

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

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

---

N°: 500-06-001366-257

**ADAM B. MULHALL**

*Demandeur*

c.

**MARC BÉDARD ET ALS**

*Défendeurs*

---

**DEMANDE DE BENE ESSE POUR AUTORISATION DE MODIFIER LA DEMANDE POUR  
AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE  
(Art. 206, 207 et 585 C.p.c.)**

---

**À L'HONORABLE SHAUN FINN, JUGE DE LA COUR SUPÉRIEURE DU QUÉBEC SIÉGEANT EN CHAMBRE  
DES ACTIONS COLLECTIVES DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, LE DEMANDEUR EXPOSE  
RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

1. Le 21 février 2025, le Demandeur dépose une *Demande pour autorisation d'exercer une action collective et pour autorisation d'intenter une action en dommages-intérêts en vertu de la section II du chapitre II du titre VIII de la Loi sur les valeurs mobilières* (articles 574 et suivants C.p.c. et article 225.4 LVM) (la « **Demande pour autorisation** ») contre les Défendeurs Marc Bédard, Nicolas Brunet, Richard Coulombe, Brian Piern, Yannick Poulin, Pierre Larochelle, Latasha Akoma, Sheila Colleen Bair, Ann L. Payne, Dane L. Parker, Pierre-Olivier Perras, Michel Ringet, Lorenzo Roccia, Pierre Wilkie, Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L., Financière Banque Nationale inc., B. Riley Securities, Inc., Barclays Capital Canada Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., Valeurs mobilières Desjardins inc., Roth Canada Inc., Valeurs mobilières Banque Laurentienne inc. et Raymond James Ltée (collectivement, les « **Défendeurs** »), le tout tel qu'il appert du dossier de la Cour.
2. Le 31 mars 2026, le Demandeur notifie aux Défendeurs un Avis de communication de rapports d'expertises ainsi qu'un lien sécurisé vers les rapports d'expertises de (a) Steven P. Feinstein, Ph.D., CFA, daté du 31 mars 2026 (b) Jorge A. Amador JD, CPA, CFF, daté du 31 mars 2026 et (c) Adam B. Badawi, date du 31 mars 2026, le tout tel qu'il appert du dossier de la Cour.
3. Par la présente Demande, le Demandeur s'adresse *de bene esse* au Tribunal afin qu'il l'autorise, si nécessaire, à modifier la Demande pour autorisation et à produire la *Demande modifiée pour autorisation d'exercer une action collective et pour*

*autorisation d'intenter une action en dommages-intérêts en vertu de la section II du chapitre II du titre VIII de la Loi sur les valeurs mobilières (articles 574 et suivants C.p.c. et article 225.4 LVM) datée du 31 mars 2026 (la « **Demande modifiée pour autorisation** »), communiquée au soutien des présentes comme pièce **R-1**.*

4. Tel qu'il appert de la Demande modifiée pour autorisation, les modifications envisagées visent essentiellement à :
  - (a) Aligner le groupe visé par la demande d'autorisation d'exercer une action collective en fonction de l'analyse et des conclusions du rapport d'expertise du Dr Feinstein ainsi qu'à modifier en conséquence certaines allégations de la procédure; et
  - (b) Détailler la théorie de la cause en demande, incluant les représentations fausses et trompeuses et manquements à l'obligation d'information occasionnelle des Défendeurs et les allégations connexes, en fonction notamment de l'analyse et des conclusions des rapports d'expertises du Dr Feinstein et de messieurs Amador et Badawi ainsi qu'à modifier en conséquence les allégations de la procédure.
5. Les modifications proposées sont dans l'intérêt des membres et de la justice et satisfont aux critères des articles 206 et 207 C.p.c. en ce qu'elles ne visent qu'à modifier et/ou détailler certaines allégations de la Demande pour autorisation sans qu'il en résulte pour autant une demande entièrement nouvelle et respectent le principe de la proportionnalité, de la saine gestion de l'instance et de la bonne administration de la justice.

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

**ACCUEILLIR** la présente *Demande de bene esse pour autorisation de modifier la Demande pour autorisation d'exercer une action collective;*

**AUTORISER** la modification de la Demande pour autorisation ainsi que la production au dossier de la Cour de la *Demande modifiée pour autorisation d'exercer une action collective et pour autorisation d'intenter une action en dommages-intérêts en vertu de la section II du chapitre II du titre VIII de la Loi sur les valeurs mobilières – 31 mars 2026 (articles 574 et suivants CPC et article 225.4 LVM);*

**LE TOUT** sans frais.

MONTRÉAL, le 31 mars 2026

*Scott + Scott Avocats*

**SCOTT+SCOTT AVOCATS**

**Me Emilie B. Kokmanian**

[ekokmanian@scott-scott.com](mailto:ekokmanian@scott-scott.com)

(Code d'impliqué: BS3305)

306, Place d'Youville, bureau B-10

Montréal (Québec) H2Y 2B6

Téléphone : (646) 992-4754

Télécopieur : (212) 223-6334

Référence : 25023

Avocats du Demandeur

**DÉCLARATION SOUS SERMENT**

---

Je soussigné, Adam B. Mulhall, domicilié et résidant au [REDACTED], district judiciaire de Beauharnois, déclare solennellement ce qui suit :

1. Je suis le Demandeur en la présente instance;
2. Tous les faits allégués dans la présente *Demande de bene esse pour autorisation de modifier la Demande pour autorisation d'exercer une action collective* sont vrais.

ET J'AI SIGNÉ :



---

Adam B. Mulhall

DÉCLARÉ sous serment devant moi,  
par un moyen technologique, à Montréal  
ce 31<sup>e</sup> jour de mars 2026



---

DANIELLE WHITE (no. 240784)  
Commissaire à l'assermentation pour la  
province de Québec



**AVIS DE PRÉSENTATION**

---

**À :** Me Stéphanie Lapierre  
Me Frédéric Paré  
Me Damien Bahry  
**STIKEMAN ELLIOTT, S.E.N.C.R.L.,  
S.R.L.**  
1155, boulevard René-Lévesque  
Ouest  
Bureau 4100  
Montréal (Québec) H3B 3V2  
Téléphone : (514) 397-3000  
Télécopieur : (514) 397-3222  
[slapierre@stikeman.com](mailto:slapierre@stikeman.com)  
[fpare@stikeman.com](mailto:fpare@stikeman.com)  
[dbahry@stikeman.com](mailto:dbahry@stikeman.com)

Avocats des Défendeurs Marc  
Bédard, Nicolas Brunet, Richard  
Coulombe, Brian Piern, Yannick  
Poulin, Pierre Larochelle, Latasha  
Akoma, Sheila Colleen Bair, Ann L.  
Payne, Dane L. Parker, Pierre-  
Olivier Perras, Michel Ringet,  
Lorenzo Roccia et Pierre Wilkie

**-Et-**

Me Éric Préfontaine  
Me Jessica Harding  
Me Josy-Ann Therrin  
**OSLER, HOSKIN & HARCOURT,  
S.E.N.C.R.L./S.R.L.**  
1000, rue De La Gauchetière O.  
Bureau 1000  
Montréal (Québec) H3B 4W5  
Téléphone : (514) 904-8100  
Télécopieur : (514) 904-8101  
[eprefontaine@osler.com](mailto:eprefontaine@osler.com)  
[jharding@osler.com](mailto:jharding@osler.com)  
[jatherrien@osler.com](mailto:jatherrien@osler.com)  
[notificationosler@osler.com](mailto:notificationosler@osler.com)

Avocats de la Défenderesse  
Raymond Chabot Grant Thornton  
S.E.N.C.R.L.

**-Et-** Me Christopher Richter  
Me Cristina Cosneau  
**SOCIÉTÉ D'AVOCATS TORYS  
S.E.N.C.R.L.**  
1, Place Ville Marie, bureau 2880  
Montréal (Québec) H3B 4R4  
Téléphone : (541) 868-5606  
Télécopieur : (514) 868-5700  
[crichter@torys.com](mailto:crichter@torys.com)  
[ccosneau@torys.com](mailto:ccosneau@torys.com)  
[notifications-mtl@torys.com](mailto:notifications-mtl@torys.com)

Avocats des Défenderesses  
Financière Banque Nationale inc.,  
B. Riley Securities, Inc., Barclays  
Capital Canada Inc., BMO Nesbitt  
Burns Inc., Valeurs mobilières  
Desjardins inc., Roth Canada Inc.,  
Valeurs mobilières Banque  
Laurentienne inc. et Raymond  
James Ltée.

**PRENEZ AVIS** que la présente *Demande de bene esse pour autorisation de modifier la Demande pour autorisation d'exercer une action collective* sera présentée devant la Cour supérieure au Palais de justice de Montréal, situé au 1 rue Notre-Dame Est, dans la ville et le district de Montréal, à une date et salle à être déterminées par l'honorable Shaun Finn, juge de la Cour supérieure, Chambre des actions collectives.

**VEUILLEZ AGIR EN CONSÉQUENCE.**

MONTRÉAL, le 31 mars 2026

*Scott + Scott Avocats*

**SCOTT+SCOTT AVOCATS**

**Me Emilie B. Kokmanian**

[ekokmanian@scott-scott.com](mailto:ekokmanian@scott-scott.com)

(Code d'impliqué: BS3305)

306, Place d'Youville, bureau B-10

Montréal (Québec) H2Y 2B6

Téléphone : (646) 992-4754

Télécopieur : (212) 223-6334

Référence : 25023

Avocats du Demandeur

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

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

N°: 500-06-001366-257

---

**ADAM B. MULHALL**

*Demandeur*

c.

