Allemagne, acceptant de recevoir
signification des présentes à l'adresse du
bureau de ses avocats et procureurs,
BORDEN LADNER GERVAIS
S.E.N.C.R.L., S.R.L., situé au 900-1000,
rue De La Gauchetière Ouest, Montréal
(Québec) H3B 4W5;

Défenderesses solidaires

et

**FONDS D'AIDE AUX ACTIONS
COLLECTIVES**, personne morale de
droit public légalement constituée en
vertu de l'article 6 de la *Loi sur le Fonds
d'aide aux actions collectives*, RLRQ, c.
F-3.2.0.1.1 ayant son siège au 1, rue
Notre-Dame Est, Montréal (Québec)
H2Y 1B6, district de Montréal;

Mis en cause

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE D'UNE ACTION COLLECTIVE
(Article 583 C.p.c.)

**AU SOUTIEN DE SA DEMANDE, LA DEMANDERESSE EXPOSE
RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

I. INTRODUCTION

1. La présente action collective résulte de l'un des plus importants scandales de pollution atmosphérique du Canada et du Québec, et même de portée mondiale, le *Dieseltgate* ;
2. Durant les années 2009 à 2015, les défenderesses mettent en circulation des véhicules automobiles émettant des oxydes d'azote (des « NO_x ») excédant de 10 à 40 fois les limites permises, portant ainsi atteinte aux droits de chaque résident et résidente du Québec durant cette période (le « Groupe ») « à l'intégrité de sa personne » et « de vivre dans un environnement sain dans la mesure et suivant les

normes prévues par la loi », des droits fondamentaux protégés par la *Charte des droits et libertés de la personne*, ci-après « *la Charte québécoise* » (art. 1 et 46.1) ;

3. De plus, cette atteinte « *illicite* » est « *intentionnelle* » de la part des défenderesses. Durant la période visée, elles ont en effet équipé sciemment leurs moteurs polluants d'un logiciel qui faussait les résultats des contrôles d'émission de NO_x (ci-après le « *logiciel trompeur* »). Les défenderesses agissaient ainsi en fraude de la loi, dans un but purement mercantile et ne pouvant ignorer les conséquences de leurs fautes envers les membres du Groupe ;
4. Afin de dénoncer, dissuader, punir et prévenir la répétition d'atteinte aussi grave aux droits fondamentaux de la personne, par pure cupidité, les défenderesses doivent être condamnées à de sévères dommages-intérêts punitifs. La demanderesse soumet qu'un montant « *suffisant* » de dommages-intérêts punitifs, pour être dissuasif, doit tout au moins dépouiller le pollueur du profit réalisé par l'atteinte illicite et intentionnelle, en plus de comporter une condamnation monétaire supplémentaire sévère ;
5. La présente action collective en responsabilité civile est autorisée par jugement de l'Honorable Daniel Dumais, j.c.s., de la Cour supérieure du district de Québec, en date du 24 janvier 2018 (2018 QCCS 174), ci-après « *le jugement d'autorisation* ». La permission d'en appeler a été refusée par la Cour d'appel le 18 juin 2018 (2018 QCCA 1034). La Cour suprême a rejeté l'appel de ce dernier jugement le 13 novembre 2019 (2019 CSC 53) ;

II. LA DESCRIPTION DU GROUPE

6. Le Groupe pour le compte duquel l'action est intentée est décrit comme suit au jugement d'autorisation :

[86] ... *Toute personne physique résidant ou ayant résidé au Québec à un moment ou à un autre entre le 1er janvier 2009 et le 21 septembre 2015.*

III. LES PARTIES

III.1 La Demanderesse représentante du Groupe et la personne désignée

7. La Demanderesse, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQPLA)*, est désignée comme représentante du Groupe par le jugement d'autorisation. Elle est un organisme sans but lucratif incorporé suivant la partie III de la *Loi sur les compagnies*, qui œuvre depuis 1982 à la protection de l'environnement en luttant contre les pollutions atmosphériques, leurs sources et leurs conséquences. Elle constitue ainsi l'un des plus anciens organismes environnementaux du Québec, le tout, tel qu'il appert d'un extrait du site internet, de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises, des

lettres patentes du 15 juillet 1987 et des lettres patentes supplémentaires du 9 mars 1992, en liasse, **pièce P-1** ;

8. Monsieur André Bélisle est la personne désignée par la demanderesse aux fins de la présente action collective (C.p.c., art. 571) et est confirmé à cet effet par le jugement d'autorisation. Il est un des fondateurs de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQPLA)*. Il en est le président depuis de nombreuses années. À ces titres, Monsieur Bélisle a pris part aux activités de l'Association demanderesse dont celles énoncées à la présente. Il est membre du Groupe puisqu'il est un Québécois ayant résidé au Québec entre 2009 et 2015 ;
9. L'AQLPA a développé et réalisé au Québec des approches innovatrices dans l'atteinte d'objectifs environnementaux, quant à la pollution atmosphérique, combinant des outils coercitifs, remédiateurs et incitatifs, fondés notamment sur le partenariat. L'AQLPA a ainsi développée et réalisé une multitude d'actions et programmes tant de type ÉISÉ (études-information-sensibilisation-éducation, tels que des rapports d'études, conférences, outils pédagogiques et de communication) que de nature plus lourdes (inspections de véhicules, équipements et sites polluants, réparations et remédiations, retrait et recyclage de véhicules et équipements plus polluants) :
 - 9.1. Programme *Un air d'avenir* visant l'inspection, l'entretien et l'efficacité énergétique des véhicules routiers au Québec aussi connu sous l'acronyme *PIEVA (Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles)*, avec plusieurs dizaines de partenaires publics et privés ;
 - 9.2. Programme *Faites de l'air* visant le recyclage de véhicules usagés plus polluants, en offrant des rabais pour des véhicules moins polluants, des titres de transport en commun et d'autres options moins polluantes), avec quelques 400 partenaires publics et privés ;
 - 9.3. Mesures et partenariat visant la réduction du smog, des oxydes d'azote, des particules fines et de l'ozone au sol (ozone troposphérique), incluant le Programme *Changez d'air* sur le retrait de vieux appareils de chauffage au bois et leur remplacement par des modes de chauffage moins polluants ;
 - 9.4. Création et diffusion du « *Carnet de l'automobiliste* » énumérant des moyens de réduire la consommation et la pollution en conduite automobile, intégrant un Calculateur de consommation et fourniture de soutien technique ;
 - 9.5. Participation à de nombreuses **coalitions et activités de sensibilisation, d'éducation et d'information** avec des municipalités et organisations de la société civile sur des enjeux de réduction de la pollution atmosphérique ;
 - 9.6. Mesures et partenariat favorisant **l'électrification des transports** ;

