

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE QUÉBEC

N°:

COUR SUPÉRIEURE
(Chambre civile)

SOCIÉTÉ D'ASSURANCE BENEVA INC., personne morale ayant son siège au 625, rue Jacques-Parizeau, Québec (Québec) G1R 2G5

et

L'UNIQUE ASSURANCES GÉNÉRALES INC., personne morale ayant son siège au 625, rue Jacques-Parizeau, Québec (Québec) G1R 2G5

Demandereses

c.

FCA CANADA INC., personne morale ayant un établissement au 750-6600, autoroute Félix-Leclerc, Pointe-Claire (Québec) H9R 4S2

et

HONDA CANADA INC., personne morale ayant un établissement au 1750, rue Eiffel, Boucherville (Québec) J4B 7W1

et

TOYOTA CANADA INC., personne morale ayant un établissement au 4705, boulevard Lapinière, Brossard (Québec) J4Z 3T5

Défenderesses

DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE EN DOMMAGES-INTÉRÊTS

AU SOUTIEN DE LEUR DEMANDE INTRODUCTIVE D'INSTANCE EN DOMMAGES-INTÉRÊTS, LES DEMANDERESSES EXPOSENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I. INTRODUCTION

1. Société d'Assurance Beneva inc. (« **Beneva** ») et L'Unique Assurances Générales inc. (« **L'Unique** ») (collectivement, les « **Demanderesse**s ») réclament aux Défenderesses le remboursement des indemnités qu'elles ont versées à leurs assurés à la suite du vol de leurs véhicules fabriqués par les Défenderesses;
2. Ces vols ont eu lieu alors que le Canada connaissait, à la suite de la pandémie de COVID-19, une hausse sans précédent des vols de véhicules, ayant entraîné le versement de plusieurs milliards de dollars en indemnités par les assureurs;
3. Ces vols de véhicules fabriqués par les Défenderesses sont attribuables à des failles de sécurité de leurs systèmes antivol, lesquelles permettent le vol de ces véhicules avec une facilité déconcertante et sont connues des Défenderesses depuis de nombreuses années;
4. Les Défenderesses ne pouvaient ignorer les correctifs qui permettent de corriger ces failles de sécurité, mais elles n'ont pas pris les mesures raisonnables pour ce faire ou pour prévenir ou empêcher l'exploitation de ces failles;
5. Ceci est d'autant plus vrai que les véhicules d'autres fabricants, notamment ceux du groupe Volkswagen (incluant Audi et Porsche), du groupe BMW (incluant Mini), ainsi que ceux de Mercedes-Benz, Tesla et Volvo, sont peu volés en raison des mesures de sécurité qu'ils ont mises en place;
6. L'inaction des Défenderesses ne peut s'expliquer que par l'absence d'incitatif financier à corriger ces failles, les véhicules volés étant remplacés par les assureurs, ce qui contribue à maintenir un cycle de ventes dont elles bénéficient;
7. Les Demanderesse, aux premières loges de ce phénomène, réclament le remboursement des indemnités versées à leurs assurés à la suite de vols commis en raison de l'exploitation de ces failles de sécurité, soit la somme de 56 274 063,91 \$ pour Beneva et la somme de 14 629 075,09 \$ pour L'Unique, totalisant 70 903 139,00 \$, à parfaire;
8. Ce montant, à parfaire, correspond à 2 111 vols survenus sur une période de trois ans, alors que les vols se poursuivent toujours à un niveau préoccupant;

II. PARTIES

9. Beneva et L'Unique sont des compagnies d'assurance dûment habilitées à exercer le commerce de l'assurance générale dans la province de Québec, tel qu'il appert de l'état des renseignements d'une personne morale au Registraire des entreprises concernant Beneva, **pièce P-1**, et L'Unique, **pièce P-2**;