**MARC BÉDARD ET ALS**

*Défendeurs*

---

**DEMANDE MODIFIÉE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE  
ET POUR AUTORISATION D'INTENTER UNE ACTION EN DOMMAGES-INTÉRÊTS EN VERTU DE LA  
SECTION II DU CHAPITRE II DU TITRE VIII DE LA *LOI SUR LES VALEURS MOBILIÈRES* =  
31 MARS 2026**

(articles 574 et suivants C.p.c. et article 225.4 LVM)

---

**À L'UN DES HONORABLES JUGES DE LA COUR SUPÉRIEURE DU QUÉBEC, SIÉGEANT EN CHAMBRE  
DES ACTIONS COLLECTIVES DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL, LE DEMANDEUR EXPOSE  
RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**I. INTRODUCTION**

1. Le Demandeur s'adresse à la Cour parce que les Défendeurs ont manqué à leurs obligations notamment prévues à la *Loi sur les valeurs mobilières*<sup>1</sup> (« **LVM** ») et au *Code civil du Québec* (« **CCQ** »).
2. Entre le 7 mai 2021 et le 15 décembre 2024 inclusivement (la « **Période CCQ** », collectivement avec la période du 24 février 2022 au 15 décembre 2024 inclusivement (la « **Période LVM** »), les « **Périodes** »), les Défendeurs ont :
  - (i) publié ou permis que soient publiés des documents et fait des déclarations publiques contenant des informations fausses et trompeuses et/ou omettant de divulguer des faits importants en lien notamment avec la situation financière de La Compagnie Électrique Lion (« **Lion Électrique** ») ou la

---

<sup>1</sup> RLRQ c V-1.1.

« **Société** »), y compris sa capacité de production, son carnet de commandes, la qualité de ses produits, sa croissance et sa rentabilité; et/ou

- (ii) manqué à leur obligation d'information occasionnelle en omettant d'aviser les membres du groupe envisagé de (...) changements importants dans l'activité, l'exploitation ou le capital de Lion Électrique notamment reliés à la détérioration de ses liquidités et à sa capacité à poursuivre son exploitation.
- 3. En effet, le 7 mai 2021, Lion Électrique fait son entrée en bourse et présente, dès le début des Périodes, un portrait positif de la Société.
- 4. Dans les mois qui suivent (...) son entrée en bourse, vu la sensibilité de l'enjeu de la productivité et de la rentabilité de Lion Électrique dans le contexte d'un marché relativement nouveau soumis à plusieurs pressions macroéconomiques, les analystes suivant la Société posent plusieurs questions à propos des (...) sujets susmentionnés.
- 5. Or, à chaque fois, la direction de Lion Électrique réitère que la cadence de production augmente, que les clients de la Société sont satisfaits, que le carnet de commandes ne cesse d'accroître et que Lion Électrique est sur le chemin de la rentabilité. Somme toute, le rêve de Lion Électrique est en voie de devenir réalité.
- 6. Le marché finit toutefois par apprendre la vérité à propos de Lion Électrique, soit que la Société était vouée à l'échec (celle-ci échoue ultimement d'ailleurs) comme le démontre notamment le fait que (i) son carnet de commandes s'effrite alors que ses livraisons diminuent ayant une incidence négative sur son chiffre d'affaires, sa croissance et ses liquidités ; (ii) son approche de production des camions électriques ne reflète pas la cadence du marché et ne s'aligne pas avec son carnet de commandes et (iii) la superficie de ses installations dépasse de loin ses besoins et n'est pas maximisée—culminant au dépôt, le 18 décembre 2024, d'une demande de protection contre ses créanciers.
- 6.1 Tel que plus amplement décrit aux présentes, les Défendeurs disposaient – ou auraient disposé s'ils avaient effectué une « due diligence » raisonnable et coutumière – d'informations contredisant leurs représentations et démontrant que Lion Électrique n'était pas aussi performante qu'ils l'avaient laissé entendre aux investisseurs.
- 6.2 En fait, les dirigeants de Lion Électrique ont privilégié une croissance rapide au détriment de la rigueur opérationnelle et du contrôle de qualité, misant sur l'expansion et la visibilité plutôt que sur la solidité des fondations. Cette stratégie les a conduits à mettre en marché des produits défectueux, davantage assimilables à des prototypes qu'à des véhicules pleinement finis et fiables. L'illusion de progrès mise de l'avant par la direction a séduit les investisseurs, mais au final, leurs choix ont précipité la déconfiture d'une entreprise qui, pourtant, promettait de beaux jours dans le secteur en plein essor des véhicules électriques. Il s'agit là de faits dont il est

raisonnable de s'attendre qu'ils aient un effet appréciable sur le cours ou la valeur des titres de Lion Électrique.

7. Les marchés boursiers réagissent à ces révélations et/ou matérialisations des risques non divulgués en ce que les actions ordinaires de la Société perdent environ 96% de leur valeur sur les bourses de Toronto (« **TSX** ») et de New York (« **NYSE** »).
8. (...)
9. Ainsi, les représentations fausses ou trompeuses, omissions et/ou manquements à l'obligation d'information occasionnelles susmentionnés ont eu pour effet de gonfler artificiellement la valeur des titres de Lion Électrique transigés sur les marchés boursiers durant les Périodes.
10. Le Demandeur, agissant de bonne foi, requiert l'autorisation d'exercer une action collective en dommages-intérêts :
  - (i) en vertu des dispositions du CCQ contre les Défendeurs et ce, pour le compte du groupe suivant :

Toute personne qui a acquis un ou des titres de La Compagnie Électrique Lion sur un marché primaire ou secondaire entre le 7 mai 2021 et le 15 décembre 2024 inclusivement.
  - (ii) en vertu des dispositions de la LVM contre les Défendeurs et ce, pour le compte du groupe suivant :

Toute personne qui a acquis un ou des titres de La Compagnie Électrique Lion sur un marché primaire ou secondaire entre le 24 février 2022 et le 15 décembre 2024.
11. Un projet de la Demande introductive d'instance du Demandeur est dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-1A**.

## **II. LES PARTIES**

### **A. Les défendeurs individuels**

12. En tout temps pertinent aux présentes, le Défendeur Marc Bédard (« **Bédard** ») est président fondateur et chef de la direction ainsi que membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique, du formulaire 20-F pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 publié le 30 mars 2022 (« **Formulaire 20-F 2021** ») et de la Notice annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 publiée le 29 février 2024 (la « **Notice annuelle 2023** »), dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-2**, **R-3** et **R-4**.

- 12.1 Tout au long de la Période, la rémunération totale du Défendeur Bédard a plus que doublé, passant de 587 114\$ en 2021 à 1 647 705 en 2023, le tout tel qu'il appert de l'Avis de convocation à l'assemblée annuelle des actionnaires et circulaire de sollicitation de procurations de la direction publié le 15 avril 2024 (la « **Circulaire de sollicitation 2023** »), dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-12**.
13. Comptable agréé et membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec depuis 1987, le Défendeur Bédard a été associé chez Pricewaterhouse S.E.N.C.R.L./s.r.l., cabinet national de comptables et de consultants professionnels, de 1996 à 2003, le tout tel qu'il appert de la capture d'écran du site internet de Lion Électrique, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-5**.
- 13.1 Le 17 août 2021, le Défendeur Bédard acquiert 900 000 actions ordinaires de Lion Électrique au prix de 0,94\$ l'action pour un total de 846 000,00\$, le tout tel qu'il appert du rapport tiré du site web du Système électronique de déclaration des initiés (« **SEDI** »), dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-31**. Ce même jour et dans les jours qui suivent, le Défendeur Bédard procède aux ventes suivantes :

<u>Date</u>	<u>Nb. d'actions vendues</u>	<u>Prix par action</u>	<u>Gain réalisé</u>
<u>8/17/2021</u>	<u>200 000</u>	<u>16,0768\$</u>	<u>3 215 360,00\$</u>
<u>8/18/2021</u>	<u>263 100</u>	<u>15,5694\$</u>	<u>4 096 309,14\$</u>
<u>8/19/2021</u>	<u>236 900</u>	<u>15,2259\$</u>	<u>3 607 015,71\$</u>
<u>8/19/2021</u>	<u>200 000</u>	<u>15,1248\$</u>	<u>3 024 960,00\$</u>

- pour un gain total de 13 943 644,85\$, le tout tel qu'il appert du rapport tiré de SEDI, pièce R-31.
- 13.2 Entre le 15 novembre 2021 et le 18 août 2023, la société 9368-2672 Québec inc. (« **9368** ») – dont le domicile se situe à la même adresse que celle de Lion Électrique et dont le Défendeur Bédard contrôle directement et indirectement la majorité des actions avec droit de vote – vend 1 600 000 actions ordinaires de Lion Électrique pour un total de 17 984 221,53\$ au profit des actionnaires autres que le Défendeur Bédard, le tout tel qu'il appert du rapport tiré de SEDI, pièce R-31 et de la Circulaire de sollicitation 2023, pièce R-12.
- 13.3 Les bénéficiaires ultimes de 9368 sont Marie-Frédérique Bédard, Raymonde Bédard, Marc Bédard et Camile Chartrand (le co-fondateur de Lion Électrique), le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de 9368, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-174**.
14. Depuis le début des Périodes jusqu'au 11 septembre 2023, le Défendeur Nicolas Brunet (« **Brunet** ») est le vice-président exécutif et chef de la direction financière de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert du Formulaire 20-F 2021 (pièce R-3) et du

communiqué de presse daté du 11 septembre 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-6**. À partir du 11 septembre 2023 et ce, jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 2024 (peu avant la fin des Périodes), le Défendeur Brunet agit à titre de Président de Lion Électrique aux côtés du Défendeur Bédard, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 11 septembre 2023 (pièce R-6) et de la déclaration de changement important datée du 1<sup>er</sup> décembre 2024, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-7**.