- 9.7. Inspection et mesure des **émissions fugitives des puits gaziers désaffectés** ;
- 9.8. Mesures et partenariat favorisant **le biogaz et le biométhane et la récupération des émissions atmosphériques des résidus urbains, industriels et agricoles** ;
- 9.9. Mesures et partenariat visant la **réduction des effets des précipitations acides**, incluant la participation à divers forums dont des interventions relatives à l'*Accord Canada-États-Unis* sur la pollution transfrontalière (pollution qui est notamment précurseuse des précipitations acides) et d'autres accords internationaux relatifs à la qualité de l'atmosphère, notamment des mesures visant à **protéger les érablières, les forêts et les lacs de ces précipitations acides** ;
- 9.10. **Propositions à des instances internationales, gouvernementales et municipales de mesures et programmes de réduction des pollutions atmosphériques, de compensation de leurs effets, de lutte contre les changements climatiques, d'innovations réduisant la pollution, de transition énergétique, d'efficacité énergétique, etc.** Participation régulière à des audiences de la *Régie de l'énergie du Québec*, du *Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)*, de la *Régie canadienne de l'énergie* (autrefois connue sous le nom d'*Office national de l'énergie (ONÉ)*) et à des audiences parlementaires ;
- 9.11. L'AQLPA est une des organisations non gouvernementales environnementales (ENGO) inscrite de façon permanente comme observatrice aux conférences annuelles des Nations Unies sur le climat (Conférences COP) et y participe régulièrement, dont celle tenue à Montréal en 2005 (au cours de laquelle elle était **organisatrice d'évènements pour les participants, dont une conférence de spécialistes internationaux en géothermie et la démonstration *in situ* d'une maison à chauffage géothermique**) et celle tenue à Paris en 2015 qui a donné lieu à l'*Accord de Paris*. L'AQLPA, à l'invitation du gouvernement du Québec, a aussi fait partie des groupes de travail dans le cadre du *Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques* ;
- 9.12. L'AQLPA a aussi co-fondé la **Coalition Québec Vert Kyoto** et, plus récemment, a lancé la **Déclaration d'urgence climatique (DUC)**, endossée par plus de 400 municipalités et plus 100 organisations variées et des milliers de citoyennes et de citoyens du Québec, puis initié les **Chantiers d'urgence climatique (CDUC)**, visant à identifier les mesures et programmes optimaux pour chaque secteur d'activité au Québec ;
- 9.13. Participation à plusieurs **reportages et films documentaires à caractère environnemental**, dont *Le canari est mort* (1989, sur les précipitations

acides), *Cherchez le courant* (2008), *La bataille de Rabaska* (2005) et *Pipelines, pouvoir et démocratie* (2012) ;

10. À ces égards, l'AQLPA a été récipiendaire de plusieurs prix prestigieux dans le domaine de l'environnement, dont les suivants :
 - 10.1. Récipiendaire du **Prix de la protection de l'environnement canadien 2002, d'Environnement Canada dans la catégorie Air Pur**, pour les activités d'information-sensibilisation éducation de l'AQLPA relatives à la qualité de l'air dont les précipitations acides et le smog ;
 - 10.2. **Lauréat 2006 : Phénix de l'environnement du Québec par le ministère de l'Environnement du Québec**, pour le « Carnet de l'automobiliste » énumérant des moyens de réduire la consommation et la pollution en conduite automobile ;
 - 10.3. **Lauréat 2006 : Industry Eco Hero, par Planet in Focus**, un regroupement d'industries actives en environnement ;
 - 10.4. **Lauréat 2007 : Le prix de communication - Fondation canadienne du rein (Québec)**, quant à des activités sur la pollution atmosphérique dont celles sur le programme de recyclage de véhicules polluants auxquels la Fondation prenait part ;
 - 10.5. **Lauréat 2008 : Prix canadien de l'environnement, par Environnement Canada**, suite aux campagnes d'information de l'AQLPA sur le réchauffement climatique ;
 - 10.6. **Lauréat 2011 : Phénix de l'environnement du Québec – Adaptation et lutte aux changements climatiques, par le ministère de l'Environnement du Québec**, suite au Programme Faites de l'air de l'AQLPA ;
 - 10.7. 2014 : Le président de l'AQLPA, Monsieur André Bélisle est intronisé au **Cercle des Phénix de l'environnement du Québec, par le ministère de l'Environnement du Québec** ;
11. Tel qu'indiqué à juste titre dans le jugement d'autorisation quant à la personne désignée, Monsieur André Bélisle :

[79] Le Tribunal n'a aucun doute quant à la compétence et à l'intérêt de M. Bélisle. Cela fait plus de 34 ans que ce dernier travaille à temps plein en environnement sur les questions de pollution de l'air et de pollution atmosphérique. Son intérêt est authentique et justifié. Il est un activiste de la cause et s'y consacre avec ardeur.

[80] Il comprend la nature de l'action et est directement concerné par celle-ci. Il a manifesté à plusieurs reprises ses préoccupations quant aux impacts des gestes posés par les Intimés. Il intente le recours de manière honnête et de bonne foi. Rien ne démontre un quelconque conflit d'intérêts avec les membres du groupe.

12. Tel qu'il appert de la présente et de la poursuite du présent dossier, l'AQLPA a monté un dossier considérable pour recueillir les renseignements pertinents à l'action. Elle continue de le faire ;

III.2 Les défenderesses

13. Les défenderesses (ci-après collectivement désignées « Volkswagen ») sont des sociétés liées qui exploitent des entreprises de construction d'automobiles et des vendeuses professionnelles des véhicules de marque Volkswagen et Audi visés par la présente action ;
14. Les défenderesses constituent le ou un des plus importants constructeurs automobiles au monde (et est récemment devenue le plus important de ces constructeurs), tel qu'indiqué à la pièce **P-2**, ce qui constitue un des facteurs dans l'établissement du *quantum* des dommages punitifs, la situation patrimoniale des défenderesses étant considérable tel qu'énoncé ci-après ;
15. Dans la demande d'autorisation de la présente action collective, une des défenderesses est AUDI OF AMERICA INC. Les procureurs des défenderesses de celle-ci ont par la suite bel et bien comparu notamment au nom de celle-ci en Cour supérieure, puis en Cour d'appel. Toutefois, en Cour suprême du Canada, tant dans leur avis de demande autorisation appel que dans leur d'appel en 2019, les procureurs des défenderesses allèguent sans explication qu'Audi of America n'aurait pas d'existence légale ;
16. Les demanderesses notent toutefois qu'Audi of America, inc. continue de publier de la publicité internet sous son nom encore en 2020 et en indiquant un copyright sous ce nom daté de 2020 : <https://parts.audiusa.com/aboutus.aspx> . La déclaration d'intérêt jointe au rapport annuel 2018 publié en 2019 de Audi AG nomme toutefois seulement Audi of America, LLC, pas Audi of America, Inc. : file:///C:/Users/Webmestre/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/audi-statement-of-interests-2018.pdf ;
17. Les défenderesses sont conséquemment mises en demeure par la présente de clarifier, avant la tenue de la prochaine conférence préparatoire au présent dossier, la désignation exacte de cette entité ;

IV. LES QUESTIONS À TRAITER COLLECTIVEMENT

18. Le jugement d'autorisation, en son paragraphe 88, identifie les principales questions à traiter collectivement, lesquelles sont regroupées comme suit aux fins des sections suivantes de la présente action collective :
 - 18.1. IV.1 Les défenderesses ont-elles illicitement porté atteinte aux droits des membres du Groupe garantis par les articles 1 et 46.1 de la Charte québécoise ? (incluant notamment les questions A, B et C du jugement d'autorisation)
 - 18.2. IV.2 Cette atteinte illicite était-elle intentionnelle ? (incluant notamment la question D du jugement d'autorisation) ;
 - 18.3. IV.3 Les membres du Groupe ont-ils droit à des dommages punitifs suivant l'article 49 de la Charte québécoise et quel devrait en être le quantum ? (incluant notamment la question E du jugement d'autorisation) ;
 - 18.4. IV.4 La demanderesse, la personne désignée et les membres du groupe ont-ils droit au remboursement des sommes engagées pour les présentes procédures et pour toutes enquêtes relativement à la présente affaire ? (incluant notamment la question F du jugement d'autorisation) ;

IV.1 Les défenderesses ont-elles illicitement porté atteinte aux droits des membres du Groupe garantis par les articles 1 et 46.1 de la Charte québécoise ?