10. Beneva exerçait ses activités jusqu'au 1^{er} janvier 2023 sous la dénomination La Capitale assurances générales inc., tel qu'il appert du certificat de modification émis par le Registraire des entreprises, **pièce P-3**;
11. Le ou vers le 1^{er} janvier 2023, SSQ, société d'assurance-vie inc. a cédé à Beneva l'ensemble des polices d'assurance de dommages qu'elle avait émises, ainsi que tous les droits et obligations qui s'y rattachent, Beneva ayant dès lors assumé l'ensemble des obligations découlant de ces polices;
12. Beneva et L'Unique agissent dans cette cause en subrogation aux droits de leurs assurés détenteurs d'une police d'assurance émise par l'une ou l'autre des Demanderesses;
13. Les assurés concernés, les véhicules visés (les « **Véhicules visés** »), les dates des sinistres ainsi que les indemnités versées sont identifiés au tableau préparé par les Demanderesses, **pièce P-4, sous scellés**;
14. Les Défenderesses sont des fabricants de véhicules automobiles au Canada, tel qu'il appert de l'état des renseignements d'une personne morale au Registraire des entreprises concernant chacune des Défenderesses, en liasse, **pièce P-5**;
15. Les Défenderesses sont des fabricants au sens de la *Loi sur la protection du consommateur* (« **LPC** »);

III. FAITS

A) Introduction des systèmes de démarrage et d'accès sans clé

16. La clé d'un véhicule a historiquement eu pour fonction première d'en assurer la sécurité, notamment en permettant au propriétaire du véhicule de le verrouiller et le protéger contre toute utilisation ou tout accès non autorisé;
17. Avec l'introduction de systèmes de démarrage et d'accès sans clé (*push-to-start*) dans les Véhicules visés, reposant notamment sur l'utilisation d'une clé intelligente et sur divers systèmes électroniques, la clé du véhicule, historiquement conçue comme un outil de sécurité, est devenue une source de vulnérabilité;
18. Présentée comme une innovation visant à améliorer le confort et la modernité des véhicules, cette technologie permet de démarrer un véhicule simplement en appuyant sur un bouton lorsque la clé intelligente se trouve à proximité;
19. Bien que le système antivol soit censé empêcher le moteur de démarrer en l'absence d'une clé intelligente valide, les systèmes antivol des Défenderesses peuvent être contournés au moyen de méthodes électroniques simples;
20. L'introduction de ces technologies d'accès et de démarrage sans clé, combinée à des systèmes électroniques insuffisamment sécurisés, a eu pour effet de faciliter le vol des Véhicules visés, détournant la fonction même de la clé, qui devrait servir

à verrouiller et protéger le véhicule, mais qui permet plutôt son accès et son appropriation par des voleurs;

21. Ces vols sont généralement commis rapidement, selon un *modus operandi* similaire, sans que quiconque en soit alerté;