15. Avant de se joindre à Lion Électrique, le Défendeur Brunet était directeur général du groupe Investissements et services aux grandes entreprises de BMO Marché des capitaux où il se spécialisait dans les services-conseils et les solutions de financement sur les marchés des capitaux, le tout tel qu'il appert de la Notice annuelle 2023, pièce R-4.
- 15.1 Tout au long de la Période, la rémunération totale du Défendeur Brunet a plus que triplé, passant de 395 395\$ en 2021 à 1 345 025 en 2023, le tout tel qu'il appert de la Circulaire de sollicitation 2023, pièce R-12.
16. Entre novembre 2021 et septembre 2023, Richard Coulombe (« **Coulombe** ») est vice-président sénior, initiatives stratégiques de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 11 septembre 2023, pièce R-6. À partir du 11 septembre 2023 et ce, jusqu'à la fin des Périodes, le Défendeur Coulombe agit à titre de chef de la direction financière de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 11 septembre 2023 (pièce R-6) et de la Notice annuelle 2023 (pièce R-4).
17. À partir du 11 mai 2021 (quatre jours après le début de la Période CCQ) jusqu'à le ou vers le 30 avril 2024, le Défendeur Brian Piern (« **Piern** ») est chef des affaires commerciales (CCO) de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de Lion Électrique daté du 11 mai 2021 et du communiqué de presse de *Merchants Fleet* daté du 30 avril 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-8** et **R-9**.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Avant de se joindre à Lion Électrique, le Défendeur Piern était le vice-président des ventes du marketing chez XL Fleet Corp, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 11 mai 2021, pièce R-8. Le 8 mars 2021, une action collective pour violations du *Securities Exchange Act* est intentée contre XL Fleet Corp. et certains de ses dirigeants, le tout tel qu'il appert du « *Class Action Complaint for Violations of the Federal Securities Laws* » portant le numéro de dossier de Cour 1:21-cv-02002-LGS daté du 8 mars 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-175**. Le 20 juillet 2021, le demandeur amende sa procédure notamment afin d'y ajouter le Défendeur Piern, le tout tel qu'il appert du « *Amended Consolidated Class Action Complaint for Violations of the Federal Securities Laws* » portant le numéro de dossier de cour 1:21-cv-02002-LGS daté du 20 juillet 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-176**. En septembre 2023, la U.S. Securities and Exchange Commission (« **SEC** ») (...) accuse XL Fleet d'avoir trompé les investisseurs sur les prévisions de revenus de la compagnie (ayant dépassé le milliard de dollars dans les trois ans suivant son entrée en bourse), le tout tel qu'il appert du communiqué de presse de la SEC daté du 28 septembre 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-10**.

18. En tout temps pertinent aux présentes, le Défendeur Yannick Poulin (« **Poulin** ») est chef de l'exploitation (COO) de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert du Formulaire 20-F 2021 (pièce R-3) et de la Notice annuelle 2023 (pièce R-4).
19. En tout temps pertinent aux présentes, le Défendeur Pierre Larochelle (« **Larochelle** ») est le président du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et (...) de la Circulaire de sollicitation 2023, (...) pièce **R-12**.
20. Depuis le 4 août 2022 jusqu'à la fin des Périodes, la Défenderesse Latasha Akoma (« **Akoma** ») est membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et de la Circulaire de sollicitation 2023 (pièce R-12).
21. En tout temps pertinent aux présentes, la Défenderesse Sheila Colleen Bair (« **Bair** ») est membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et de la Circulaire de sollicitation 2023 (pièce R-12).
22. Depuis le 6 mai 2022 jusqu'à la fin des Périodes, la Défenderesse Ann L. Payne (« **Payne** ») est membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et de l'Avis de convocation à l'assemblée annuelle des actionnaires et circulaire de sollicitation de procurations de la direction 2022 publié le 6 avril 2022 (la « **Circulaire de sollicitation 2022** »), dénoncés au soutien des présentes comme pièce **R-13**.
23. Depuis le 4 août 2022 jusqu'à la fin des Périodes, le Défendeur Dane L. Parker (« **Parker** ») est membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et de la Circulaire de sollicitation 2023 (pièce R-12).
24. En tout temps pertinent aux présentes, le Défendeur Pierre-Olivier Perras (« **Perras** ») est membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et de la Circulaire de sollicitation 2023 (pièce R-12).

---

(...) L'action collective (...) se règle ultimement pour 19,5 millions \$ US comptant, le tout tel qu'il appert du *Stipulation and Agreement of Settlement*, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-11**.

25. En tout temps pertinent aux présentes, le Défendeur Michel Ringuet (« **Ringuet** ») est membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et de la Circulaire de sollicitation 2023 (pièce R-12).
26. Depuis le ou vers le 12 août 2022 jusqu'à la fin des Périodes, le Défendeur Lorenzo Roccia (« **Roccia** ») est membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et de la Circulaire de sollicitation 2022 (pièce R-12).<sup>3</sup>
27. En tout temps pertinent aux présentes, le Défendeur Pierre Wilkie (« **Wilkie** ») est membre du conseil d'administration de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique (pièce R-2) et de la Circulaire de sollicitation 2023 (pièce R-12).
28. Les Défendeurs Bédard, Brunet, Coulombe, Piern, Poulin, Laroche, Akoma, Bair, Payne, Parker, Perras, Ringuet, Roccia et Wilkie sont collectivement les « **Défendeurs individuels** ».

#### **B. Les Auditeurs indépendants**

29. La Défenderesse Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l. (« **RCGT** » ou les « **Auditeurs** ») est une société dont le siège social se situe au 2000-600 rue De La Gauchetière Ouest, à Montréal, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant RCGT, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-14**.
30. Les Auditeurs sont des experts-comptables, le tout tel qu'ils le déclarent notamment au « Rapport du cabinet d'experts-comptables inscrit indépendant » aux états financiers annuels consolidés de Lion Électrique aux 31 décembre 2021, 2020 et 2019 (les « **ÉF annuels 2021** »), dénoncés au soutien des présentes comme pièce **R-15**.
31. Tout au long des Périodes, RCGT agit à titre d'auditeurs indépendants de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert des ÉF annuels 2021 (pièce R-15) ainsi que des états financiers consolidés de la Société aux 31 décembre 2022 et 2021 (« **ÉF annuels 2022** ») et des états financiers consolidés de la Société aux 31 décembre 2023 et 31 décembre 2022 (« **ÉF annuels 2023** »), dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-16** et **R-17**.

---

<sup>3</sup> L'État des renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique, pièce R-2, identifie le Défendeur Roccia comme étant « Laurent Albert Roccia » alors qu'ailleurs dans la documentation de Lion Électrique, il est identifié sous le nom de « Lorenzo Roccia ».

- 31.1 Le 8 juillet 2025, le « *Public Company Accounting Oversight Board* » (communément appelé le PCAOB) émet une ordonnance en vertu du *Sarbanes-Oxley Act* de 2002 instituant une procédure disciplinaire, rendant des conclusions et imposant des sanctions contre les Auditeurs, le tout tel qu'il appert du « *Order Instituting Disciplinary Proceedings, Making Findings, and Imposing Sanctions* » (l'« **Ordonnance** ») portant le numéro de dossier PCAOB Release No. 105-2025-028 daté du 8 juillet 2025, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-177**.
- 31.2 L'Ordonnance impose notamment une sanction de 30 000\$ aux Auditeurs pour avoir omis de divulguer en temps opportun au PCAOB six événements à signaler concernant trois procédures intentées à leur encontre par un organisme de réglementation local entre avril 2022 et février 2024, le tout tel qu'il appert de l'Ordonnance, pièce R-177.
- 31.3 Selon ladite Ordonnance (pièce R-177), cet organisme de réglementation local aurait entamé et conclu une procédure à l'encontre des Auditeurs concernant des services professionnels fournis à leurs clients en avril 2022, février 2023 et février 2024.