19. La présente section comprend les questions suivantes énoncées au jugement d'autorisation (par. 88) :
 - 19.1. Les véhicules commercialisés par les [défenderesses] au Québec respectent-ils les normes canadiennes ?
 - 19.2. Les [défenderesses] ont-elles muni les véhicules commercialisés au Québec d'un logiciel visant à fausser les résultats des mesures d'émissions polluantes ?
 - 19.3. Les véhicules commercialisés par les [défenderesses] ont-ils émis dans l'environnement des polluants au-delà des normes prescrites par les normes canadiennes et ses règlements ?
20. Tel qu'énoncé aux présentes, les défenderesses ont porté atteinte au droit de chaque résident et résidente du Québec de 2009 à 2015 (le « *Groupe* ») « à l'intégrité de sa personne » et « de vivre dans un environnement sain dans la

mesure et suivant les normes prévues par la loi » suivant les articles 1 et 46.1 de la *Charte québécoise* ;

21. Les normes auxquelles réfère la question (19.1) et l'article 46.1 de la *Charte québécoise*, sont les suivantes :

21.1. Les articles 1 et 51 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec (LQE), indiquent que nul ne peut utiliser ni permettre l'utilisation d'un moteur ou d'un véhicule-automobile dont le fonctionnement a pour effet :

- i) d'émettre un « *polluant* » dans l'atmosphère (un polluant étant défini comme étant « *un contaminant ou un mélange de plusieurs contaminants, présent dans l'environnement en concentration ou quantité supérieure au seuil permmissible déterminé par règlement du gouvernement ou dont la présence dans l'environnement est prohibée par règlement du gouvernement* ») ou
- ii) dont l'utilisation exige, en vertu d'un règlement du gouvernement, la mise en place d'un appareil destiné à réduire ou éliminer l'émission de contaminants dans l'atmosphère (un contaminant étant défini comme incluant notamment toute « *matière [...] gazeuse [...] susceptible d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement* »), sans que le moteur ou le véhicule-automobile ne soit muni d'un tel appareil ;

À ces égards, l'article 96.1 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère du Québec*, adopté en vertu de la *LQE* prohibe d'offrir en vente, de vendre ou d'utiliser au Québec de tels véhicules s'ils ne sont pas pourvus d'un appareil antipollution « *en état de fonctionnement* » qui réduit notamment l'émission d'oxydes d'azote dans l'atmosphère ;

21.2. La *Loi* et le règlement susdits incorporent, par référence, les articles 11 à 19.1 et 24 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* fédéral adopté en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* définissant le niveau permis des émissions visé par les articles 1 et 51 susdits de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec et définissant ce qui est requis afin que le système antipollution des véhicules soit considéré comme étant « *en état de fonctionnement* » suivant l'article 96.1 susdit du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère du Québec* ;

21.3. Ce *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* fédéral adopte lui-même par référence les normes réglementaires (NAAQS) de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis, déposées sous la cote **P-3**, lesquelles décrivent non seulement les normes elles-mêmes mais également de nombreux aspects de la pollution que celles-ci visent à éviter ;

- 21.4. L'ensemble des dites normes interdisent aussi les dispositifs anti-détection (décrit aux présentes comme étant « *le logiciel trompeur* » de Volkswagen) ;
- 21.5. Les oxydes d'azote (NO_x) sont par ailleurs des « *contaminants* » (au sens des articles 19.1 et 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec) et des « *substances toxiques* » spécifiquement énumérées à l'Annexe I réglementaire de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, étant plus précisément des polluants atmosphériques qui contribuent significativement à l'effet de serre, aux précipitations acides, au smog et à la formation d'ozone ;
- 21.6. L'ensemble de ces dispositions législatives et réglementaires du Canada et du Québec assurent la mise en œuvre de plusieurs conventions internationales, lesquelles contribuent à interpréter ces dispositions :
- i) En premier lieu, le Canada a ratifié la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), le Québec ayant aussi, par Décret D.1669-92 « *adhéré à ses principes et objectifs* » et « *s'y déclare lié* » dans ses domaines de compétence, le tout tel qu'il appert de la pièce **P-4** en liasse. Cette Convention-cadre reconnaît que les gaz à effet de serre et leurs effets se propagent sur l'ensemble des territoires. Les « Directives pour la notification des inventaires annuels des gaz à effet de serre » de cette Convention-cadre (déposées sous la cote **P-5**) requièrent aux États de déclarer à la fois l'oxyde nitreux N₂O (à titre de 3^e principal gaz à effet de serre) et les autres oxydes d'azote NO_x (à titre de précurseurs des gaz à effet de serre).
 - ii) En second lieu, le Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif à la lutte contre les émissions d'oxydes d'azote ou leurs flux transfrontières, déposé sous la cote **P-6**, ratifié par le Canada, reconnaît en son préambule le déplacement des NO_x sur de longues distances dans l'atmosphère et requiert l'application de normes d'émissions pour les sources fixes et mobiles, en prohibant aussi les « *dispositifs permettant de réduire l'efficacité des dispositifs antipollution ou de les débrancher en condition de marche* » (Annexe technique à ce Protocole, art. 62).
22. Les gestes fautifs des défenderesses ayant porté atteinte au droit de chaque résident et résidente du Québec de 2009 à 2015 (le « *Groupe* ») « *à l'intégrité de sa personne* » et « *de vivre dans un environnement sain dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi* » suivant les articles 1 et 46.1 de la Charte québécoise se résument comme suit :

- 22.1. Volkswagen, de 2009 à 2015, a sciemment et intentionnellement construit, importé, vendu et mis en marché mondialement et notamment au Québec des véhicules automobiles diesel qui polluent l'atmosphère au-delà des normes, en émettant de 10 à 40 fois plus d'oxyde d'azote (NO_x) que la limite réglementaire prescrite.
- 22.2. Durant la même période, Volkswagen a équipé ces véhicules diesel d'un logiciel trompeur, lequel empêche la détection lors des tests de la contravention aux normes que constitue l'excès d'émissions d'oxyde d'azote (NO_x). Grâce au logiciel trompeur, les véhicules de Volkswagen détectaient lorsqu'ils étaient en mode test et semblaient alors respecter les normes environnementales. Mais lorsque l'un de ces véhicules était utilisé en conditions réelles, le logiciel recalibrant le moteur de façon à faire perdre l'efficacité du système antipollution et procurer ainsi plus de puissance au moteur et émettre des NO_x de 10 à 40 fois supérieurs aux normes. Un tel système anti-détection constitue lui-même une contravention additionnelle aux normes en plus de camoufler la contravention aux normes d'émission elles-mêmes.
- 22.3. Durant la même période Volkswagen a également émis de fausses déclarations de conformité de ces véhicules aux autorités gouvernementales de nombreux pays dont les États-Unis et le Canada.
- 22.4. L'ensemble des gestes fautifs des défenderesses se sont poursuivis pendant environ 7 années de 2009 à 2015 avant d'être découverts lors d'enquêtes de chercheurs et d'autorités gouvernementales, le tout tel qu'il appert de la pièce **P-7** en liasse.
- 22.5. Après que le scandale eut éclaté, Volkswagen a initialement nié les infractions et fourni aux autorités de fausses explications (tel qu'il appert de la « *Notice of violation* » de la US-EPA, produit sous la cote **P-8**, en page 4).
- 22.6. Par la suite, Volkswagen a admis ces contraventions, tel qu'il appert des aveux déposés sous les cotes **P-9** (témoignage du pdg Horn), **P-10** (communiqué de presse), **P-11** (aveux canadiens) et **P-12** (aveux américains). Entre autres, au paragraphe 14 A des aveux américains **P-12**, Volkswagen déclare : « *The Defendant expressly agrees that it shall not, through present or future attorneys, officers, directors, employees, agents or any other person authorized to speak for the Defendant make any public statement, in litigation or otherwise, contradicting the fact that the Defendant has pled guilty to the charges set forth in the Third Superseding Information, or contradicting the facts set forth in Exhibit 2.* »
- 22.7. La quantité de véhicules diesel ainsi visés durant les 7 années de 2009 à 2015 s'établit mondialement à environ 11 millions de véhicules, dont au moins 500 000 véhicules dont les autorités des États-Unis ont requis le