B) Faibles dans les systèmes antivol

22. Des failles de sécurité des systèmes antivol affectent l'ensemble des Véhicules visés identifiés au tableau P-4;
23. Les systèmes antivol des Défenderesses, incluant les systèmes électroniques d'accès et d'immobilisation, qui permettent de verrouiller et de déverrouiller les Véhicules visés et d'empêcher le démarrage en l'absence d'une clé intelligente valide, comportent plusieurs failles de sécurité permettant à des voleurs d'en contourner les mécanismes de protection;
24. Ces failles ont permis à des voleurs de s'approprier illégalement les Véhicules visés;
25. Depuis au moins 2010, la littérature reconnaît que les systèmes équipés de clés intelligentes sont vulnérables aux attaques par relais, lesquelles consistent à capter et à retransmettre le signal de la clé intelligente de manière à tromper le véhicule, entraînant ainsi son déverrouillage et son démarrage, tel qu'il appert d'une étude de l'ETH Zurich (École de sciences techniques et naturelles) intitulée « *Relay Attacks on Passive Keyless Entry and Start Systems in Modern Cars* », **pièce P-6**;
26. En 2024, le plus grand club automobile d'Europe basé en Allemagne, l'Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (« **ADAC** »), a conclu que la grande majorité de ces systèmes demeure vulnérable au vol, confirmant des constats déjà établis en 2016, tel qu'il appert des études de l'ADAC de 2016 et 2024, en liasse, **pièce P-7**¹;
27. Tel qu'il sera démontré lors de l'audition, au cours des dernières années, les voleurs ont en partie délaissé les attaques par relais au profit de méthodes d'accès plus simples et moins coûteuses, telles que le bris de vitre ou le forçage de serrure;
28. Quelle que soit la méthode utilisée pour accéder à l'habitacle, qu'il s'agisse de la capture du signal d'une clé intelligente, du bris d'une vitre ou du forçage d'une serrure, les vols des Véhicules visés convergent généralement vers une même étape déterminante : l'intrusion dans le réseau de communication informatique des Véhicules visés (par le port diagnostic ou un autre point d'entrée) afin d'y transmettre des messages reconnus comme étant valides permettant de reprogrammer ou d'émuler une clé intelligente;

¹ Les Demanderesses informent le Tribunal que la traduction de la pièce P-7, dont l'original est rédigé en langue allemande, a été réalisée au moyen du logiciel de traduction DeepL.

29. En l'absence de reprogrammation ou d'émulation d'une clé intelligente, l'utilisation du véhicule volé est généralement limitée, ce qui en réduit considérablement l'intérêt pour les voleurs;
30. Or, en raison des vulnérabilités des systèmes électroniques des Véhicules visés, cette opération de reprogrammation ou d'émulation d'une clé intelligente peut être réalisée facilement et rapidement, directement depuis l'intérieur du véhicule, au moyen d'interfaces accessibles et d'un équipement portable;
31. Les Véhicules visés fonctionnent au moyen de plusieurs unités de contrôle électroniques, lesquelles communiquent entre elles par des réseaux de communication informatique, notamment des bus multiplexés tels que le « **bus de données CAN** » (*Controller Area Network*);
32. Les bus multiplexés permettent la communication entre ces unités de contrôle électroniques et assurent la coordination de fonctions essentielles du véhicule, notamment celles liées au moteur et aux systèmes de sécurité;
33. Toutefois, ces bus multiplexés ne disposent pas de mécanismes de protection raisonnables contre les attaques, tel qu'il appert notamment de l'étude « *Evaluation of CAN Bus Security Challenges* » publiée en 2020 dans la revue scientifique *Sensors* par des chercheurs de Cranfield University (R.-U.), **pièce P-8**;
34. Cette étude P-8, portant sur le bus de données CAN, établit que celui-ci ne répond pas aux trois critères fondamentaux de sécurité, soit la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité;
35. Il ne protège pas les données contre les accès non autorisés, ne peut pas empêcher l'injection de messages malveillants et peut être perturbé;
36. Il est ainsi possible d'accéder au réseau de communication informatique du véhicule par différents points d'entrée, dont le port de diagnostic embarqué OBD2 (ci-après « **Port OBD2** »), tel qu'il ressort notamment d'un article scientifique publié en 2023 par le chercheur Abdulmalik Humayed intitulé « *An Overview of Vehicle OBD-II Port Countermeasures* », **pièce P-9**;
37. Le Port OBD2 est conçu pour communiquer avec les unités de contrôle électroniques du véhicule à des fins de diagnostic et de maintenance;
38. Il existe d'autres points d'entrée aux réseaux de communication informatique des Véhicules visés, notamment à l'intérieur du véhicule (comme certains fils) et, plus rarement, par certaines composantes externes ou à distance, par l'entremise des interfaces sans fil;
39. Le problème fondamental est que, peu importe le point d'entrée utilisé, il n'existe pas de mécanismes de sécurité raisonnables pour empêcher qu'une personne non autorisée ne s'introduise dans le réseau de communication informatique des

