

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

(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)  
**COUR SUPÉRIEURE**

---

**FRANÇOIS DÉCARY-GILARDEAU**,  
conseiller en finance, domicilié et résidant  
au 333, route Larochelle, municipalité  
d'Irlande, district judiciaire de Frontenac,  
province de Québec, G6H 2N7, Canada,

demandeur

c.

**COMPAGNIE GENERAL MOTORS DU  
CANADA**, faisant affaires sous les  
raisons sociales **General Motors** et **GM**,  
personne morale, constituée en vertu de  
la *Loi Canadienne sur les Sociétés par  
Actions* et continuée après fusions sous  
la *Loi sur les Compagnies de la Nouvelle-  
Écosse*, ayant son siège social au 1969,  
rue Upper Watter, bureau 1300, dans la  
ville de Halifax, province de Nouvelle-  
Écosse, L1H 8P7, Canada, et ayant son  
établissement québécois au 5000, route  
Trans-Canadienne, dans la ville de  
Pointe-Claire, district de Montréal,  
province de Québec, H9R 4R2, Canada,

-et-

**GENERAL MOTORS COMPANY**,  
personne morale, constituée en vertu de  
*The General Corporation Law* de l'état de  
Delaware, ayant son siège social au  
30600 Telegraph Road, bureau 2345,  
dans la ville de Bingham Farms, État du  
Michigan, 48025, États-Unis d'Amérique,

-et-

**GENERAL MOTORS LLC**, personne morale, constituée en vertu de *The General Corporation Law* de l'État de Delaware, ayant son siège social au 3410 Belle Chase Way, bureau 600, dans la ville de Lansing, État du Michigan, 48911, États-Unis d'Amérique,

défenderesses

---

**DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE**  
**(Art. 574 et suiv. C.p.c.)**

---

AU SOUTIEN DE LEUR ACTION COLLECTIVE, LE DEMANDEUR ET LE GROUPE, PAR L'ENTREMISE DE LEUR PREOCUREUR SOUSSIGNÉ, ALLÈGUENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

**L'AUTORISATION DE L'ACTION COLLECTIVE**

1. Le 18 janvier 2023, cette honorable Cour a autorisé l'exercice d'une action collective en annulation de vente ou subsidiairement en réduction du prix de vente et en dommages-intérêts compensatoires et punitifs pour vice caché, défaut de sécurité et omission de faits importants;
2. À cette fin, le statut de représentant a été attribué au demandeur pour le groupe de personnes ci-après décrit :  
  
« Toute personne physique, personne morale de droit privé, société ou association qui a loué ou acheté au Québec un véhicule GM, de marque Chevrolet, modèle Bolt EV, année 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 ou 2022, ou le modèle Bolt EUV 2022. »

(Ci-après désigné « le groupe »)

3. De plus, la Cour a identifié comme suit les principales questions de fait et de droit qui seront traitées collectivement :



- 3.1 Les défenderesses ont-elles passé sous silence que la capacité ou l'autonomie des batteries des Bolt EV et Bolt EUV se réduisait en hiver? Cela constitue-t-il un fait important au sens de l'article de l'article 228 LPC?
  - 3.2 Est-ce que les Bolt EV et Bolt EUV des membres sont ou ont été défectueuses et posent ou ont posé un danger d'incendie?
  - 3.3 Est-ce que les batteries ou une composante reliée aux batteries des Bolt EV et Bolt EUV sont ou ont été défectueuses?
  - 3.4 Est-ce que le défaut des batteries ou une composante reliée des Bolt EV 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022 et Bolt EUV est couvert par la garantie du fabricant offerte par les défenderesses?
  - 3.5 Est-ce que ce ou ces défauts entraînent la responsabilité des défenderesses?
  - 3.6 Est-ce que les défenderesses ont rappelé les Bolt EV et Bolt EUV des membres afin de faire réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%), ont demandé aux membres de réduire la capacité ou l'autonomie de leurs batteries de dix ou vingt pourcent (10% ou 20%) et ont demandé aux membres d'éviter d'épuiser la batterie à moins de 113 km?
  - 3.7 Les membres ont-ils le droit à l'annulation de la vente de leurs véhicules et de se faire rembourser le total du prix payé?
  - 3.8 Subsidiairement, les membres ont-ils droit à une réduction du prix de vente? Si oui, pour quel montant?
  - 3.9 Les membres ont-ils subi des inconvénients? Ont-ils été causés par les défenderesses? Quel montant des dommages compensatoires doit leur être octroyé à ce titre?
  - 3.10 Les défenderesses doivent-elles être condamnées à verser des dommages punitifs? Si oui, pour quel montant?
4. Le 19 avril 2024, la Cour d'appel du Québec a rejeté l'appel des défenderesses du jugement d'autorisation rendu par la Cour supérieure;