rappel, et dont approximativement 130 000 véhicules au Canada (soit environ 1/5 des ventes annuelles totales de Volkswagen au Canada), dont un ratio d'environ 25,4 %, ce qui donne 33 000 véhicules au Québec, le tout tel qu'il appert des aveux **P-11** (en annexes) et **P-12** et de la pièce **P-13**, en liasse, incluant notamment les modèles suivants :

Année	Marques et modèles
2009	VW Jetta, VW Sportwagon, VW Touareg, Audi Q7
2010	Audi A3, VW Golf, VW Jetta, VW Sportwagen, VW Touareg, Audi Q7
2011	Audi A3, VW Golf, VW Jetta, VW Sportwagen, VW Touareg, Audi Q7
2012	Audi A3, VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Passat, VW Sportwagen, VW Touareg, Audi Q7
2013	Audi A3, VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Passat, VW Sportwagen, VW Touareg, Audi Q7, Porsche Cayenne
2014	Audi A3, VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Passat, VW Sportwagen, VW Touareg, Audi Q7, Audi A6, Audi A7, Audi A8/A8L, Audi Q5, Porsche Cayenne
2015	Audi A3, VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Passat, VW Sportwagen, VW Touareg, Audi Q7, Audi A6, Audi A7, Audi A8/A8L, Audi Q5, Porsche Cayenne
2016 (vendus dès 2015)	VW Touareg, Audi A6, Audi A7, Audi A8/A8L, Audi Q5, Porsche Cayenne

IV.2 Cette atteinte illicite était-elle intentionnelle ?

23. La présente section comprend entre autres la question suivante énoncée au jugement d'autorisation (par. 88) :

d) Les [défenderesses] ont-elles, de façon illicite et intentionnelle, faussé les tests environnementaux qui leur étaient exigés?

24. Non seulement, les gestes fautifs de Volkswagen ont été illicites et intentionnels, mais c'est également de façon intentionnelle que, par de telles fautes, Volkswagen a porté atteinte aux droits de chaque résident et résidente du Québec de 2009 à 2015 suivant les articles 1 et 46.1 de la *Charte québécoise*, car :

24.1. Il existe une présomption que les justiciables connaissent, au moins sommairement, les conséquences de leurs actions fautives illicites et intentionnelles. Même une ignorance volontaire équivaldrait à connaissance ;

- 24.2. Tout constructeur et vendeur majeur de véhicules automobiles, dont une entreprise de la taille et de l'importance de Volkswagen est réputé savoir que la raison d'être des normes antipollution qu'elle est tenue de respecter consiste à éviter les conséquences dommageables de cette pollution. En outre, tout constructeur et vendeur majeur de véhicules automobiles, dont une entreprise de la taille et de l'importance de Volkswagen est réputé avoir conscience de son impact environnemental (« *environmental footprint* ») ;
- 24.3. Le règlement susdit des États-Unis auquel Volkswagen a contrevenu (et qui est incorporé par référence aux normes canadiennes, puis québécoises), et que nul n'est censé ignorer, énonce lui-même très longuement les conséquences dommageables de cette pollution que ces normes visent à éviter ;
- 24.4. De surcroît, le p.d.g. de la défenderesse Groupe Volkswagen d'Amérique, Monsieur Michael Horn a lui-même admis la connaissance par l'entreprise des conséquences dommageables des contraventions aux normes anti-pollution de ses véhicules, insistant sur la conscience environnementale de l'entreprise, sa volonté de réduire son empreinte écologique et adoptant même le modèle mathématique de l'EPA précité permettant d'établir la part contributive des contraventions de Volkswagen aux dommages à la santé publique de la population résultant de la pollution atmosphérique. De plus, il admet qu'il s'agit d'une récidive de Volkswagen (autre événement en 1974). Le tout, tel qu'il appert de son témoignage auprès du Congrès des États-Unis et de la liste des faits saillants de ce témoignage, produits en liasse sous la cote P-9 ;

IV.3 Les membres du Groupe ont-ils droit à des dommages punitifs suivant l'article 49 de la Charte québécoise et quel devrait en être le quantum ?

25. La présente section comprend la question suivante énoncée au jugement d'autorisation (par. 88) :
- e)** *La personne désignée et chaque membre du groupe sont-ils en droit de réclamer des [défenderesses] une somme de 35 \$ à titre de dommages punitifs et/ou exemplaires?*
26. Vu le caractère illicite et intentionnel susdit de l'atteinte par les défenderesses aux droits des membres du Groupe garantis par les articles 1 et 46.1 de la *Charte québécoise*, chacun de ceux-ci a droit d'obtenir une condamnation des défenderesses à des dommages punitifs ;

27. Le quantum de ces dommages punitifs, conformément à l'article 1621 C.c.Q. et à la jurisprudence, vise à assurer leur fonction dénonciatrice, punitive, préventive et dissuasive quant à des comportements jugés socialement inacceptable. Il tient compte de toutes les circonstances appropriées, la gravité des fautes des demanderessees et leurs conséquences, la situation patrimoniale des demanderessees, l'étendue de la réparation à laquelle elles seraient déjà tenues envers les victimes, ainsi que, le cas échéant, de la prise en charge par un tiers du paiement réparateur, en tout ou en partie. Les paragraphes qui suivent traitent distinctement de plusieurs de ces éléments ;

La gravité des fautes des défenderesses et leurs conséquences sur l'ensemble des résidents du Québec de 2009 à 2015