**C. Les placeurs pour compte et preneurs fermes ainsi que leur implication dans les placements de titres de Lion Électrique**

32. La Défenderesse Financière Banque Nationale inc. (« **FBN** ») est une personne morale dont le siège social se situe au 400-1155 rue Metcalfe, à Montréal, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant la FBN, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-18**.
33. La Défenderesse B. Riley Securities, inc. (« **B. Riley** ») est une personne morale dont les bureaux se situent au 11100 Santa Monica Blvd, bureau 800, à Los Angeles en Californie, le tout tel qu'il appert de la capture d'écran du *California Secretary of State Business Search*, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-19**.
34. La Défenderesse Barclays Capital Canada inc. (« **Barclays Canada** ») est une personne morale dont le siège social se situe au #4910, 333 Bay Street, boîte #9, à Toronto, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Barclays Canada, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-20**.
35. La Défenderesse BMO Nesbitt Burns inc. (« **BMO** ») est une personne morale dont l'établissement principal se situe au 3200-1501 av. McGill College, à Montréal, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant BMO, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-21**.
36. La Défenderesse Valeurs mobilières Desjardins inc. (« **VM Desjardins** ») est une personne morale dont le siège social se situe au 300-1170 rue Peel, à Montréal, le

tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant VM Desjardins, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-22**.

37. La Défenderesse Roth Canada inc. (« **Roth Canada** ») est une personne morale dont le siège social se situe à Toronto et dont le fondé de pouvoir se situe au 3500-800 rue du Square Victoria, à Montréal, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Roth Canada, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-23**.
38. La Défenderesse Valeurs mobilières Banque Laurentienne inc. (« **VM Banque Laurentienne** ») est une personne morale dont le siège social se situe au 620-1360 boul. René-Lévesque Ouest, à Montréal, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant VM Banque Laurentienne, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-24**.
39. La Défenderesse Raymond James Ltée (« **Raymond James** ») est une personne morale dont l'établissement principal se situe au 3000-1800 av. McGill College, à Montréal, le tout tel qu'il appert de l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Raymond James, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-25**.
40. Les Défenderesses FBN, Barclays Canada, BMO, VM Desjardins, Roth Canada, VM Banque Laurentienne et Raymond James sont toutes des courtiers enregistrés auprès de l'Organisme canadien de réglementation des investisseurs (« **OCRI** »), le tout tel qu'il appert des captures d'écran du site internet de l'OCRI, dénoncées comme pièce **R-26 en liasse**.
41. Le ou vers le 17 juin 2022, Lion Électrique émet un prospectus préalable de base simplifié (le « **Prospectus de base** ») lui permettant d'offrir, émettre et vendre, selon le cas, plusieurs titres, y compris des actions ordinaires, des actions privilégiées, des titres d'emprunt, des bons de souscription, des reçus de souscription et des unités pour un prix d'offre total maximal de 350 millions \$ US dans le cadre d'une ou de plusieurs opérations au cours de la période de 25 mois du prospectus et de ses modifications, le tout tel qu'il appert du Prospectus de base, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-27**.
42. Le Prospectus de base (pièce R-27) intègre par renvoi le Formulaire 20-F 2021 (pièce R-3), les ÉF annuels 2021 (pièce R-15) ainsi que le rapport de gestion pour les périodes de trois mois et 12 mois closes le 31 décembre 2021 (« **Rapport de gestion annuel 2021** »), les états financiers intermédiaires consolidés résumés au 31 mars 2022 et pour la période de trois mois close à cette date (« **ÉF T1 2022** ») et le rapport de gestion pour la période de trois mois close le 31 mars 2022 (« **Rapport de gestion T1 2022** ») (...), dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-28, R-29 et R-30** ainsi que la Circulaire de sollicitation 2022 (pièce R-13).

43. Le même jour, Lion Électrique met en place un programme de placement au cours du marché qui lui permet d'émettre et de vendre à l'occasion, par l'intermédiaire d'un syndicat de placeurs pour compte composé de Barclays Canada, FBN, BMO, VM Desjardins, Roth Canada, VM Banque Laurentienne et Raymond James (les « **Placeurs pour compte** »), des actions ordinaires de la Société nouvellement émises ayant un prix de vente global pouvant atteindre 125 millions \$ US, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 17 juin 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-32**.
44. À cette fin, Lion Électrique émet un supplément de prospectus au Prospectus de base daté du 17 juin 2022 (le « **Supplément de prospectus du 17 juin 2022** ») visant le placement d'actions ordinaires de la Société ayant un prix global de vente pouvant atteindre 125 millions \$ US, dans le cadre duquel elle confirme avoir conclu une convention de placement de titres de capitaux propres avec les Placeurs pour compte, le tout tel qu'il appert du Supplément de prospectus du 17 juin 2022 et du *Equity Distribution Agreement* daté du 17 juin 2022, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-33** et **R-34**.
45. Le Supplément de prospectus du 17 juin 2022 (pièce R-33) intègre par renvoi les mêmes documents que ceux énoncés au paragraphe 42 ci-haut.
46. Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022, Lion Électrique émet 8 346 789 actions ordinaires au prix moyen de 3,74 \$ l'action dans le cadre du programme de placement au cours du marché pour un produit brut global d'environ 31,2 millions \$ et un produit net global d'environ 29,4 millions \$ après déduction des frais d'émission de titres de capitaux propres d'environ 1,9 million \$, le tout tel qu'il appert des ÉF annuels 2022, pièce R-16.
47. Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2023, Lion Électrique émet 4 894 060 actions ordinaires au prix moyen de 1,93 \$ l'action dans le cadre du programme de placement au cours du marché pour un produit brut global de 9,4 millions \$ et un produit net global de 8,6 millions \$ après déduction des frais d'émission de titres de capitaux propres de 850 489 \$, le tout tel qu'il appert des ÉF annuels 2023, pièce R-17.
48. Le ou vers le 16 décembre 2022, Lion Électrique procède au placement de 19 685 040 unités<sup>4</sup> au prix de 2,54 \$ US par unité, aux États-Unis et au Canada, pour un produit brut global revenant à la Société d'environ 50 millions \$ US (« le **Placement du 16 décembre 2022** »), le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 16 décembre 2022, du supplément de prospectus au Prospectus de base daté du 12 décembre 2022 (le « **Supplément de prospectus du 12 décembre 2022** »), du supplément de prospectus au Prospectus de base daté du 13 décembre

---

<sup>4</sup> Chaque unité est composée d'une action ordinaire du capital de Lion Électrique et d'un bon de souscription d'action ordinaire conférant à son porteur le droit d'acquérir une action ordinaire du capital de Lion Électrique au prix d'exercice de 2,80 \$ US pour une période de cinq ans après la clôture du placement.

2022 (le « **Supplément de prospectus du 13 décembre 2022** ») et du *Underwriting Agreement* daté du 12 décembre 2022, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-35, R-36, R-37** et **R-38**.

49. Les Suppléments de prospectus du 12 et du 13 décembre 2022 (pièces R-36 et 37) intègrent par renvoi le Formulaire 20-F 2021 (pièce R-3), les ÉF annuels 2021 (pièce R-15), le Rapport de gestion annuel 2021 (pièce R-28), la Circulaire de sollicitation [...] 2022 (pièce R-13) ainsi que le rapport de gestion pour les périodes de trois et de neuf mois closes le 30 septembre 2022 (« **Rapport de gestion T3 2022** ») et les états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 septembre 2022 et pour les périodes de trois et de neuf mois closes les 30 septembre 2022 et 2021 (« **ÉF T3 2022** »), dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-39** et **R-40**.
50. Les Défendeurs B. Riley et FBN (les « **Preneurs fermes** ») agissent en tant que teneurs de livres conjoints (« *joint bookrunner* ») dans le cadre du Placement du 16 décembre 2022, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 16 décembre 2022 (pièce R-35) ainsi que du Supplément de prospectus du 12 décembre 2022 (pièce R-36), du Supplément de prospectus du 13 décembre 2022 (pièce R-37) et du *Underwriting Agreement* (pièce R-38).
51. Le ou vers le 17 janvier 2023, Lion Électrique annonce que les Preneurs fermes ont exercé intégralement leur option de surallocation leur permettant d'acheter 2 952 755 unités supplémentaires au prix de 2,54 \$ US par unité, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 17 janvier 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-41**. La vente de ces unités supplémentaires entraîne un produit brut total additionnel d'environ 7,5 millions \$ US, portant le produit total brut du Placement du 16 décembre 2022 à 57,5 millions \$ US, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 17 janvier 2023, pièce R-41.
52. Les Placeurs pour compte et les Preneurs fermes (collectivement, les « (...) **Souscripteurs** ») ont reçu une rémunération substantielle dans le cadre des placements de titres de la Société, le tout tel qu'il appert du *Equity Distribution Agreement* daté du 17 juin 2022 (pièce R-34) et du *Underwriting Agreement* daté du 12 décembre 2022 (pièce R-38).

### III. LES FAUTES DES DÉFENDEURS ET LEUR RECTIFICATION

#### A. Introduction : La genèse de Lion Électrique

53. Lion Électrique est un fabricant de véhicules urbains de poids moyens et lourds entièrement électriques (soit à zéro émission) dont les produits se divisent en deux catégories principales : les camions et les autobus scolaires, le tout tel qu'il appert de la Notice annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 publiée le 10 mars 2023 (la « **Notice annuelle 2022** »), dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-42**.