Véhicules visés et y envoie des messages reconnus comme étant valides, le tout afin de reprogrammer ou d'émuler une clé;

40. Tel qu'il sera démontré lors de l'audition, ces vulnérabilités découlent notamment de l'architecture du réseau de communication informatique des Véhicules visés, conçue sans mécanismes de sécurité intégrés;
41. Des outils permettant de forcer les serrures d'un véhicule et d'accéder à son habitacle sont facilement accessibles en ligne, notamment sur des plateformes de vente comme Amazon, pour moins de 60 \$. De même, des dispositifs de programmation peu coûteux pouvant être branchés au Port OBD2 y sont également offerts et permettent notamment de programmer une clé intelligente compatible avec le véhicule et d'en permettre le démarrage, tel qu'il appert de l'article de *CBC News – Marketplace* intitulé « *Have a car with a push-to-start ignition? Here's how it could end up stolen and overseas* », publié le 25 mars 2022 et accompagné d'un reportage vidéo illustrant la facilité du vol, **pièce P-10**;
42. Ces vulnérabilités sont connues depuis longtemps par les Défenderesses;
43. Un article publié en 2017 par *Advanced In-Car Technologies* démontre, au moyen d'images captées par des caméras de surveillance, comment des voleurs accèdent à un véhicule en brisant une vitre, puis branchent un dispositif électronique au Port OBD2 afin notamment de programmer de nouvelles clés intelligentes et de repartir avec le véhicule, le tout en moins de deux minutes, tel qu'il appert de cet article intitulé « *Keyless Entry & OBD Port Theft & How To Protect Against It* » et de la vidéo qui l'accompagne, **pièce P-11**;
44. Ainsi, l'absence de mécanismes de protection raisonnables contre les intrusions au réseau de communication informatique des Véhicules visés révèle des failles de sécurité fondamentales;
45. Ces failles ont compromis la sécurité des Véhicules visés en permettant, de manière simple, rapide et généralisée, leur prise de contrôle complète;

C) Fléau d'ampleur nationale

46. Les failles de sécurité décrites ci-devant ont entraîné une augmentation importante du nombre de véhicules volés à travers le Canada;
47. Selon *Canadian Underwriter*, les assureurs automobiles canadiens ont versé plus d'un milliard de dollars en réclamations pour vol de véhicules en 2022, soit le montant le plus élevé jamais enregistré en une seule année, tel qu'il appert de l'article intitulé « *Auto insurers pay out record amount for auto theft* », publié le 8 juin 2023, **pièce P-12**;
48. Le Québec figure parmi les provinces les plus touchées par la hausse des vols de véhicules, ayant enregistré une augmentation d'environ 50 % entre 2021 et 2022, soit l'une des plus fortes hausses au Canada (P-12);