28. En l'espèce, les fautes des défenderesses et leurs conséquences sur l'ensemble des résidents du Québec de 2009 à 2015 sont particulièrement graves car :
- 28.1. Tel que détaillé ci-après, les émissions excessives d'oxydes d'azote (NO_x) des véhicules de Volkswagen contribuent :
- i) à l'effet de serre (changements climatiques),
 - ii) aux précipitations acides,
 - iii) au smog et
 - iv) à la formation d'ozone troposphérique (ozone au sol) ;
- 28.2. Dans chacun de ces quatre cas, ces émissions excessives d'oxydes d'azote (NO_x) sont « *contributives* », en ce sens qu'elles s'ajoutent aux pollutions déjà existantes quant à ces quatre aspects ;
- 28.3. Dans chacun de ces quatre cas, ces émissions excessives d'oxydes d'azote (NO_x) sont à la fois « *diffuses quant à leurs sources* » (puisque les sources sont constituées de chacun des véhicules fautifs) et « *diffuses quant à leurs effets* » (puisque les effets sont répartis sur l'ensemble du territoire, tel que vu ci-après) ;
- 28.4. En raison de ce caractère contributif et diffus, il serait malaisé d'identifier, un effet spécifique et individuel résultant de chacune des émissions excédentaires des véhicules de Volkswagen (« *approche bottom-up* »). Il est toutefois possible de modéliser « *l'effet agrégé* » des émissions excédentaires des véhicules de Volkswagen par l'accroissement qu'elles amènent par rapport à l'impact des pollutions déjà existantes, cet impact pouvant lui-même être modélisé (« *approche top-down* ») ;

- 28.5. En effet, l'effet de serre, les pluies acides, le smog et l'ozone troposphérique amènent chacun de nombreux préjudices environnementaux, notamment à l'air, à l'eau, au sol, à la faune et à la flore, de même qu'à la santé humaine (maladies respiratoires, etc.), ainsi que des préjudices économiques aux biens, aux infrastructures et en coûts d'adaptation et de remédiation ;
- 28.6. Dans le contexte actuel, tous les pays se fixent des objectifs pour réduire de façon significative la pollution atmosphérique résultant de chacune de ces sources ;
- 28.7. Tel que mentionné précédemment, les normes réglementaires (NAAQS) de l'EPA des États-Unis P-3 auxquelles réfère le Règlement fédéral susdit et, par son entremise, la LQE québécoise et son règlement précité énumèrent (et donc mettent à la connaissance de tous) un grand nombre des effets de ces pollutions dans leur long préambule justifiant les normes ;
- 28.8. Toute atteinte à l'intégrité de la personne cause préjudice à celle-ci. Toute atteinte à un environnement sain cause préjudice à la personne qui y vit. La pollution atmosphérique causée par les moteurs polluants de Volkswagen cause ainsi préjudice à toute et chacune des personnes membres du Groupe ;

L'effet de serre (changements climatiques) :

- 28.9. Par leur contribution à l'effet de serre (changements climatiques), les émissions excessives d'oxydes d'azote (NO_x) affectent l'ensemble des résidents du territoire du Québec. Un des oxydes d'azote, l'oxyde nitreux (N₂O) constitue le 3^e principal gaz à effet de serre et les autres oxydes d'azote NO_x constituent eux-mêmes des précurseurs des gaz à effet de serre). Comme le résume le gouvernement du Canada dans la pièce **P-14**, en liasse, les changements climatiques amenés par l'accroissement des gaz à effet de serre amènent une augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques extrêmes, des changements dans la configuration des précipitations, l'accroissement des températures moyennes (les températures au Canada augmentent plus rapidement que la moyenne mondiale) et une fonte accrue des glaces amenant une hausse du niveau des eaux ce qui accroît les inondations et l'érosion. Santé Canada a, de plus, identifié sept groupes de conséquences des changements climatiques sur la santé de la population ;
- 28.10. Les effets sur la santé des changements climatiques sont davantage précisés par le gouvernement du Québec dans la pièce **P-15** ;

28.11. Une modélisation économique des coûts des changements climatiques pour le Canada est présentée dans la pièce **P-16, GOUVERNEMENT DU CANADA, TABLE RONDE NATIONALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE**, *Le prix à payer : les répercussions économiques du changement climatique pour le Canada*, 2011 et est également traitée dans le rapport britannique Stern déposé sous la cote **P-17** ;

Les précipitations acides :

28.12. Par leur contribution aux précipitations acides, les émissions excessives d'oxydes d'azote (NO_x) affectent également l'ensemble des résidents du territoire du Québec, particulièrement « *de Chibougamau jusqu'à la frontière sud* », où se trouve la très grande majorité de ses résidents du Québec. Comme le résume le gouvernement du Canada dans la pièce **P-18**, « *les émissions responsables des pluies acides peuvent se déplacer à des milliers de kilomètres de leur source* »; « [u]n dépôt acide se produit lorsque les émissions de dioxyde de soufre et d'oxyde d'azote se transforment en polluants secondaire. L'acide sulfurique, le nitrate d'ammonium et l'acide nitrique sont des exemples de polluants. Ces polluants retombent ensuite sur la terre, dans l'eau, sur la végétation ou les structures. »; les émissions des véhicules à moteur et d'autres sources anthropiques figurent parmi celles qui contribuent le plus à la formation de dépôts acides, d'ozone troposphérique et de particules et il existe aussi des liens entre les pluies acides, l'appauvrissement de la couche d'ozone et les changements climatiques ;

Le smog et l'ozone au sol (ozone troposphérique) :

28.13. Par leur contribution au smog (constitué de l'ozone troposphérique générée par les NO_x combiné à des particules fines PM_{2,5}) et à la concentration de l'ozone troposphérique, les émissions excessives d'oxydes d'azote (NO_x) affectent aussi l'ensemble des résidents du territoire du Québec, certes de façon variable selon les régions (davantage de smog en zone dense et davantage d'ozone troposphérique en zone moins dense), mais il est bien établi au dossier que même à moindre quantité, ces pollutions constituent toujours des substances toxiques et des contaminants ;

28.14. L'*Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)* indique (pièce **P-19**) que la recherche scientifique a démontré que :

- i) la pollution atmosphérique a des effets néfastes sur la santé de la population. L'exposition aux contaminants de l'air qui constituent cette pollution est associée à une augmentation de la mortalité et de la morbidité reliées notamment aux systèmes respiratoire et cardiovasculaire ;

- ii) les études ont de plus montré qu'il n'y a pas de concentration de contaminants en deçà de laquelle aucun effet n'est observé ; [soulignement ajouté par nous]
- iii) une estimation des impacts sanitaires de la pollution de l'air sur la population québécoise peut être modélisée au moyen d'un modèle de simulation *Air Quality Benefits Assessment Tool* et une estimation conservatrice indique que l'exposition aux PM_{2,5} à l'ozone et au NO₂ en 2002 est associée à :
 - 1 974 décès prématurés;
 - 38 visites à l'urgence pour des problèmes cardiaques;
 - 414 visites à l'urgence pour des problèmes respiratoires;
 - 246 705 journées de symptômes d'asthme.
- iv) suivant cette estimation, les impacts sanitaires ont une valeur négative d'environ 10 G\$ annuellement au Québec ;

28.15. Dans le même sens, selon une étude du *Centre international de recherche sur le cancer* de Lyon (pièce **P-20**) :

- i) la pollution atmosphérique est à présent reconnue comme l'une des premières causes environnementales de décès par cancer ;
- ii) il existe à présent des preuves suffisantes pour permettre de dire que l'exposition à la pollution atmosphérique provoque le cancer du poumon et augmente le risque de cancer de la vessie ;
- iii) la pollution de l'air extérieur n'est pas seulement un risque majeur pour la santé en général, mais aussi l'une des premières causes environnementales de décès par cancer ;

28.16. Cette reconnaissance par le *Centre international de recherche sur le cancer* de Lyon vient confirmer les conclusions de nombreuses études épidémiologiques antérieures. Ainsi, ce Centre y mentionne qu'en janvier 2009, des chercheurs de Harvard publiaient l'analyse de 51 grandes villes américaines et concluaient que :