54. Constituée en juillet 2008 en vertu de la *Loi sur les compagnies partie 1A*, RLRQ, c C-38, sous le nom de « *Autobus Lion inc.* », Lion Électrique dépose des statuts de (...) modification afin de changer son nom en novembre 2020, le tout tel qu'il appert l'État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique, pièce R-2 et de la Notice annuelle 2022, pièce R-42.
55. Alors une compagnie privée, le 30 novembre 2020, Lion Électrique annonce qu'elle se fusionnera avec Northern Genesis Acquisition Corp (« **Northern Genesis** »), une société d'acquisition à vocation spécifique cotée en bourse, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 30 novembre 2020, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-43**.
56. Au terme de cette transaction, (i) chaque action ordinaire de Northern Genesis en circulation sera convertie en un droit de recevoir une action ordinaire nouvellement émise de Lion Électrique ; (ii) chaque bon de souscription pour l'achat d'actions ordinaires de Northern Genesis en circulation sera converti en un bon de souscription pour l'acquisition d'un nombre d'actions ordinaires nouvellement émises de Lion Électrique équivalant au nombre d'actions ordinaires de Northern Genesis sous-jacent au bon de souscription et (iii) les actions ordinaires de Lion Électrique déjà en circulation seront fractionnées en 4,1289 actions ordinaires, le tout tel qu'il appert du prospectus du 5 mai 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-44**.
57. Cette transaction est présentée comme une façon de renforcer la position de leader de Lion Électrique sur le marché des véhicules urbains moyens et lourds entièrement électriques en soutenant notamment la construction d'une usine de fabrication de véhicules aux États-Unis, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 30 novembre 2020, pièce R-43.
58. Lors de la téléconférence avec les investisseurs tenue à pareille date (le 30 novembre 2020), la direction de Lion Électrique souligne les faits importants suivants :
  - (i) La capitalisation boursière de l'entité combinée sera d'environ 1,5 milliard \$ ;
  - (ii) Les produits de la transaction incluent environ 500 millions \$ comptant afin de poursuivre la stratégie de croissance de la Société ;
  - (iii) La transaction comprend un placement privé entièrement (IPAP) engagé de 200 millions \$ d'actions ordinaires de la Société ;
  - (iv) Le « *total addressable market* » (TAM) des produits de la Société est de 110 milliards \$ US en Amérique du Nord ;
  - (v) La Société a des relations établies avec des leaders dans l'industrie, y compris Amazon qui a passé un bon de commande pour dix camions

électriques (dont la livraison débutera au quatrième trimestre 2020) dans le cadre d'une entente d'achat pluriannuel à long terme. Cette entente a été exécutée en juin 2020 et (...) définit le cadre pour l'achat d'un maximum de 2 500 véhicules de modèles Lion6 et Lion8 à la discrétion d'Amazon. (...) Cette entente prévoit spécifiquement que la Société réservera une portion de sa capacité de production nécessaire pour livrer jusqu'à 500 camions par année entre 2021 et 2025 et 10 % de sa capacité de production entre 2026 et 2030 ;

- (vi) L'usine de production à Saint-Jérôme a une capacité annuelle de production de 2 500 véhicules ;
- (vii) La Société a présentement sept modèles de véhicules en vente ayant été achetés par des « *top customers* » dont Molson Coors et Agropur ; et
- (viii) La Société estime qu'elle vendra 650 véhicules en 2021, 2 475 en 2022, 7 580 en 2023 et 18 400 en 2024, pour un total de 29 105 véhicules entre 2021 et 2024 ;<sup>5</sup>

le tout tel qu'il appert de la présentation aux investisseurs du mois de novembre 2020, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-45** et de la transcription de la téléconférence aux investisseurs du mois de novembre 2020, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-46**.

59. Par ailleurs, lors de cette téléconférence, le Défendeur Brunet souligne le « *growing sales pipeline* » de la Société et affirme :

*Based on our sales forecast, we are excited about our line of sight on 6,000 potential vehicle sales over the coming four year planning horizon. The composition of this pipeline enables us to be effective in transforming "potential forecasted sales" to "firm orders" with new purchase commitments; our book of purchase orders now stands at over 300 vehicles, **including the recent order of 50 of our Class 8 trucks from CN – Canadian National Railway, an order from Amazon for 10 Class 6 trucks, and an order from Waste Connections for our refuse truck.***

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la transcription de la téléconférence aux investisseurs du mois de novembre 2020, (...) pièce R-46.

---

<sup>5</sup> Tel qu'il sera démontré, en réalité, Lion Électrique a livré 196 véhicules en 2021 comparativement à sa projection de 650 (soit 30%), 519 en 2022 comparativement à sa projection de 2 475 (soit 21%), 852 en 2023 comparativement à sa projection de 7 580 (soit 11%) et 386 (...) durant les trois premiers trimestres de 2024 – à des années-lumière de (...) sa projection de 18 400 pour l'année 2024 (...).

60. Sur cette nouvelle, le prix de l'action de Northern Genesis grimpe à 15,59 \$ US sur un volume de transaction inhabituellement élevé, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, dénoncés au soutien des présentes comme pièce **R-47 en liasse**.
61. En janvier 2021, le Défendeur Bédard lance une campagne médiatique dont l'objectif vise à maintenir l'engouement pour Lion Électrique et sa fusion potentielle avec Northern Genesis.
62. À titre d'exemple, le 7 janvier 2021, le Défendeur Bédard décrit l'entente avec Amazon comme ayant un « potentiel énorme », le tout tel qu'il appert de l'entrevue de Défendeur Bédard à TVA Nouvelles, disponible au <https://mobile.guideautoweb.com/videos/6418/amazon-achete-des-milliers-de-camions-a-lion-entrevue-avec-le-pdg-de-l-entreprise-marc-bedard/>.
- 62.1 Cette entente avec Amazon est également soulignée par le Journal de Montréal qui décrit Lion Électrique comme étant « le Tesla québécois des véhicules lourds », le tout tel qu'il appert de l'article du Journal de Montréal publié le 11 janvier 2021 intitulé « Lion électrique : le Tesla québécois des véhicules lourds », dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-178**.
- 62.2 Le 8 janvier 2021, le Défendeur Bédard passe en entrevue à l'émission *Le Guide de l'auto* sur QUB radio et vante certaines caractéristiques des véhicules de Lion Électrique, notamment « [...] des matériaux qui rouillent pas, donc y'a beaucoup de composite de fibre de verre, du plastique, etc., donc beaucoup beaucoup d'avantages pour les opérateurs ce qui fait qu'au fil des années y'ont beaucoup moins de rouille sur le véhicule fait qu'ils gagnent au niveau des coûts d'opérations », le tout tel qu'il appert de l'entrevue de Défendeur Bédard à l'émission *Le Guide de l'auto*, disponible au <https://omny.fm/shows/le-guide-de-l-auto/essais-routiers-ford-explorer-hybride-et-subaru-as>.
- 62.3 Questionné à propos de l'autonomie des véhicules en hiver, le Défendeur Bédard indique que le chauffage des véhicules n'est généralement pas électrique (mais plutôt au diesel), ce qui permet de maintenir l'autonomie du véhicule entre 150 et 250 km, le tout tel qu'il appert de l'entrevue de Défendeur Bédard à l'émission *Le Guide de l'auto*. Selon le Défendeur Bédard, la perte d'autonomie en hiver est d'au plus 10%.
- 62.4 Le Défendeur Bédard affirme également ce qui suit relativement au contrat avec Amazon :
- « C'est un contrat d'approvisionnement jusqu'à 2 500 véhicules au fil des cinq prochaines années. Donc Amazon a l'option de les acheter en vertu de ce contrat-là, jusqu'à une capacité de 500 par année parce que nous autre on voulait également se garder la place pour tous les

autres clients. Et ces camions-là, c'est une combinaison [...] des camions classe 6 et des camions classes 8 100% électriques. »

le tout tel qu'il appert de l'entrevue de Défendeur Bédard à l'émission *Le Guide de l'auto*.

62.5 L'animateur de radio pose ensuite les questions suivantes au Défendeur Bédard :

« J'imagine que ça élargit votre champ de commercialisation parce qu'actuellement vous êtes principalement dédié à l'autobus scolaire et là vous allez dans le camion de livraison. Premièrement est-ce qu'il faut retourner aux planches à dessin pour travailler très rapidement pour répondre à la demande d'Amazon et deuxièmement est-ce que vous allez être capable de suffire à la demande ? Est-ce que vous avez les effectifs actuels pour être capable de les fabriquer ces 500 camions-là ? »

qui y répond comme suit :

Ben absolument. Si je commence par la capacité de production, à ***l'usine de Saint-Jérôme qu'on a aujourd'hui, on a une capacité de 2 500 véhicules électriques par année.*** [...] C'est un mix de camions électriques pis [c'est] un mix d'autobus électriques pis toute notre chaîne d'approvisionnement a été faite en fonction également d'arriver au [sic] 2 500 par année le plus rapidement possible. ***Donc t'es toujours aussi bon que ta chaîne d'approvisionnement. Ben toute la chaîne d'approvisionnement est là.***

L'autre chose là c'est que ça pas été une décision qu'on a prise dans les derniers mois de s'en aller dans le camion électrique. On a pris cette décision là il y a environ cinq ans. [...] ***Nous quand on fait quelque chose, on aime bien l'faire.*** Ça nous a pris cinq ans arriver avec la cabine de camion qui est complètement une cabine Lion [...]. Là on est arrivé au marché dans la dernière année et on commence à livrer nos véhicules en ce moment. ***Donc non on n'a pas besoin de retourner à nos planches à dessin.*** La beauté de notre affaire c'est que nos camions se vendent présentement.