49. Tel qu'il sera démontré lors de l'audition, la situation atteint éventuellement un point critique : afin de prévenir un second vol, certaines fourrières en viennent à dégonfler les pneus des véhicules récupérés pour empêcher qu'ils ne soient à nouveau dérobés immédiatement. Parallèlement, des réseaux organisés de voleurs apposent des autocollants imitant le dispositif de repérage TAG sur des véhicules déjà volés, dans le but de signaler leur appropriation et de dissuader d'autres voleurs;
50. Cet enjeu de sécurité nationale est d'une telle ampleur que le 23 octobre 2023, le *Comité permanent de la sécurité publique et nationale de la Chambre des communes* (le « **Comité** ») a adopté une motion pour entreprendre une étude « sur le phénomène grandissant des vols de véhicules au Canada ainsi que sur les moyens mis en œuvre par le gouvernement fédéral pour lutter contre cette activité criminelle », tel qu'il appert de ladite motion du 23 octobre 2023, **pièce P-13**;
51. Le 8 février 2024, avant le début des travaux du Comité, des représentants du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et territoriaux et des municipalités, des représentants de l'industrie automobile, dont certaines Défenderesses, ainsi que des représentants des forces de l'ordre se sont rassemblés à l'occasion du *Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules* (le « **Sommet** »), tel qu'il appert de l'ordre du jour du Sommet, **pièce P-14**;
52. Les participants du Sommet ont signé, le 8 février 2024, une déclaration d'intention afin de lutter contre le vol de véhicules, en reconnaissant notamment la nécessité de coordonner et d'améliorer les différents efforts de lutte contre le vol de véhicules, et ils se sont engagés « à prendre l'initiative, dans le cadre de [leurs] rôles et responsabilités, de soutenir et d'améliorer les efforts actuels de la police, de l'industrie et/ou des gouvernements, afin de décourager davantage le vol de véhicules et d'aborder les questions connexes » (la « **Déclaration d'intention** »), tel qu'il appert de ladite Déclaration d'intention, **pièce P-15**;
53. Les Défenderesses Honda Canada inc. et Toyota Canada inc. ainsi que l'association Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (« **CMAC** ») sont parmi les signataires de la Déclaration d'intention (**P-15**);
54. CMAC est l'association commerciale nationale qui représente les intérêts canadiens de seize (16) constructeurs automobiles, notamment les Défenderesses mentionnées au paragraphe précédent, tel qu'il appert d'une capture d'écran du site web de CMAC, **pièce P-16**;
55. Au mois de décembre 2024, suivant la tenue du Sommet, la réception de mémoires et la tenue de rencontres publiques à l'occasion desquelles les témoignages d'acteurs clés ont été recueillis, le Comité a publié un rapport intitulé « Lutter contre le phénomène des vols de véhicules au Canada » (le « **Rapport** »), tel qu'il appert dudit Rapport, **pièce P-17**;

56. Le Rapport (P-17) révèle une augmentation importante et documentée des vols de véhicules automobiles au Canada au cours des dernières années, cette hausse étant constatée tant par les données statistiques de Statistique Canada que par les témoignages entendus par le Comité, notamment en Ontario et au Québec;
57. Le Rapport (P-17) met en lumière les lacunes des Défenderesses face à ce fléau, notamment en ce qui concerne les systèmes de sécurité des véhicules ainsi que l'insuffisance de correctifs logiciels et de dispositifs d'immobilisation intégrés aux nouveaux véhicules;
58. Les correctifs logiciels sont des mises à jour du logiciel du véhicule visant à corriger des failles de sécurité dans ses systèmes électroniques, alors que les dispositifs d'immobilisation sont des mécanismes de sécurité empêchant le démarrage ou l'utilisation du véhicule en l'absence d'une clé intelligente ou d'une authentification valide;
59. Plusieurs témoins entendus ont affirmé que l'industrie « peut et devrait en faire beaucoup plus ». Mme Terri O'Brien, présidente et cheffe de la direction d'Équité Association, a affirmé que des dispositifs d'immobilisation constituent « une solution de sécurité simple pour les fabricants ». Elle a ajouté que le Royaume-Uni a fait « d'énormes progrès en matière de technologies simples que les fabricants installent pour empêcher en premier lieu le vol de véhicules », démontrant que des solutions concrètes existent déjà et sont implantées ailleurs qu'au Canada (Rapport P-17, page 72);
60. Selon le Bureau d'assurance du Canada, les pertes liées aux réclamations pour vol d'automobiles ont augmenté de 200 % au cours des dix dernières années, passant d'environ 120 millions de dollars en 2015 à plus de 360 millions de dollars au premier semestre de 2025. L'article précise également que, bien que le nombre de réclamations et les coûts aient diminué en 2025 par rapport à 2024, la tendance à long terme demeure préoccupante, le tout tel qu'il appert de l'article intitulé « *Canada's insurers urge further action as auto theft claims continue to soar in 2025* », publié le 10 décembre 2025, **pièce P-18**;
61. Selon *CAA Insurance*, les impacts du vol d'automobiles sont considérables, incluant pour l'industrie de l'assurance, cette situation équivalant à devoir gérer en permanence une catastrophe comparable à une inondation ou une tornade sans fin prévisible, tel qu'il appert du communiqué de presse publié le 30 janvier 2024, **pièce P-19**;