- i) chaque fois qu'une ville a réussi à diminuer de 10 microgrammes par mètre cube le taux annuel de particules fines dans l'air, la population a bénéficié de 7 mois d'allongement de l'espérance de vie ;
- ii) il n'y a pas de différence en fonction du niveau initial dans la ville et tous les habitants en tiraient profit ;

- 28.17. Selon une étude scientifique (Barrett et als.) du Massachusetts Institute of Technology (MIT) et de l'Université Harvard, une modélisation statistique permet d'estimer à 59 morts et à de nombreux impacts morbides causés par les émissions excessives de Volkswagen (pièce **P-21**) ;
- 28.18. Dans le même sens, selon une autre étude de Holland et als. (pièce **P-22**), quelques 46 décès aux États-Unis sont attribuables aux émissions illégales de NO_x par Volkswagen durant la période de 2009 à 2015 ;
- 28.19. Selon une étude conjointe du MIT et de l'Université de Hasselt (Belgique) et de Harvard, l'excès d'émission atmosphérique de Volkswagen amènera 1200 morts prématurées en Europe. (pièce **P-23**). En outre, selon le résumé **P-24** de cette étude), le coût de la fraude s'élèverait à 1,9 milliard d'euros en dépenses de santé et pertes de revenus ;. [soulignement ajouté par nous]
- 28.20. De nombreux autres articles sont au même effet tel qu'il appert de la **pièce P-25** en liasse ;

Conclusion sur la gravité des fautes des défenderesses et leurs conséquences sur l'ensemble des résidents du Québec de 2009 à 2015 :

- 28.21. Ces études scientifiques confirment ce que le sens commun faisait pressentir, la pollution atmosphérique diminue la qualité de l'environnement et cause des problèmes de santé ;
- 28.22. Volkswagen a porté atteinte au droit à un environnement sain et au droit à l'intégrité de la personne, et ce de façon intentionnelle. Toutes les personnes résidant au Québec sont victimes de cette atteinte illicite et intentionnelle. La pollution de l'air dont Volkswagen est responsable a ainsi causé préjudice à toutes et chacune des personnes membres du Groupe (ce préjudice étant modélisable de façon agrégée), portant ainsi atteinte à l'intégrité de leur personne et à leur droit de vivre dans un environnement sain ;
- 28.23. La construction massive de véhicules diesel aux émissions de NO_x de 10 à 40 fois supérieures aux normes, combinée à la conception et à l'installation systématique de logiciels trompeurs anti-détection sur tous les véhicules diesel de Volkswagen durant 7 ans démontrent donc de façon plus que probante que Volkswagen n'attachait absolument aucune importance à la pollution atmosphérique causée par ses moteurs polluants et à ses conséquences sur la population ;
- 28.24. Certes, il est scandaleux qu'un des plus grands constructeurs automobiles manœuvre illégalement et intentionnellement pour contourner des normes légales. Mais, il est encore plus scandalisant de constater que la cupidité les amène à un je-m'en-foutisme complet de l'environnement. Surtout, à une

époque où le souci de protéger la planète devient de plus en plus préoccupant, avec raison ;

28.25. L'objectif de Volkswagen en faussant le système antipollution de ses moteurs lors des contrôles est de les rendre plus performants en usage normal et donc plus attrayants pour sa clientèle. C'est la poursuite du profit au détriment de l'environnement et de toute la population ;

28.26. Par ses aveux, Volkswagen a elle-même reconnu l'extrême gravité de ses fautes et de leurs conséquences. Le 23 septembre 2015, dans la foulée du scandale, le chef de la direction de Volkswagen, Monsieur Martin Winterkorn, a même annoncé sa démission (pièce **P-26**) ;

La situation patrimoniale des défenderesses

29. Quant à la situation patrimoniale des défenderesses, il doit être tenu compte entre autres des faits suivants :

29.1. Les défenderesses constituent le ou un des plus importants constructeurs automobiles au monde (et est récemment devenue le plus important de ces constructeurs), tel qu'indiqué à la pièce **P-2**, ce qui constitue un des facteurs aggravants dans l'établissement du *quantum* des dommages punitifs. La situation patrimoniale des défenderesses est donc considérable ;

29.2. Tel qu'il appert de cette pièce **P-2** et de la pièce **P-27**, au début du scandale *Dieseldgate*, il avait déjà été estimé que Volkswagen pourrait devoir payer jusqu'à 18 milliards de dollars US d'amende rien qu'aux Etats-Unis, sans compter le coût des rappels et d'éventuelles procédures en justice. Volkswagen avait d'ailleurs déjà commencé à inscrire des provisions à cet effet ;

29.3. Les fautes des défenderesses énoncées à la présente action ont considérablement accru le patrimoine des défenderesses. En effet, si les défenderesses n'avaient pas muni les véhicules fautifs de systèmes anti-détection et n'avaient pas émis de fausses déclarations, elles n'auraient pu importer ni vendre ni commercialiser ces véhicules car ceux-ci ne répondaient pas aux normes de pollution applicables. Les émissions atmosphériques excessives des véhicules visés accroissaient leur performance et donc les rendaient plus attrayants à commercialiser. D'ailleurs, après la découverte de ces fautes et l'éclosion du scandale, Volkswagen a cessé la vente de ses véhicules diesel au Canada. La présence de Volkswagen dans le marché des véhicules diesel accroissait en outre la notoriété globale de l'entreprise. Volkswagen faisait la promotion de ses automobiles diesel (qui représentent environ 25 % de ses ventes) en faisant valoir qu'elles étaient meilleures pour l'environnement. Le tout tel qu'il appert de la pièce **P-28** ;

- 29.4. En plus de cet accroissement global de sa notoriété, la vente et la commercialisation des véhicules fautifs de Volkswagen durant 7 ans a spécifiquement permis à l'entreprise de réaliser des profits de 351 M\$ correspondant à une estimation de 133 000 véhicules, dont 89,1 M\$ de profit au Québec (correspondant à une estimation de 33 000 véhicules) ;
- 29.5 Ces estimés sont basés sur le profit moyen de 1 855 € par véhicule ou 2 700 \$, établi à partir du profit total annoncé par Volkswagen de 65 G€, soit 93 G\$ entre 2009 et 2014. Ainsi en 2011, Volkswagen a réalisé des profits de 15,4 G€ en vendant 8 300 000 véhicules. Le tout tel qu'il appert de la pièce **P-29** en liasse ;
- 29.6. Monsieur Tyson Slocum, directeur du programme énergie auprès de l'organisme de protection des consommateurs des États-Unis *Public Citizen*, insiste sur l'importance de dissuader d'autres manufacturiers automobiles d'agir de façon comparable à Volkswagen, et notamment d'éviter des pénalités qui seraient trop faibles, tel qu'il appert de la pièce **P-30** ;
- 29.7. Dans le même sens, le président de l'*Association pour la protection des automobilistes* (APA) du Canada, Monsieur George Iny, affirme que la crise que traverse Volkswagen met en lumière le problème de la fiabilité des tests de l'industrie automobile effectués en laboratoire tel qu'il appert de la pièce **P-31** ;
- 29.8. Il serait donc juste et raisonnable, compte tenu de toutes les circonstances, notamment de la gravité susdite des fautes des défenderesses et de leurs conséquences et de la nécessité de dénoncer, punir, prévenir et dissuader, que le montant de dommages punitifs auquel les défenderesses seraient condamnées corresponde non seulement au montant des profits réalisés, mais excède substantiellement ce montant afin de remplir sa fonction dénonciatrice punitive, dissuasive et préventive ;