[...] Nous y'a 10 ans, on a vu l'opportunité de briser la glace là à tous les niveaux. C'est pour ça qu'on a été les premiers au niveau des autobus scolaires électriques pis aujourd'hui on est devenu les leaders. Donc on a devancé les autres manufacturiers au niveau de l'autobus scolaire. On est vraiment leader. Peu de monde aurait pu dire ça il y a cinq ans, qu'on serait devenu les leaders, mais c'était notre objectif de le devenir. Et on a l'objectif de faire la même chose dans le camion étant donné qu'on est à peu près les premiers dans le

camion. Y'a très peu d'autres compagnies qui sont là-dedans. Ben on a un produit nous autres qui a déjà au-dessus de 10 000 km sur la route avec tout ce qu'on a fait au niveau de l'autobus scolaire. **Et pis c'est le même genre de technologie qui est amené dans le camion. Donc c'est vraiment notre champ.**

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de l'entrevue de Défendeur Bédard à l'émission *Le Guide de l'auto*.

63. Puis, le 13 janvier 2021, le Défendeur Bédard se présente à l'émission *MadMoney* sur CNBC et traite une fois de plus de l'entente avec Amazon, affirmant:

*No, it's a great relationship obviously, having this relationship with Amazon is awesome and yes, you're right we have an agreement with them for the delivery of up to 2500 units over the next five years and it's a maximum of 500 units a year; just make sure we have enough room as well for the other customers so this is the start of a very great, long term (I hope), relationship.*

le tout tel qu'il appert de l'entrevue de Défendeur Bédard à l'émission *MadMoney*, disponible au <https://www.cnn.com/video/2021/01/13/lion-electric-ceo-discusses-details-behind-amazon-ev-contract.htm>.

64. Suivant ces entrevues, l'action de Northern Genesis atteint 29,37 \$ US, tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47.

64.1 Le 9 mars 2021, le magazine *Électricité Plus* publie un article sur le Défendeur Bédard, le tout tel qu'il appert de l'article d'*Électricité Plus* intitulé « Âme dirigeante de Lion Électrique – Marc Bédard : le comptable devenu manufacturier-innovateur », dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-179**. Cet article (pièce R-179) souligne notamment :

- (i) Le choix du Défendeur Bédard d'utiliser une carrosserie d'autobus en matériel composite plutôt qu'en métal afin d'éliminer la rouille, « l'un des plus grands problèmes des transporteurs scolaires » ;
- (ii) L'option ferme d'acquisition par Amazon de 20% des actions de Lion Électrique – proportion qui sera réduite à 15% après la fusion avec Northern Genesis ;
- (iii) Une usine électrique d'une capacité maximale de production de 20 000 véhicules par année construite afin de capturer le marché américain des camions lourds à usage urbain et semi-urbain représentant entre 250 à 300 000 nouveaux véhicules par année ;

- (iv) Le fait que l'entente avec Amazon « constitue la pierre angulaire » du projet d'usine aux États-Unis ; et
  - (v) L'adoption rapide de l'électrification par les propriétaires de camions lourds, dont le CN qui a passé une commande pour 50 camions de classe 8 en août 2020.
- 64.2 Le 10 mars 2021, Lion Électrique publie un second amendement au « Form F-4 Registration Statement » qui inclut comme pièce jointe no. 10.12 le contrat entre la Société et Amazon Logistics, Inc., le tout tel qu'il appert du Form F-4 Registration Statement et du « Master Purchase Agreement, dated as of June 29, 2020, between Amazon Logistics, Inc. and Lion », dénoncés au soutien des présentes comme pièces **R-180** en liasse.
65. Le 25 mars 2021, Lion Électrique annonce avoir obtenu « sa plus grosse commande de camions à ce jour » de Pride Group Enterprises (« **Pride** ») pour un total de 100 camions Lion6 et Lion8, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 25 mars 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-48**. Le Défendeur Bédard présente cette commande, dont la majeure partie de la livraison devrait avoir lieu en 2021, comme « une étape significative dans la croissance » de la Société, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 25 mars 2021, pièce R-48.
66. C'est sur la base de cet ensemble d'information—qui, tel qu'il sera démontré, s'avérera fausse et trompeuse—que le 23 avril 2021, les actionnaires de Northern Genesis donnent leur aval à la transaction avec Lion Électrique. Cette transaction, y compris le placement privé simultané (IPAP), rapporte 490 millions \$ US à la Société, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 6 mai 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-49**.
- 66.1 Le 23 avril 2021, le gouvernement du Québec annonce un montant de 250,7 M\$ « afin de mieux soutenir les transporteurs scolaires dans l'électrification de leurs véhicules », le tout tel qu'il appert du communiqué de presse intitulé « Électrification des transports - Plus de 250 M\$ pour électrifier 65 % des autobus scolaires d'ici 2030 » daté du 23 avril 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-181**. Ce montant, provenant du Programme d'électrification du transport scolaire (le « **PETS** »), « permettra aux transporteurs de se conformer aux nouvelles mesures réglementaires qui obligeront le remplacement des autobus scolaires en fin de vie par des modèles électriques », le tout tel qu'il appert du communiqué de presse, pièce R-181.
- 66.2 Décrit comme étant un projet « très important, très grand pour le Québec », le PETS a comme objectif de « favoriser l'usage des autobus électriques dans le transport scolaire au Québec en visant un taux d'électrification de 65 % d'ici 2030 », le tout tel qu'il appert de l'article de La Presse intitulé « Québec veut électrifier les autobus scolaires » daté du 23 avril 2021 et d'une capture d'écran de la page web intitulée « Aide financière à l'achat d'un autobus scolaire » tirée du site du gouvernement du

Québec, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-182** et **R-183**. Pour ce faire, le ministère des Transports et de la Mobilité durable par l'entremise du PETS, accorde un soutien financier aux transporteurs scolaires du Québec pour l'électrification de leur parc de véhicules.<sup>6</sup>

66.3 Pour recevoir une aide financière dans le cadre du PETS, l'autobus scolaire électrique doit notamment être (i) assemblé au Canada, (ii) conforme au Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves et (iii) inscrit sur la liste des véhicules admissibles, le tout tel qu'il appert de la page web « Aide financière à l'achat d'un autobus scolaire », pièce R-183.

66.4 Seules deux compagnies manufacturières d'autobus scolaires sont inscrites sur la liste des véhicules admissibles, soit Girardin et Lion Électrique (modèles Lion C et D), le tout tel qu'il appert de la page web « Aide financière à l'achat d'un autobus scolaire », pièce R-183.

66.5 En date du 23 avril 2021, le Québec comptait un peu plus de 10 000 autobus scolaires dont seulement 1% roulent à l'électricité :

D'ici la fin de l'année 2021, 800 véhicules au diesel seront remplacés par des autobus électriques, 1013 en 2022 et 779 en 2023. Québec s'est donné pour objectif de remplacer 100 % du parc scolaire d'ici 2035.

le tout tel qu'il appert de l'article de La Presse, pièce R-182.

66.6 Questionné par La Presse, Patrick Gervais, vice-président au marketing et aux communications chez Lion Électrique, affirme que ce projet « aura de nombreuses retombées positives », ajoutant « [q]uand le gouvernement fait des gestes comme ça, ça stimule beaucoup. On a tout un secteur, une filière électrique, qui se développe au Québec », le tout tel qu'il appert de l'article de La Presse, pièce R-182.

66.7 Radio-Canada note également que Lion Électrique et Girardin « devraient bénéficier grandement de cette initiative », le tout tel qu'il appert de l'article de Radio-Canada intitulé « Québec veut voir plus d'autobus scolaires électriques sur les routes » daté du 23 avril 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-184**.

67. (...) Le 7 mai 2021, les titres de Lion Électrique font leur entrée en bourse et sont négociés sur la TSX et la NYSE sous le nouveau symbole « LEV » pour les actions

---

<sup>6</sup> L'aide financière prend la forme d'un rabais à l'achat accordé au transporteur par le manufacturier d'autobus électrique lors de la transaction. Ce dernier se fait rembourser le rabais par le ministère. Le transporteur accepte que le versement soit effectué directement au manufacturier par l'entremise d'un formulaire de demande de cession d'aide financière. Le manufacturier dispose alors d'un délai de douze (12) mois, à compter de la date du dépôt de la demande d'aide financière, pour livrer le véhicule et transmettre au ministère certaines pièces justificatives. À la suite de l'analyse et de la conformité des pièces justificatives soumises, le ministère effectue le versement au manufacturier pour les autobus livrés.

ordinaires et ceux de « LEV.WS » et « LEV.WT » pour les bons de souscription, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse du 6 mai 2021, pièce R-49.

68. À cette même date (le 7 mai 2021), Lion Électrique annonce la construction d'une usine de fabrication à Joliet, en Illinois, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 7 mai 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-50**. Cette usine :

[...] représentera le plus grand site de production spécialisé dans la fabrication de véhicules moyens et lourds zéro émission aux États-Unis, ainsi que la plus importante présence de Lion dans ce marché [...].