#### **LE DEMANDEUR ET LES MEMBRES DU GROUPE**

5. Les membres du groupe sont à la fois des personnes physiques soumises à la *Loi sur la protection du consommateur* et des personnes morales de droit privé, des sociétés ou des associations;

6. Le demandeur est propriétaire d'une Bolt EV 2017, tel qu'il appert d'une copie de son certificat d'immatriculation et de son contrat d'achat, produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote P-1**;

## LES DÉFENDERESSES

7. La défenderesse Compagnie General Motors du Canada (ci-après appelée « General Motors Canada ») est une corporation fondée en vertu de la *Loi Canadienne sur les Sociétés par Actions* mais aujourd'hui soumise à la *Loi sur les Compagnies de la Nouvelle-Écosse* suite à plusieurs fusions, le tout tel qu'il appert d'un extrait de l'état de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises du Québec ainsi que son profil corporatif au Registry of Joint Stock Companies de la province de Nouvelle-Écosse, les deux produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote P-2**;
8. La défenderesse General Motors Company (ci-après appelée « General Motors ÉU») est une corporation constituée en vertu de *The General Corporation Law* de l'État de Delaware aux États-Unis mais ayant son siège social dans l'État du Michigan, le tout tel qu'il appert d'un extrait du *search summary* du site du Department of Licensing and Regulatory affairs de l'État de Michigan, produit au soutien des présentes sous la **cote P-3**;
9. La défenderesse General Motors LLC (ci-après appelée « General Motors Marque ») est une corporation résultant de la fusion de GM Car Company LLC et General Motors LLC en vertu de *The General Corporation Law* de l'État de Delaware aux États-Unis mais ayant son siège social dans l'État du Michigan, le tout tel qu'il appert du certificat de fusion émis par l'État de Delaware et d'un extrait du *search summary* du site du Department of Licensing and Regulatory affairs de l'État de Michigan, produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote P-4**;
10. General Motors Canada importe et distribue au Canada les véhicules routiers fabriqués par la défenderesse General Motors ÉU. General Motors Marque détient la marque de commerce General Motors au Canada et permet l'usage de la marque GM par la défenderesse General Motors Canada et ses concessionnaires, tel qu'il appert des extraits de la base de données sur les marques de commerce canadiennes produits en liasse sous la **cote P-5**;
11. General Motors ÉU se spécialise dans la fabrication, l'assemblage et la production de véhicules routiers tandis que General Motors Marque permet l'emploi de sa marque de commerce sur les véhicules vendus au Canada par la défenderesse General Motors Canada et ses concessionnaires. General Motors ÉU et General Motors Marque n'ont pas d'établissement au Canada;