La réparation à laquelle les défenderesses seraient déjà tenues envers les victimes

30. Quant à la réparation à laquelle les défenderesses seraient déjà tenues envers les victimes, il doit être tenu compte entre autres des faits suivants :
- 30.1. Aucun recours n'a été institué par les autorités gouvernementales québécoises ou canadiennes fondées sur la réparation du préjudice causé à la population par la pollution, excédant les normes, des véhicules construits, vendus et commercialisés par les défenderesses ;
- 30.2. Les défenderesses ont uniquement fait l'objet, en décembre 2019, d'une poursuite par le gouvernement canadien quant à deux infractions de fausses déclarations et une infraction d'importation de véhicules non conformes pour

chacun des 58 modèles de véhicules visés, mais d'aucune infraction relative à la vente ou mise en circulation de ces modèles de véhicules ni proportionnelle au nombre de véhicules de chaque modèle ni proportionnelle à la quantité de pollution excédentaire émise ou sa durée ;

- 30.3. Pour les infractions logées, Volkswagen avait préalablement convenu avec le gouvernement de plaider coupable et d'accepter une sentence de totale 196,5 M\$ (donc substantiellement inférieure au profit réalisé par les défenderesses et ne comportant *a fortiori* aucune condamnation s'ajoutant à l'annulation du profit). Cette entente fut acceptée par jugements rendus en décembre 2019 et janvier 2020 par un Tribunal ontarien sans donner le droit à une association environnementale de faire entendre une preuve du préjudice subi par les victimes. Le Tribunal avait alors souligné :

[8] It is also important to note that this prosecution of Volkswagen AG does not encompass the entirety of litigation relating to this emission scandal. For example, the Supreme Court of Canada recently allowed a class action against Volkswagen to proceed in Quebec: See Volkswagen Group Canada Inc. v. Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, 2019 SCC 53. Such public interest litigation allows private citizens to bring environment-based claims. Thus, having their day in court.

Le tout tel qu'il appert de la pièce **P-32** en liasse.

- 30.4. À la suite de l'éclosion du scandale, des consommateurs et détaillants de véhicules fautifs ont également obtenus certaines compensations, remboursements, crédits et/ou échanges de véhicules, ceci ne visant toutefois pas les préjudices causés par la pollution excessive aux droits garantis par les articles 1 et 46.1 de la *Charte québécoise* à l'intégrité des personnes et de vivre dans un environnement sain ;

Le fait que la prise en charge du paiement réparateur pourra, en tout ou en partie, être assumée par un tiers

31. Quant au fait que la prise en charge du paiement réparateur pourrait, en tout ou en partie, être assumée par un tiers, il doit être tenu compte notamment du fait que, compte tenu de son importance mondiale et de la continuation prospère de ses activités, il est vraisemblable d'assumer que les défenderesses pourront faire absorber graduellement par leurs consommateurs futurs les condamnations monétaires auxquelles elles seraient tenues, en sus de toute compensation éventuelle provenant d'assurance ;

La solidarité des défenderesses

32. La responsabilité de chacune des défenderesses quant à ces dommages punitifs est solidaire car chacune des défenderesses a commis la faute reprochée, notamment en raison de l'intégration de l'entreprise Volkswagen, et de plus qu'il s'agit de fautes communes et que chaque défenderesse y a contribué ;
33. Pour l'ensemble de ces motifs, il est justifié que les demanderesses soient solidairement condamnées à payer la somme de 35 \$ réclamée pour chaque membre du Groupe. Cette somme n'est en rien excessive ;
34. Par l'octroi des dommages-intérêts punitifs réclamés, le Tribunal enverra un signal clair de réprobation à l'égard de la conduite inacceptable de Volkswagen en même temps qu'un avertissement dissuasif pour toute autre constructeur automobile de s'enrichir sans égard à la qualité de l'environnement ;

IV.4 La demanderesse, la personne désignée et les membres du groupe ont-ils droit au remboursement des sommes engagées pour les présentes procédures et pour toutes enquêtes relativement à la présente affaire ? (notamment la question F du jugement d'autorisation)

35. La présente section comprend notamment la question suivante énoncée au jugement d'autorisation (par. 88) :
 - f) *La personne désignée et les membres du groupe sont-ils en droit de réclamer des [défenderesses] un remboursement des sommes engagées pour les présentes procédures et pour toutes enquêtes relativement à la présente affaire ?*

36. L'association requérante par rapport à Volkswagen, c'est David contre Goliath ;
37. Le travail considérable pour mener à bien l'action collective justifie pleinement un remboursement de tous les frais engagés pour la mener à terme : frais d'enquête, honoraires d'experts, les heures consacrées par la personne désignée, les honoraires judiciaires, etc.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

ACCUEILLIR l'action collective de la demanderesse et de chacun des membres du groupe qu'elle représente ;

CONDAMNER les défenderesses solidairement à verser la somme de trente-cinq dollars (35 \$) à toute personne physique résidant ou ayant résidé au Québec à un moment ou à un autre entre le 1^{er} janvier 2009 et le 21 septembre 2015 ;

LE TOUT avec frais de justice, incluant tous les frais d'expert et d'avis.

Québec, le 12 février 2020

Bouchard + Avocats Inc.

M^e Stéphane A. Pagé

Bouchard + Avocats Inc.

Avocats de la demanderesse et de la
personne désignée

825, boulevard Lebourgneuf, bureau 200

Québec (Québec) G2J 0B9

Téléphone : (418) 622-6699

Télécopieur : (418) 628-1912

notifications@bouchardavocats.com

Notre dossier : 7578-0601

AVIS D'ASSIGNATION
(Articles 145 et suivants C.p.c.)

Dépôt d'une demande en justice

Prenez avis que la demanderesse a déposé au greffe de la Cour supérieure du district judiciaire de Québec la présente demande introductive d'instance.

Réponse à cette demande

Vous devez répondre à cette demande par écrit, personnellement ou par avocat, au **Palais de justice de Québec**, situé au **300, boulevard Jean-Lesage, Québec (Québec), G1K 8K6** dans les 15 jours de la signification de la présente demande ou, si vous n'avez ni domicile, ni résidence, ni établissement au Québec, dans les 30 jours de celle-ci. Cette réponse doit être notifiée à l'avocat de la demanderesse ou, si elle n'est pas représentée, à la demanderesse elle-même.

Défaut de répondre

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

Contenu de la réponse

Dans votre réponse, vous devez indiquer votre intention, soit :

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

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

Changement de district judiciaire

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

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

Transfert de la demande à la Division des petites créances

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

Convocation à une conférence de gestion

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

Pièces au soutien de la demande

Au soutien de sa demande introductive d'instance, la demanderesse invoque les pièces suivantes :

Pièce P-1 : En liasse, extrait du site internet, de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises, des lettres patentes du 15 juillet 1987 et des lettres patentes supplémentaires du 9 mars 1992 ;

Pièce P-2 : En liasse, extrait d'articles de journaux et du site internet de Volkswagen Aktiengesellschaft ;

Pièce P-3 : En liassa, UNITED STATES OF AMERICA, ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (EPA), National Ambient Air Quality Standards (NAAQS) – Nitrogen Dioxyde (NO₂) : History, 61 FR 52852, Oct 8, 1996, 75 FR 6474, Feb 9, 2010, 77 FR 20218, April 3, 2012 et 83 FR 17226, April 18, 2018;

Pièce P-4 : En liasse, NATIONS UNIES, ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* (CCNUCC), New York AG, 1992-05-09 Convention (FR) et Convention (EN) et État de la ratification, consulté le 2019-08-04 (FR) et GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Décret concernant la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques*, D.1669-92, 25 novembre 1992, (1992) 124 G.O. II 7230.