L'usine de 900 000 pieds carrés, dont la mise en production devrait s'accélérer au second semestre 2021 [aura ...] une capacité de production annuelle allant jusqu'à 20 000 autobus et camions entièrement électriques.

le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 7 mai 2021, pièce R-50.

69. Lion Électrique devient alors un émetteur assujéti au sens de la LVM, le tout tel qu'il appert des Renseignements du profil de la Société sur SEDAR, dénoncés au soutien des présentes comme pièce **R-51**.
70. En date du 6 novembre 2024, Lion Électrique a un total de (i) 226 217 541 actions ordinaires, inscrites à la TSX et à la NYSE, (ii) 27 111 623 bons de souscription du regroupement d'entreprises, inscrits à la TSX sous le symbole « LEV WT » et au NYSE sous le symbole « LEV WS », et (iii) 22 637 795 bons de souscription de 2022, inscrits à la TSX sous le symbole « LEV WT.A » et au NYSE sous le symbole « LEV WS.A », le tout tel qu'il appert du rapport de gestion pour les périodes de trois et de neuf mois closes le 30 septembre 2024 daté du 6 novembre 2024 (le « **Rapport de gestion T3 2024** »), dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-52**.

**B. Les représentations fausses et trompeuses, omissions et/ou manquements à l'obligation d'information occasionnelle des Défendeurs**

**(i) Les faits et/ou changements importants non divulgués par les Défendeurs**

71. À partir de l'entrée en bourse de la Société le 7 mai 2021, les Défendeurs ont induit en erreur les investisseurs en faisant (...) plusieurs représentations fausses et trompeuses, en omettant des faits importants et en manquant à leur obligation d'information occasionnelle en lien avec les opérations et la situation financière de la Société.

- 71.1 Ce n'est que (i) au fil du temps, alors la Société n'annonçait aucune amélioration notable de ses opérations et de sa situation financière ; (ii) après la révélation partielle de la vérité et/ou la matérialisation du risque non-divulgué en mai 2023 et (iii) après la révélation partielle de la vérité et/ou la matérialisation du risque non-divulgué en décembre 2024, que les investisseurs ont finalement été informés de toute la vérité qui se cachait derrière le façade de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert notamment du rapport d'expertise de Steven P. Feinstein, Ph.D., CFA, daté du 31 mars 2026, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-185**.
72. En aucun moment durant les Périodes, les Défendeurs ne révèlent-ils les faits et/ou changements importants dénoncés ci-dessous regroupés en quatre catégories. Ces faits et/ou changements importants ont notamment été confirmés par des anciens employés de Lion Électrique, le tout tel qu'il sera démontré lors du procès.
- 72.1 Ces représentations et omissions énoncées constituent de l'information fausse et trompeuse et/ou un manquement à l'obligation d'information occasionnelle au sens de la LVM au moment où elles ont été effectuées par les Défendeurs.
- 72.2 Plus précisément, les représentations, omissions et manquements des Défendeurs au cours des Périodes ont induit les investisseurs en erreur en leur faisant croire que Lion Électrique ne courait aucun risque important d'échouer et qu'elle disposait de fondements solides ainsi que de perspectives de croissance durable, notamment en raison du fait que :
- (a) Les véhicules fabriqués par Lion Électrique étaient des produits finis et fiables. Au contraire, ceux-ci ressemblaient plutôt à des prototypes affligés de problèmes si importants que des clients clés ont cessé de faire affaire avec la Société ou ont significativement réduit leurs commandes;
  - (b) Lion Électrique pouvait atteindre et capitaliser sur sa capacité de production de 2 500 véhicules par année à l'usine de Saint-Jérôme et de 20 000 véhicules par année à l'usine de Joliet. Au contraire, ses processus de production étaient sous-optimales et inefficaces alors que sa capacité de production était largement surestimée, se traduisant en projections irréalistes;
  - (c) Le pipeline des ventes de Lion Électrique reflétait des commandes réelles provenant de vrais clients. Au contraire, son pipeline était considérablement artificiellement gonflé et certains des soi-disant clients clés de la Société se sont avérés être faux ; et
  - (d) Lion Électrique était en voie de devenir rentable et ce, malgré les quelques difficultés qu'elle qualifiait de temporaires et gérables. Au contraire, Lion Électrique n'était fondamentalement pas viable, compte tenu de la situation réelle de ses activités, y compris les problèmes décrits aux paragraphes (a) à (c) ci-dessus.

(a) **Des véhicules ou plutôt, des « prototypes » défectueux**

73. L'ancien employé no 1 (« **AE1** ») a travaillé pour Lion Électrique à titre de superviseur de production division autobus entre avril 2021 et février 2022, puis a été promu au rang de chef de service génie manufacturier division autobus. AE1 a démissionné en avril 2023. À titre de superviseur, AE1 se rapportait à William Blackburn (directeur des productions), qui se rapportait à Martin Lamarche (directeur des opérations), qui se rapportait au Défendeur Poulin. Une fois devenu chef de service, AE1 se rapportait à Jean-François Champagne (« **Champagne** ») (directeur du génie manufacturier).
74. À titre de chef de service, AE1 gérait une équipe d'environ 30 employés qui s'occupaient de l'outillage, des méthodes de fabrication et de l'industrialisation des autobus scolaires de Lion Électrique.
75. Selon AE1, tous les problèmes reliés aux autobus scolaires lui étaient rapportés, et il y en avait beaucoup : manque de pièces, des bris dans la fibre, chauffage inadéquat, problèmes de direction, manque d'étanchéité, manque d'autonomie de la batterie, trop de bruits, mauvaise ingénierie. D'ailleurs, plusieurs chefs d'ingénierie auraient quitté leur emploi au sein de la Société après avoir refusé de signer les dessins d'ingénierie qu'ils jugeaient inadéquats.
76. AE1 soutient également que la quincaillerie utilisée pour fabriquer les autobus variait d'une usine à l'autre ainsi que d'une ligne d'assemblage à l'autre, à un point tel qu'« il n'y avait pas un autobus qui sortait qui était pareil ». Selon un article publié à Radio-Canada le 6 janvier 2025, les camions Lion8 étaient d'ailleurs surnommés « Frankenstein », le tout tel qu'il appert de l'article de Radio-Canada publié le 6 janvier 2025 intitulé « Six anciens de Lion Électrique racontent 'le flop' des camions québécois », dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-53**.
77. L'ancien employé no 2 (« **AE2** ») a travaillé pour Lion Électrique entre juin 2020 et mars 2022 à titre de représentant des ventes division camions. AE2 se rapportait à Marc McGrew (« **McGrew** ») (directeur des ventes division camions aux États-Unis), qui lui se rapportait à Gary Lalond (« **Lalond** ») (vice-président des ventes division camions en Amérique du Nord), qui lui se rapportait au Défendeur Bédard. Lorsque le Défendeur Piern s'est joint à Lion Électrique le 7 juin 2021, Lalond se rapportait dorénavant à lui.
78. AE2 affirme avoir participé à un événement intitulé « *Lion Ride and Drive* » tenu au centre d'expérience de la Société à Jacksonville, en Floride en octobre 2021. Pendant que cet événement se déroulait, Amazon a expédié les deux camions qu'elle avait reçus de Lion Électrique au centre d'expérience au motif que « *they heard/noticed something* ». Au terme de l'examen effectué par l'ingénieur de la Société, la conclusion était que des boulons se seraient détachés. Selon AE2, ce problème proviendrait du fait que les boulons utilisés par Lion Électrique n'étaient pas de grade 8, soit le grade requis par les normes américaines.

79. Outre les boulons, AE2 affirme que les phares avant des camions ne tenaient pas solidement (on pouvait les bouger avec nos mains) et que le pare-chocs faisant du bruit (« *it rattled* »). Entre employés, les camions de Lion Électrique étaient comparés à des legos.
80. L'ancien employé no 3 (« **AE3** ») a travaillé pour Lion Électrique à titre d'ingénieur de projet puis d'ingénieur sénior division camions par intermittence entre septembre 2021 et février 2025.<sup>7</sup> À titre d'ingénieur sénior, AE3 (...) s'est rapporté à plusieurs postes, y compris celui de chef de section ingénierie, directeur d'ingénierie et directeur du développement des produits (...).
81. AE3 était souvent sollicité pour réparer des problèmes, notamment ceux en lien avec le système de chauffage et de climatisation. À titre d'exemple, AE3 décrit un problème majeur avec le compresseur à air dans le système de freinage pneumatique. Le problème provenait du fait que de l'eau s'infiltrait dans le compresseur de frein à air. À la base, de l'eau dans (...) le compresseur est dommageable et peut empêcher les camions de démarrer. En outre, vu les températures froides au Québec en hiver, cette eau gelait ce qui empêchait les camions de démarrer. La situation était si grave qu'un jour vers la mi-février 2022, tous les camions de Lion Électrique déployés au Québec n'ont pas réussi à démarrer.
82. Éventuellement, AE3 a réalisé que l'eau provenant de l'air ambiant s'accumulait dans le compresseur et ne réussissait pas à s'évaporer puisque le compresseur de frein à air était moins fréquemment utilisé qu'à l'habitude.<sup>8</sup> Il a ensuite demandé aux ingénieurs si les camions ont un « *duty cycle* » ou une valve qui permettrait d'évacuer l'air du compresseur vers l'extérieur. La réponse fut « non » car aucun des ingénieurs n'y avait pensé dû au fait qu'aucun ingénieur en automobile d'expérience ne travaillait pour Lion Électrique.
83. AE3 explique aussi comment le système de CVCA (HVAC en anglais) était conçu avec des « *towers compressors for buildings which wasn't up to standard* ». D'autres exemples similaires sont relatés dans des articles de journaux, le tout tel qu'il appert de l'article du Journal de Montréal publié le 25 novembre 2024 intitulé « 'Plus importante commande de l'histoire de Lion' : zéro camion livré sur 50 au CN » et de l'article de Radio-Canada publié le 16 janvier 2025 intitulé « Plus de 700 investisseurs accusent Lion Électrique de les avoir induits en erreur », dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-54** et **R-55** et de l'article de Radio-Canada publié le 6 janvier 2025 (pièce R-53).