## LES MODÈLES CHEVROLET BOLT EV ET BOLT EUV

12. Un des véhicules routiers fabriqués et assemblés par General Motors ÉU pour ensuite être importés et distribués au Canada par General Motors Canada est la Chevrolet Bolt EV (ci-après appelée « Bolt EV »). La Bolt EV est un véhicule routier entièrement électrique. Sa propulsion est donc assurée exclusivement par son moteur électrique qui tire son énergie de sa batterie électrique;
13. General Motors ÉU a fabriqué et assemblé la Bolt EV de 2017 à 2022. De plus, en 2022, elle a fabriqué le Chevrolet Bolt EUV (ci-après appelée « Bolt EUV »). La Bolt EUV aussi est entièrement électrique;
14. Les Bolt EV 2017 à 2022 et les Bolt EUV 2022 (ci-après collectivement les « Bolt ») ont été fabriquées en série et de façon identique pour chaque année et chaque modèle. Il n'existe donc aucune différence entre les Bolt EV d'une même année. Il n'existe non plus aucune différence entre les Bolt EUV d'une même année. De plus, les batteries des Bolt sont très similaires ayant toutes été fabriquées par le même fournisseur des défenderesses, LG Chem Ltd., une corporation coréenne;
15. Les Bolt sont couvertes par une garantie de base du fabricant pour tout défaut, pour une période de trois (3) ans. De plus, la garantie du fabricant pour les composantes de la partie motopropulseur des Bolt est le plus tôt d'une période de huit (8) ans ou de 160 000 km. À titre d'exemple, le demandeur présente un extrait du livret fourni par les défenderesses pour les Bolt EV 2017, intitulé Information sur la garantie limitée canadienne, avec sa version anglaise, produits en liasse sous la **cote P-6**;

## L'AUTONOMIE DES BOLT PAR TEMPS FROID

16. L'autonomie d'un véhicule routier est le point qui suscite le plus d'intérêt chez un acheteur ou locataire potentiel d'un véhicule entièrement électrique. À titre de comparaison avec les véhicules à combustion, la recharge d'un véhicule Bolt EV prendra en moyenne 9 heures avec une prise 240 volts tandis qu'elle prendra 60 heures avec une prise 120 volts;
17. Avant d'acheter sa Bolt EV 2017, le demandeur a donc fait une recherche sur internet afin de connaître l'autonomie de la Bolt EV. Le demandeur a consulté plusieurs sites, entre autres des sites où les données et caractéristiques des véhicules électriques fournies par les différents fabricants étaient comparées. Après cette recherche, la compréhension du demandeur était que l'autonomie de la Bolt EV était de 380km. L'achat de sa Bolt EV 2017 a donc été fait sur la base de cette compréhension;
18. Il en est de même pour les membres du groupe. Les membres qui ont acheté une Bolt neuf auprès d'un concessionnaire GM, ont reçu un pamphlet et des



- explications du personnel du concessionnaire indiquant l'autonomie de la Bolt;
19. Les membres qui ont acheté une Bolt d'occasion, à l'instar du demandeur ont fait des recherches sur internet ou se sont enquis pour connaître l'autonomie annoncée de la Bolt à acheter;
  20. Pour une pleine charge, les défenderesses avaient annoncé dans un grand appareil une autonomie de 383 km pour les Bolt EV 2017, 2018 et 2019, une autonomie de 416 km pour les Bolt EV 2020, 2021 et 2022 et une autonomie de 398 km pour les Bolt EUV 2022. Ces autonomies avaient été annoncées autant aux membres du groupe qu'aux concessionnaires Chevrolet de GM. Des exemples de la publicité des défenderesses sur la Bolt se retrouvent d'ailleurs sur leur site intitulé Information sur le produit, dont des extraits sont produits en liasse au soutien des présentes sous la **cote P-7**;
  21. Des publicités similaires indiquant les mêmes autonomies ont été distribuées par les défenderesses, tel qu'il appert de quelques exemples produits au soutien des présentes en liasse sous la **cote P-8**;
  22. Or, la Bolt du demandeur n'a pas l'autonomie annoncée par les défenderesses. Elle perd jusqu'au tiers de son autonomie en hiver. Il en est de même pour tous les Bolt des membres du groupe. Les défenderesses connaissaient cette situation dès 2017 mais ont sciemment omis de le mentionner au demandeur et aux autres membres du groupe;
  23. Par temps froid, la pleine recharge de la Bolt EV du demandeur ne lui permet pas d'atteindre l'autonomie de 383 km annoncée par les défenderesses. L'autonomie de la Bolt EV du demandeur n'arrive même pas à 300 km, tel qu'il appert des photos prises par le demandeur de son tableau de bord à diverses dates après le 18 janvier 2022, produites en liasse au soutien des présentes sous la **cote P-9**;
  24. Quant à l'autonomie des Bolt des autres membres du groupe, elle non plus n'est pas conforme aux représentations des défenderesses. Par temps froid, elle ne dépasse pas 300 km, tel qu'il appert des différentes photos prises par les membres Dany Voisine (Bolt EV 2018), Jean-Guy Trudel (Bolt EV 2019), Guillaume Laverdure (Bolt EV 2017), Christian Cawthorn (Bolt EV 2018), Frédéric D'Anjou (Bolt EV 2018) et Christian Patenaude (Bolt EV 2019) de leurs tableaux de bords, produites en liasse au soutien des présentes sous la **cote P-10**;
  25. Il est à noter que les photos P-10 ont été prises par les membres après les travaux de rappel par les défenderesses pour remplacer la batterie de la Bolt;
  26. Force est de constater que les représentations des défenderesses sur l'autonomie des Bolt étaient fausses et trompeuses depuis 2017 et en toute connaissance de cause puisque des membres se plaignaient déjà du problème en hiver 2018;