Pièce P-5 : En liasse, NATIONS UNIES, CONFÉRENCE DES PARTIES (CP) À LA CONVENTION-CADRE DES NATIONS UNIES SUR LES CHANGEMENTS

CLIMATIQUES (CCNUCC), Décision 24/CP.1 révisant les « *Directives pour l'établissement des communications nationales des Parties visées à l'annexe I de la Convention, première partie: directives FCCC pour la notification des inventaires annuels des gaz à effet de serre* » avec Annexe en anglais seulement, Varsovie PL, 2013 11 23. Décision (FR avec Annexe en anglais seulement), Page Adobe 11 (aa. 28-29) et Decision (EN with Annex), Page Adobe 10 (aa. 28, 29).

- Pièce P-6 :** En liasse, NATIONS UNIES, *Protocole à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif à la lutte contre les émissions d'oxydes d'azote ou leurs flux transfrontières*, Sofia, le 1er novembre 1988, Protocole (FR), Préambule, Art.2, Ann. Technique, art. 45-65,62, Protocol (EN), Preamble, Art.2, Technical Annex, art. 45-65,62, État de la ratification, consulté le 2019 08 26 (FR).
- Pièce P-7 :** En liasse, articles de journaux sur la découverte du scandale *Dieseltgate* ;
- Pièce P-8 :** UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (US EPA), Notice of violation to Volkswagwen (2015-09-18) ;
- Pièce P-9 :** En liasse, témoignage de Monsieur Michael HORN. p.d.g. de la défenderesse Groupe Volkswagen d'Amérique, devant un sous-comité de la Chambre des représentants du Congrès des États-Unis d'Amérique, le 8 octobre 2015, et faits saillants ;
- Pièce P-10 :** VOLKSWAGEN CANADA, Communiqué (lettre ouverte de la pdg à tous les Canadiens), Septembre 2015 ;
- Pièce P-11 :** Aveux de Volkswagen en cause pénale au Canada ;
- Pièce P-12 :** Aveux de Volkswagen en cause pénale au États-Unis ;
- Pièce P-13 :** Document établissant la quantité de véhicules fautifs de Volkswagen ;
- Pièce P-14 :** GOUVERNEMENT DU CANADA, Document sur les conséquences des changements climatiques sur la santé, l'environnement et l'économie.
- Pièce P-15 :** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Document sur les conséquences des changements climatiques sur la santé, l'environnement et l'économie ;
- Pièce P-16 :** GOUVERNEMENT DU CANADA, TABLE RONDE NATIONALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE, Le prix à payer : les répercussions économiques du changement climatique pour le Canada, 2011 ;
- Pièce P-17 :** STERN et al., STERN REVIEW: The Economics of Climate Change, 2006 ;
- Pièce P-18 :** GOUVERNEMENT DU CANADA, Document sur les conséquences des précipitations acides sur la santé, l'environnement et l'économie ;

- Pièce P-19** : Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), *Estimation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique au Québec essai d'utilisation du Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT)* ;
- Pièce P-20** : Étude du *Centre international de recherche sur le cancer* de Lyon (résumé) ;
- Pièce P-21** : Steven R H BARRETT et als., Impact of the Volkswagen emissions control defeat device on US public health, *Environ. Res. Lett.* 10 (2015) 114005.
- Pièce P-22** : En liasse, Stephen P. HOLLAND et als., Damages and Expected Deaths Due to Excess NOx Emissions from 2009 to 2015 Volkswagen Diesel Vehicles, *Environ. Sci. Technol.* 2016, 50, 1111–1117 et résumé ;
- Pièce P-23** : Guillaume P CHOSSIÈRE et als., Public health impacts of excess NOx emissions from Volkswagen diesel passenger vehicles in Germany, 2017 *Environ. Res. Lett.* 12 034014 ;
- Pièce P-24** : Résumé de l'étude Guillaume P CHOSSIÈRE et als. ;
- Pièce P-25** : En liasse, autres documents sur impacts de la pollution excessive de Volkswagen sur la santé, l'environnement et l'économie ;
- Pièce P-26** : ASSOCIATED PRESS, Le patron de Volkswagen démissionne, "Publié dans *La Presse* (2015-09-23) ;
- Pièce P-27** : Document indiquant le quantum possible des amendes à Volkswagen ;
- Pièce P-28** : En liasse, articles illustrant le bénéfice que Volkswagen tirait de sa prétention que ses véhicules diesel étaient « bons pour l'environnement » (Clean Diesel), suivis d'articles sur la cessation des ventes de ces véhicules diesel après le scandale Dieselgate ;
- Pièce P-29** : En liasse, documents permettant de déterminer le profit de Volkswagen ;
- Pièce P-30** : Coral DAVENPORT et Jack EWING (*New York Times*), VW Is Said to Cheat on Diesel Emissions; U.S. to Order Big Recall, (2015-09-18), citant notamment Monsieur Tyson Slocum, directeur du programme énergie auprès de l'organisme de protection des consommateurs Public Citizen ;
- Pièce P-31** : RADIO-CANADA, Volkswagen stoppe la vente de plusieurs de ses véhicules diesel au Canada (2015-09-21), citant le président de l'Association pour la protection des automobilistes (APA) du Canada, Monsieur George Iny ;
- Pièce P-32** : En liasse, R. v. Volkswagen : Chefs d'accusation, jugement interlocutoire rejetant la demande d'intervention de victimes, documents faisant état de l'irrecevabilité des déclarations de victimes et de la communauté et du jugement oral final sur la culpabilité et la sentence

Ces pièces sont disponibles sur demande.

Demande accompagnée d'un avis de présentation

S'il s'agit d'une demande présentée en cours d'instance ou d'une demande visée par les Livres III, V, à l'exception de celles portant sur les matières familiales mentionnées à l'article 409, ou VI du Code, la préparation d'un protocole de l'instance n'est pas requise; toutefois, une telle demande doit être accompagnée d'un avis indiquant la date et l'heure de sa présentation.

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC**

COUR SUPÉRIEURE
(Action collective)

No : 200-06-000193-154

**L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA
POLLUTION ATMOSPHERIQUE**

Demanderesse/représentante du groupe

et

ANDRÉ BÉLISLE

Personne désignée

c.

GROUPE VOLKSWAGEN CANADA INC.

et

VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA INC.

et

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

et

AUDI CANADA INC.

et

AUDI OF AMERICA, INC. / AUDI OF AMERICA, LLC

et

AUDI AKTIENGESELLSCHAFT

Défenderesses solidaires

et

FONDS D'AIDE AUX ACTIONS COLLECTIVES

Mise en cause

**DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE D'UNE ACTION
COLLECTIVE**

BOUCHARD + AVOCATS INC.

825, boulevard Lebourgneuf, bureau 200
Québec (Québec) G2J 0B9

Tél : (418) 622-6699

Fax : (418) 628-1912

Code : BB 3925

Casier no : 100

notifications@bouchardavocats.com

M^e Stéphane A. Pagé

Dossier : 7578-0601