IV. RESPONSABILITÉ DES DÉFENDERESSES

62. Bien que les Défenderesses ne puissent prévenir toutes les intrusions physiques dans un véhicule, leurs systèmes antivol ne devraient pas permettre qu'un voleur puisse repartir avec le véhicule en quelques instants;
63. Il existe une distinction évidente entre, d'une part, le vol d'un objet laissé à la vue à l'intérieur d'un véhicule à la suite d'une intrusion, que les Défenderesses ne

peuvent raisonnablement empêcher, et, d'autre part, le fait de permettre à un voleur de s'approprier un véhicule d'une valeur de plusieurs dizaines de milliers de dollars en quelques minutes;

64. Depuis plusieurs années, les vols de véhicules reposent principalement sur des procédés électroniques permettant de contourner ou de neutraliser les systèmes antivol en quelques dizaines de secondes ou, tout au plus, en quelques minutes;
65. Une simple recherche sur Internet permet de trouver des informations expliquant comment voler un véhicule au moyen de ces méthodes, ainsi que les outils nécessaires, notamment disponibles sur des sites de vente en ligne tels qu'Amazon;
66. Malgré leur connaissance de ces failles de sécurité, les Défenderesses ont continué à commercialiser des véhicules équipés de ces systèmes antivol facilement contournables;
67. Tel qu'il sera démontré lors de l'audition, des technologies auraient permis de prévenir le vol des Véhicules visés, notamment par l'intégration de mécanismes d'encryptage et d'authentification des messages;
68. D'autres fabricants automobiles, notamment le groupe Volkswagen (incluant Audi et Porsche), le groupe BMW (incluant Mini), Mercedes-Benz, Tesla et Volvo, ont développé et implanté des mesures de sécurité efficaces, contrairement aux Défenderesses qui ont omis d'agir en toute connaissance de cause;
69. Depuis plusieurs années, ces fabricants intègrent, par exemple, des mécanismes limitant l'accès aux systèmes critiques de leurs véhicules, de sorte qu'un accès par le Port OBD2 ne permet pas d'atteindre directement les fonctions antivol;
70. Le contournement électronique de ces véhicules requiert des connaissances spécialisées et un équipement avancé, bien au-delà de ce qui est nécessaire pour les vols décrits à la présente procédure;
71. Plus généralement, la majorité des véhicules européens modernes sont conçus avec des protections supplémentaires, notamment un module passerelle central, une séparation des réseaux et des protocoles de sécurité renforcés;
72. Ces mesures rendent le vol plus difficile et constituent une barrière dissuasive importante;
73. À l'inverse, l'insuffisance de telles mesures sur les Véhicules visés révèle des failles de sécurité majeures;
74. De telles failles de sécurité affectent directement l'usage normal auquel un consommateur peut raisonnablement s'attendre, soit pouvoir utiliser et conserver son véhicule sans qu'il puisse être subtilisé aussi facilement et rapidement;