27. Les batteries de remplacement pour toutes les Bolt EV et EUV installées suite aux rappels ci-après mentionnés sont presque identiques et possèdent les mêmes caractéristiques que les batteries d'origine. Elles subissent donc la même réduction d'autonomie par temps froid. Pour une pleine charge, toutes les Bolt subissent la même réduction d'autonomie par temps froid, leur autonomie est d'environ deux tiers de l'autonomie annoncée par les défenderesses;
28. Les défenderesses ont donc négligé et/ou omis de représenter adéquatement l'autonomie des Bolt 2017 à 2022 par temps froid, que ce soit au demandeur, aux membres du groupe ou aux concessionnaires qui vendent ces véhicules;
29. Puisque les Bolt du demandeur et des membres étaient vendues au Canada, il était évident pour les défenderesses que le climat froid canadien affecterait l'autonomie de leurs batteries. Or, les défenderesses ont décidé de cacher l'impact important du froid sur l'autonomie des batteries des Bolt et de passer sous silence cette importante limite de capacité et d'autonomie;
30. Les défenderesses n'ont aucunement informé les locataires ou les acheteurs des Bolt 2017 à 2022 que l'autonomie des Bolt EV et Bolt EUV se réduisait de presque du tiers par temps froid;

### LES INCENDIES DES BOLT

31. Le 4 juillet 2020, Hajime Rojas, de Fairfax, Virginie (États-Unis), propriétaire d'une Bolt EV 2019 a soudainement vu sa voiture prendre feu. Son enquête subséquente a dévoilé que plusieurs autres Bolt EV avaient également pris feu. Elle a donc rapporté l'incident aux autorités américaines et à la défenderesse General Motors ÉU;
32. Le 27 août 2020, General Motors ÉU a annoncé qu'elle ouvrait une enquête au sujet des incendies des Bolt EV;
33. Le 9 octobre 2020, la National Highway Traffic Safety Administration (ci-après appelée « NHTSA ») en charge de la réglementation et la sécurité des transports aux États-Unis, a ouvert une évaluation préliminaire (*Preliminary Evaluation*) au sujet des Bolt EV, tel qu'il appert d'une copie de son annonce produite au soutien des présentes sous la **cote P-11**;
34. Il est à noter que, selon ladite annonce P-11, trois incidents avec incendie de Bolt EV ont été rapportés aux États-Unis et que le « fire damage appeared to be concentrated in the EV battery compartment area with penetration into the passenger compartment from under the rear seat. »;
35. Le 13 novembre 2020, la NHTSA a même publié une alerte aux consommateurs sur son site internet à l'effet que les « Owners of select Model Year 2017-2019 Chevrolet Bolt vehicles should park their cars outside and away from homes until



their vehicles have been repaired due to a new recall for the risk of fire. » tel qu'il appert d'un extrait du site de la NHTSA, produit au soutien des présentes sous la **cote P-12**;

### **LES RAPPELS DES BOLT**

36. Suite à cette annonce de la NHTSA, le 13 novembre 2020, les défenderesses ont fait un rappel de toutes les Bolt EV 2017, 2018 et 2019 aux États-Unis et au Canada;
37. Toutefois, le rappel ne visait aucunement à corriger le problème des Bolt EV. Tout au contraire, aucune pièce ou partie des Bolt EV visées par le rappel n'était changée ou réparée. À la place, les défenderesses ont opté pour l'installation d'un logiciel qui réduisait la capacité de recharge des batteries des Bolt EV 2017 à 2019 de dix pourcent (10%), tel qu'il appert des copies des annonces de rappels par les défenderesses à ce sujet produites au soutien des présentes sous la **cote P-13**;
38. Ainsi, les défenderesses privaient le demandeur et les membres du groupe d'utiliser ou de jouir de la capacité et/ou de l'autonomie de la Bolt EV tel qu'originellement représentée par les défenderesses;
39. Si ces limites de capacité ou d'autonomie réduites avaient été dénoncées par les défenderesses au demandeur et aux membres du groupe dès le début, ni le demandeur ni les autres membres du groupe n'auraient acheté ou loué de Bolt EV ou EUV;
40. La situation devenait davantage difficile l'hiver due au cumul de la limitation de l'autonomie suivant les restrictions liées à la dangerosité et la réduction de l'autonomie par temps froid dans le climat nordique du Canada;
41. À titre d'exemple, le demandeur ne pouvait plus se rendre à la ville de Québec avec sa Bolt EV sans risque sérieux de tomber en panne électrique;
42. Suite à l'installation d'un logiciel qui réduisait la capacité de recharge des batteries des Bolt EV 2017 à 2019 de dix pourcent (10%) vers la fin 2020 et début 2021, plusieurs membres ont constaté des bruits et/ou cillements et une forte chaleur se dégageant de leurs Bolt EV;
43. Plusieurs membres avaient peur de leurs voitures et ne se sentaient pas en sécurité à les utiliser;
44. La réduction de la capacité de recharge de dix pourcent (10%) empêchait plusieurs membres de parcourir la distance nécessaire à leurs besoins;
45. Le 26 mai 2021, le demandeur et les membres du groupe ont reçu un courriel



directement de la défenderesse General Motors Canada à l'effet que :

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

tel qu'il appert d'une copie du courriel envoyé au demandeur produite au soutien des présentes sous la **cote P-14**;

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

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

promettant le tout à être effectué sans frais, tel qu'il appert de ladite lettre produite au soutien des présentes sous la **cote P-15**;

47. Comme plusieurs membres, le 7 juillet 2021, le demandeur a fait réparer son véhicule Bolt EV 2019 auprès d'un concessionnaire GM en présumant que le problème serait résolu une fois pour toute;
48. Or, le même jour, au Vermont (États-Unis), le véhicule Bolt EV 2019 de Timothy Briglin, un membre de la Chambre des Représentants au congrès américain, a pris feu alors qu'il était stationné dans l'entrée de sa maison pour se faire recharger;
49. Il est important de noter que les réparations mentionnées à la lettre P-14 suite au rappel de juin 2021 par le fabricant avaient déjà été effectuées sur le véhicule Bolt EV 2019 de Timothy Briglin;
50. Ce nouvel incident démontrait donc que les réparations annoncées et effectués en juin et juillet 2021 n'empêchaient pas les risques d'incendie des véhicules Bolt EV. D'ailleurs, les médias ont dénombré sept (7) incendies spontanés des voitures Bolt EV en moins de quatre (4) mois en printemps-été 2021;
51. Le 27 juillet 2021, le demandeur et les membres du groupe ont reçu un nouveau courriel de la défenderesse General Motors Canada à l'effet que:



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

tel qu'il appert dudit courriel envoyé au demandeur produit au soutien des présentes sous la **cote P-16**. Pour les véhicules Bolt EV 2020 à 2022 et Bolt EUV, l'état de charge devait également être limité tout en évitant d'épuiser la batterie à moins de 113 km de la charge restante;