75. Ces failles de sécurité, en ce qu'elles ont rendu le véhicule particulièrement vulnérable au vol et qu'elles compromettent la jouissance paisible du bien, constituent un déficit d'usage au sens de l'article 37 LPC;
76. En vertu des articles 37 et 53 LPC, l'existence d'un tel déficit d'usage fait présumer que le défaut était antérieur à la vente et que les Défenderesses en connaissaient l'existence, sans que les Demanderesses aient à en démontrer la cause précise, bien que celle-ci soit largement documentée;
77. La garantie de qualité impose aux Défenderesses une obligation de résultat, tant à l'égard de la conception du bien qu'à l'égard de l'assurance que celui-ci répondra aux attentes légitimes du consommateur;
78. Les acheteurs, en l'occurrence les assurés des Demanderesses, étaient en droit de s'attendre à ce que leur véhicule soit muni d'un système antivol offrant une protection raisonnable contre le vol et les intrusions malveillantes;
79. Ce déficit d'usage constitue une faute imputable aux Défenderesses;
80. Indépendamment du déficit d'usage affectant les Véhicules visés, les Défenderesses ont également manqué à leur obligation de divulguer adéquatement aux acheteurs les vulnérabilités affectant les systèmes antivol des Véhicules visés et les risques accrus de vol qui en découlaient;
81. Les failles de sécurité affectant les Véhicules visés ont permis à des tiers d'exploiter ces défauts afin de s'approprier les Véhicules visés;
82. En leur qualité d'assureurs subrogés dans les droits de leurs assurés, les Demanderesses ont versé des indemnités importantes à la suite du vol des Véhicules visés;
83. Ces indemnités sont la conséquence directe et immédiate des fautes reprochées aux Défenderesses;
84. Les Demanderesses sont ainsi fondées à réclamer aux Défenderesses le remboursement intégral des sommes payées à leurs assurés relativement au vol des Véhicules visés, avec intérêts et indemnité additionnelle, ainsi que les frais de justice, incluant les frais d'expertise;
85. Les montants réclamés par chacune des Demanderesses aux Défenderesses sont détaillés au tableau produit comme **pièce P-20**, et demeurent à parfaire.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA COUR :

ACCUEILLIR la présente *Demande introductive d'instance en dommages-intérêts*;

CONDAMNER la défenderesse **FCA CANADA INC.** à payer à la demanderesse **SOCIÉTÉ D'ASSURANCE BENEVA INC.** la somme de 13 922 967,10 \$, sauf à parfaire, portant intérêt au taux légal à compter de l'assignation, plus l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q.;

CONDAMNER la défenderesse **FCA CANADA INC.** à payer à la demanderesse **L'UNIQUE ASSURANCES GÉNÉRALES INC.** la somme de 3 687 618,22 \$, sauf à parfaire, portant intérêt au taux légal à compter de l'assignation, plus l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q.;

CONDAMNER la défenderesse **HONDA CANADA INC.** à payer à la demanderesse **SOCIÉTÉ D'ASSURANCE BENEVA INC.** la somme de 14 694 293,16 \$, sauf à parfaire, portant intérêt au taux légal à compter de l'assignation, plus l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q.;

CONDAMNER la défenderesse **HONDA CANADA INC.** à payer à la demanderesse **L'UNIQUE ASSURANCES GÉNÉRALES INC.** la somme de 3 437 669,11 \$, sauf à parfaire, portant intérêt au taux légal à compter de l'assignation, plus l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q.;

CONDAMNER la défenderesse **TOYOTA CANADA INC.** à payer à la demanderesse **SOCIÉTÉ D'ASSURANCE BENEVA INC.** la somme de 27 656 803,65 \$, sauf à parfaire, portant intérêt au taux légal à compter de l'assignation, plus l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q.;

CONDAMNER la défenderesse **TOYOTA CANADA INC.** à payer à la demanderesse **L'UNIQUE ASSURANCES GÉNÉRALES INC.** la somme de 7 503 787,76 \$, sauf à parfaire, portant intérêt au taux légal à compter de l'assignation, plus l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 C.c.Q.;

LE TOUT avec les frais de justice, y compris les frais d'expertise.

Québec, le 13 avril 2026

BCF, s.e.n.c.r.l.

BCF S.E.N.C.R.L.