52. Cette consigne se traduisait, par exemple, par l'obligation de maintenir la capacité de la Bolt EV du demandeur à un maximum d'environ 340 km et à un minimum de 113 km, pour ne pouvoir parcourir qu'une distance maximale de 227 km par recharge;
53. Cette limite a causé un préjudice important au demandeur et aux membres du groupe. Pour plusieurs d'entre eux, leurs Bolt étaient le seul véhicule de la famille. Ils devaient se déplacer régulièrement sur de longs trajets et ne pouvaient plus satisfaire leurs besoins en transport de leurs familles avec des véhicules qui avaient une plage de batterie limitée entre 113 km et 342 km. Ils avaient à arrêter à plusieurs reprises et attendre pour recharger leurs véhicules;
54. Plusieurs membres avaient à faire régulièrement des voyages de plus de 300 kilomètres et les nouvelles consignes des défenderesses limitaient significativement leurs capacités de parcourir une telle distance;
55. Plusieurs membres devaient garer leurs voitures à l'extérieur de leurs maisons et éviter de la charger pendant la nuit puisque leurs bornes de recharge étaient trop dans ou proche de la bâtisse de leurs résidences;



56. Certains membres qui utilisaient leurs véhicules dans le cadre de leurs déplacements pour le travail ne pouvaient pas se permettre de faire plusieurs arrêts pour recharger leurs véhicules durant leurs temps de travail;
57. Certains membres qui travaillaient au centre-ville d'une grande ville louaient une place de stationnement à plusieurs centaines de dollars par mois. Or, ils n'avaient pas accès à une borne de recharge à la place de stationnement pendant le travail. Pour ces membres, l'alternative de prendre une heure et demi de transport en commun pour faire le même chemin n'était pas réaliste;
58. Pour d'autres membres, la place de stationnement dotée de la borne de recharge était juxtaposée à la maison ou au bureau. Dû au danger d'incendie, ils ne pouvaient donc ni utiliser la place de stationnement ni recharger la batterie de la Bolt. Ils n'avaient donc accès à aucune borne et ne pouvaient plus recharger la Bolt;
59. D'autres membres qui habitaient dans une copropriété ou un complexe multi-locataire se sont vus interdire de garer leurs Bolt dans le garage de leur résidence. Pour certains d'entre eux, la seule borne de recharge disponible était dans le stationnement de la copropriété ou du complexe multi-locataire;
60. La limite de l'état de charge et la capacité de la batterie a également eu un impact sur la puissance d'accélération des Bolt EV et EUV puisque la capacité d'accélération est plus élevée lorsque la batterie est à sa pleine capacité. Par conséquent, les membres du groupe étaient privés de la pleine capacité d'accélération de leurs Bolt;
61. Le demandeur et les membres du groupe se sont aussi retrouvés avec des véhicules qui avaient perdu de façon accélérée leurs valeurs de revente;
62. En août 2021, le demandeur et les membres du groupe ont reçu une lettre de la défenderesse General Motors Canada. Cette lettre déclarait :

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

tel qu'il appert d'une copie de ladite lettre produite au soutien des présentes sous la **cote P-17**;

63. Or, les défenderesses refusent toujours de remplacer complètement la batterie de toutes les Bolt. Faisant face aux mêmes problèmes avec des batteries venant du même fournisseur LG Chem, le concurrent Hyundai avait pourtant décidé de remplacer toutes les batteries LG Chem de ses modèles Kona Electric et Ioniq



Electric dès la fin 2020. Les défenderesses ont toutefois décidé d'agir différemment, le tout aux dépens des membres du groupe;

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

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

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

65. Le site ajoutait:

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

tel qu'il appert d'un extrait dudit site produit au soutien des présentes sous la **cote P-18**;

66. Par ce fait, les défenderesses ont étendu lesdites restrictions aux Bolt EV modèles 2020 à 2022 en plus des Bolt EUV 2022, admettant ainsi que les batteries de ces véhicules posent le même risque d'incendie que les Bolt EV 2017, 2018 et 2019. D'ailleurs, tous ces véhicules sont dotés de batteries fabriquées par le même fournisseur LG Chem;

67. Les propriétaires et locataires des Bolt EV années 2020 à 2022 et Bolt EUV 2022 étaient donc dans la même situation que les propriétaires et locataires des Bolt EV années 2017 à 2019 et vivaient les mêmes inconvénients;

68. Les propriétaires et locataires des Bolt EV années 2020 à 2022 et Bolt EUV 2022 ont donc les mêmes réclamations contre les défenderesses que les propriétaires et locataires des Bolt EV années 2017 à 2019;

69. Dès 2017, les défenderesses connaissaient et/ou auraient dû connaître les défauts des véhicules Bolt vendus aux membres du groupe et, malgré tout, ont continué à les vendre tout en leur faisant de fausses représentations aux membres du groupe quant à la sécurité, la fiabilité ou la qualité de leurs produits;

70. Au lieu d'informer les membres des défauts des véhicules Bolt dès 2017, les défenderesses ont retardé de rappeler les véhicules Bolt EV et Bolt EUV jusqu'à la survenance de plusieurs incendies;



71. Pire, les défenderesses refusent toujours de remplacer les batteries défectueuses de plusieurs Bolt vendues aux membres du groupe;

### **LE RAPPEL DE SÉCURITÉ N212343880/N212343881**

72. Suite à la réception d'une lettre d'invitation à contacter un concessionnaire Chevrolet Bolt EV pour prendre rendez-vous, le demandeur a contacté son concessionnaire afin de procéder au remplacement des modules de batterie au lithium-ion de son véhicule, tel qu'il appert de ladite lettre d'invitation produite au soutien des présentes sous la **cote P-19**;
73. Le 18 janvier 2022, le concessionnaire Bisson Chevrolet Buick GM a procédé à des travaux sur le véhicule du demandeur, tel qu'il appert de la lettre de description des travaux effectués par ledit concessionnaire produite au soutien des présentes sous la **cote P-20**;
74. Selon ladite lettre de description P-20, le concessionnaire aurait remplacé la batterie EV et reprogrammé le module ZFA de la Bolt EV du demandeur;
75. Depuis ces travaux, le demandeur n'a plus de restriction quant à la recharge ou décharge de son véhicule Bolt EV. D'ailleurs, il n'a reçu aucun avis concernant la dangerosité de la nouvelle batterie de sa Bolt EV;
76. Toutefois, par temps froid, la pleine recharge de sa Bolt EV ne permet toujours pas au demandeur d'atteindre l'autonomie annoncée de 383 km;
77. Au moment de la rédaction des présentes, aucun travail n'a encore été effectué sur les batteries d'un grand nombre de membres du groupe. Les défenderesses ont plutôt opté pour l'installation d'un logiciel de « diagnostique » et la continuité des limitations. Ces membres continuent donc à subir les inconvénients de la limitation de l'autonomie de leurs Bolt;
78. De plus, le problème de la réduction de l'autonomie des Bolt par temps froid persiste malgré le rappel des Bolt par les défenderesses;

### **LES RÉCLAMATIONS DU DEMANDEUR ET DES MEMBRES**

79. Si les défenderesses n'avaient pas passé sous silence la réduction de l'autonomie des Bolt par temps froid ou leur danger d'incendie, ni le demandeur ni les membres du groupe n'auraient acheté ou loué leurs Bolt. Le demandeur et les membres sont donc en droit de réclamer l'annulation des ventes et des locations des Bolt et le remboursement du prix d'achat et des loyers des Bolt par les défenderesses. D'ailleurs, le demandeur et les membres offrent de retourner leurs véhicules Bolt aux défenderesses;