M^e Éric Orlup

eric.orldup@bcf.ca

M^e Julie Dorion

julie.dorion@bcf.ca

M^e Coralie Martineau

coralie.martineau@bcf.ca

Complexe Jules-Dallaire, T1

2828, boulevard Laurier, 12^e étage

Québec (Québec) G1V 0B9

Téléphone : 418 692-4138

Télécopieur : 418 266-4515

AVOCATS DES DEMANDERESSES

Notre référence : 37202.347

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

Dépôt d'une demande en justice

Prenez avis que la partie 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 du demandeur ou, si ce dernier n'est pas représenté, au demandeur lui-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 tenue au paiement de 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 le demandeur, 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 convenu avec le demandeur.

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 demandeur 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 du demandeur 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 suivant 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 accepté.

Pièces au soutien de la demande

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

- Pièce P-1 :** État des renseignements d'une personne morale de Société d'Assurance Beneva inc. au Registraire des entreprises.
- Pièce P-2 :** État des renseignements d'une personne morale de L'Unique Assurances Générales inc. au Registraire des entreprises.
- Pièce P-3 :** Certificat de modification émis par le Registraire des entreprises, 1^{er} janvier 2023.
- Pièce P-4 :** **SOUS SCELLÉS** Tableau des Véhicules visés.
- Pièce P-5 :** En liasse, état des renseignements d'une personne morale au Registraire des entreprises des défenderesses.
- Pièce P-6 :** Étude de l'ETH Zurich intitulée « *Relay Attacks on Passive Keyless Entry and Start Systems in Modern Cars* », 2010.
- Pièce P-7 :** En liasse, études de l'ADAC, 2016 et 2024.

- Pièce P-8 :** Étude de *Cranfield University* intitulée « *Evaluation of CAN Bus Security Challenges* », 2020.
- Pièce P-9 :** Article scientifique intitulé « *An Overview of Vehicle OBD-II Port Countermeasures* », 2023.
- Pièce P-10 :** Article de *CBC News – Marketplace* intitulé « *Have a car with a push-to-start ignition? Here's how it could end up stolen and overseas* », 25 mars 2022.
- Pièce P-11 :** Article de *Advanced In-Car Technologies* intitulé « *Keyless Entry & OBD Port Theft & How To Protect Against It* », 9 mars 2017.
- Pièce P-12 :** Article de *Canadian Underwriter* intitulé « *Auto insurers pay out record amount for auto theft* », 8 juin 2023.
- Pièce P-13 :** Motion du Comité permanent de la sécurité publique et nationale du 23 octobre 2023.
- Pièce P-14 :** Ordre du jour du Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules, 8 février 2024.
- Pièce P-15 :** Déclaration d'intention sur la lutte contre le vol de véhicules, 8 février 2024.
- Pièce P-16 :** Capture d'écran du site web de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.
- Pièce P-17 :** Rapport préparé par le Comité permanent de la Sécurité publique et nationale intitulé « *Lutter contre le phénomène des vols de véhicules au Canada* », décembre 2024.
- Pièce P-18 :** Article du Bureau d'assurance du Canada intitulé « *Canada's insurers urge further action as auto theft claims continue to soar in 2025* », 10 décembre 2025.
- Pièce P-19 :** Communiqué de presse de *CAA Insurance Company* intitulé « *Addresses Escalating Auto Theft Crisis Across Canada* », 30 janvier 2024.
- Pièce P-20 :** Tableau des montants réclamés à chaque défenderesse par les demanderesses.

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.

Québec, le 13 avril 2026

BCF, s.e.n.c.r.l.

BCF S.E.N.C.R.L.

Me Éric Orlup

eric.orldup@bcf.ca

Me Julie Dorion

julie.dorion@bcf.ca

Me Coralie Martineau

coralie.martineau@bcf.ca

Complexe Jules-Dallaire, T1

2828, boulevard Laurier, 12^e étage

Québec (Québec) G1V 0B9

Téléphone : 418 692-4138

Télécopieur : 418 266-4515

AVOCATS DES DEMANDERESSES

Notre référence : 37202.347