80. Par exemple, le demandeur réclame solidairement aux défenderesses le prix d'achat de sa Bolt EV 2017, soit VINGT-NEUF MILLE SIX CENT SOIXANTE-TROIS DOLLARS ET CINQUANTE-CINQ CENTS (29 663,55 \$);
81. *SUBSIDIAREMENT*, le demandeur et les membres réclament solidairement des défenderesses une réduction du prix de vente ou location, des dommages-intérêts et/ou une indemnité afin de réparer et/ou corriger leurs Bolt;
82. Pour chaque Bolt dont la batterie n'a pas été remplacée par les défenderesses, le demandeur et le groupe réclament le prix d'une batterie neuve ainsi que le coût de son installation, ce qu'ils évaluent, sauf à parfaire, à TRENTE-TROIS MILLS DOLLARS (33 000\$). Ce montant étant composé du coût de l'installation de la batterie et TRENTE MILLE QUATRE CENT CINQUANTE-SIX DOLLARS ET SEIZE CENTS (30 456,16 \$) étant le prix au détail suggéré par le fabricant d'une batterie pour la Bolt EV 2017, tel qu'il appert d'un extrait du site [www.parts.islandgm.com](http://www.parts.islandgm.com) produit au soutien des présentes sous la **cote P-21**;
83. De plus, le demandeur et le groupe réclament en dommages-intérêts, pour perte de jouissance ainsi que les troubles et inconvénients de ne pas pouvoir utiliser son véhicule en tout temps, le montant de DEUX CENT CINQUANTE DOLLARS (250\$) par Bolt par mois de limite d'autonomie imposée lors des restrictions dues à la dangerosité des véhicules;
84. De plus, le demandeur et le groupe réclament en dommages-intérêts, pour perte de jouissance ainsi que les troubles et inconvénients de ne pas pouvoir utiliser pleinement son véhicule, le montant de CINQ MILLE DOLLARS (5 000\$) par Bolt pour la réduction de l'autonomie par temps froid;
85. *SUBSIDIAREMENT*, le demandeur et le groupe réclament en dommages-intérêts, pour la perte accélérée de la valeur de leurs Bolt, l'équivalent de trente pour-cent (30%) du prix d'achat de leurs Bolt;
86. Finalement, le demandeur et le groupe réclament un montant supplémentaire de TRENTE-TROIS MILLE DOLLARS (33 000\$) par Bolt à titre de dommages-intérêts punitifs;

**POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR DE :**

- (A) **ACCUEILLIR** l'action du demandeur;
- (B) **ANNULER** la vente et la location de tout véhicule Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV des membres du groupe, et accepter les offres de remise par les membres de leurs véhicules Chevrolet Bolt EV et Chevrolet Bolt EUV;
- (C) **CONDAMNER** les défenderesses solidairement à rembourser les membres du



groupe tout montant payé pour leurs Bolt, plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;

- (D) **SUBSIDIAIREMENT CONDAMNER** les défenderesses solidairement à payer, à titre de réduction de prix et/ou dommages-intérêts compensatoires, TRENTE-HUIT MILLE DOLLARS (38 000\$), sauf à parfaire, à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;
- (E) **CONDAMNER** les défenderesses solidairement à payer, à titre de dommages-intérêts punitifs, TRENTE-TROIS MILLE DOLLARS (33 000\$) à chaque membre du groupe plus intérêts et indemnité additionnelle de l'article 1619 du code civil du Québec à compter du 6 janvier 2021;
- (F) **LE TOUT** avec frais de justice.

Montréal, le 2 août 2024

---

*James R. Nazem*

Procureur du demandeur et du groupe  
1010, rue de la Gauchetière O., bureau 950  
Montréal (Ville-Marie), Québec, H3B 2N2  
Canada

Tél. : (514) 392-0000

Télécopieur : 1 (855) 821-7904

Courriel : [jrnazem@actioncollective.com](mailto:jrnazem@actioncollective.com)

---

(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)

No: 500-06-001117-213

Cour: Supérieure

District : de Montréal

---

**FRANÇOIS DÉCARY-GILARDEAU,**

demandeur

c.

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

défenderesses

---

**DEMANDE INTRODUCTIVE  
D'INSTANCE**

---

**ORIGINAL**

---

**James R. Nazem**

Place du Canada

1010, de la Gauchetière O., bureau 950

Montréal (Québec), H3B 2N2, Canada

Téléphone: (514) 392-0000

Télexcopieur: (855) 821-7904

Courrier électronique:

[jnazem@actionscollective.com](mailto:jnazem@actionscollective.com)

---

N/d: 2012JN3775

AN-1795

---