---

<sup>7</sup> AE3 a été licencié à quelques reprises dans le cadre des licenciements temporaires de la Société (dont celles du mois de novembre 2023) puis rappelé.

<sup>8</sup> Cela s'explique par le fait que le compresseur de frein à air n'est utilisé que lorsque le conducteur freine. Conséquemment, lorsqu'un conducteur effectue des longues distances sur une autoroute par exemple, il freine moins souvent et donc utilise le compresseur de frein à air moins souvent.

84. « *When suppliers looked under the hood, they were baffled* ». Selon AE3, cela s'explique par le fait que la direction, y compris les Défendeurs Bédard et Brunet avaient très peu de respect pour les produits qu'ils fabriquaient. « *They were completely uninterested in their products. Development was horribly done* ».
85. Will Doucette, ancien employé de Lion Électrique, raconte une histoire similaire en lien avec les autobus scolaires vendus aux commissions scolaires de l'état du Maine, aux États-Unis, le tout tel qu'il appert de l'article publié sur le site internet centralmaine.com le 4 février 2025 intitulé « *Maine technician explains why he quit his job at Lion Electric Co. After 4 months* », dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-56**.
86. M. Doucette a été embauché par Lion Électrique vers la fin 2023 pour réparer les autobus scolaires de la Société, le tout tel qu'il appert de l'article de centralmaine.com, pièce R-56. De 7h à 19h, il passait sa journée à réparer les autobus qu'il décrit comme ressemblant à un projet de sciences plutôt qu'un véhicule autorisé à circuler sur les routes, le tout tel qu'il appert de l'article de centralmaine.com, pièce R-56.
87. La situation était si catastrophique qu'après quatre mois à l'emploi de Lion Électrique, M. Doucette a appelé la police de l'état du Maine ainsi que la *Federal Motor Carrier Safety Administration* qui supervise la sécurité des véhicules utilitaires au sein du ministère américain des transports, le tout tel qu'il appert de l'article de centralmaine.com, pièce R-56. Selon M. Doucette, les problèmes ont débuté dès qu'il a regardé sous le capot des autobus (« *It was all off-the-shelf parts cobbled together with Lion's prototype-grade wiring harness* »), le tout tel qu'il appert de l'article de centralmaine.com pièce R-56.
- 87.1 L'ancien employé no 5 (« **AE5** ») a travaillé pour Lion Électrique à titre de technicien de service dès janvier 2021 et ce, jusqu'en septembre 2025. Au sein de ce poste, il se rapportait au coordinateur de service Vincent Lortie-Cloutier qui lui se rapportait au directeur de service Sébastien Vachon. Environ huit à neuf mois plus tard, AE5 s'est fait offrir et a accepté d'établir les bases de l'équipe de support technique à distance – poste qu'il a occupé jusqu'à son départ.
- 87.2 En août 2022, le département de service a été transféré sous la supervision du département de l'ingénierie de service. AE5 se rapportait alors à Michael Bianco (« **Bianco** »), directeur de l'ingénierie et du support technique qui lui se rapportait à Patrick Richter (« **Richter** »), vice-président du service et du soutien aux produits. Puis, au terme d'une restructuration, Bianco et Richter ont assigné le poste de chef d'équipe à David Han (« **Han** ») qui est devenu le superviseur de AE5.
- 87.3 À titre de technicien de service, les responsabilités quotidiennes de AE5 consistaient à effectuer des inspections prélivraison des véhicules de Lion Électrique (soit des « *pre-delivery inspections* » ou « **PDI** »). AE5 inspectait donc les véhicules et corrigeait les défauts, le cas échéant. AE5 aurait notamment été sélectionné pour

effectuer les PDI sur les Lion8 et Lion6 livrés au Parc Safari. AE5 se déplaçait également chez les clients de la Société pour les aider et réparer leurs véhicules défectueux. AE5 avait aussi la responsabilité d'appliquer les bulletins de services émis et imposés dans le garage de service à la succursale de Saint-Jérôme jusqu'en mai 2021 lorsque Lion Électrique a déplacé le département du service à la succursale de Terrebonne.

87.4 Peu de temps avant son arrivée, Lion Électrique a mis sur pied une autre équipe appelée l'équipe « *bright squad* ». Cette dernière était dédiée à la flotte de véhicules d'Amazon. En 2021, l'équipe *bright squad* comprenait déjà deux à trois techniciens au Québec et d'autres individus aux États Unis. À son apogée, cette équipe comptait une douzaine de personnes.

87.5 D'après AE5, le département du support technique à distance fut le premier à implanter des formulaires et à consigner les problèmes de façon méthodique afin d'aider les techniciens à les diagnostiquer. « Chaque condition, chaque voltage, chaque mesure, chaque problème étaient notés de A à Z pour monter un dossier et le passer à l'ingénierie de service ». AE5 indique avoir « tout noté, accumulé de l'information, pris des photos » et proposé la correction des schémas électriques sur l'autobus LionC de troisième génération, indiquant que tout était rassemblé dans OneNote et Smartsheet (« dès qu'un ticket était ouvert, on ouvrait Smartsheet »).

87.6 AE5 décrit les véhicules de Lion Électrique comme étant affligés de problèmes récurrents, dont les suivants :

- (a) Un problème d'intégration sur les LionC et Lion6 au niveau de la gestion thermique des batteries causé par le fait que le système de refroidissement tombait souvent en panne (« les batteries dégagent énormément de chaleur et doivent donc être refroidies » à l'aide d'un gaz à l'instar des systèmes de réfrigération) ;
- (b) Un problème d'intégration du logiciel de Lion qui s'implante dans l'interface (« plusieurs itérations du logiciel ont dû être implantées pour venir à bout des troubles intermittents sur le Lion6 ») ;
- (c) Un problème d'infiltration d'eau au niveau des portes du Lion6;
- (d) Un problème au niveau du système de direction qui était mal calibré ;
- (e) Un problème d'intégration avec le système de compresseur à air pour les Lion6 (« le compresseur utilisé par Lion était trop puissant donc une fois éteint et refroidi, beaucoup de condensation s'accumulait et tombait dans la réserve d'huile ce qui est très mauvais. Ça nous a pris deux ans avant de modifier le programme de façon à faire travailler le compresseur au bon niveau et éviter de la condensation ») ;

- (f) Un problème d'intégration sur le système de suspension à l'air du LionC (« parce que les deux ballons de suspension prenaient un temps fou à se remplir – soit, plus de 10 minutes – ils n'arrêtaient jamais de fonctionner et devenaient défectueux en moins de quelques mois »).
- (g) Un nombre incalculable de troubles de filages allant de la corrosion aux terminaux mal sécurisés sur la basse tension ; et
- (h) Un convertisseur DC/AC mal intégré et installé à l'envers sur tous les véhicules LionC contrairement aux instructions d'assemblage du fabricant TM4.

87.7 Selon AE5, les problèmes importants les plus récurrents concernaient le système de recharge des LionC, le convertisseur DC/AC pour le moteur de propulsion du LionC et la suspension à air des Lion C et Lion6, en particulier en lien avec les compresseurs. Ces compresseurs contribuaient également à augmenter le gaspillage. En effet, AE5 a « vu jusqu'à 300 000 \$ de stocks remplacés par le service pour des défauts reliés à l'accumulation de condensation dans le compresseur ».

87.8 Vu la quantité et la fréquence des problèmes techniques observés, AE5 a sonné l'alarme à plusieurs reprises. Il a cependant été ignoré, ajoutant qu'il avait l'impression que « plus [il s']énervait à propos d'un sujet, moins on [l']écoutait ».

87.9 Au cours de son emploi, AE5 a « monté des centaines de dossiers au département d'ingénierie », précisant que son équipe « proposait des actions correctives **toutes les semaines** » (notre emphase). « En trois ans, on a généré plus de 3 000 *tickets* », le plus grand pourcentage visant les Autobus Lion. 300 (ou 10%) de ces *tickets* se sont traduits en « propositions » envoyées par le département d'ingénierie de service à celui de la production situé à Saint-Jérôme.

87.10 Or, la production n'aurait « pris qu'une **infime portion** de ces propositions » (notre emphase). Il n'en demeure qu'aucun de ces *tickets* ne s'est traduit en un changement concret, car AE5 continuait « de voir réapparaître les mêmes problèmes ». « Nous avons non seulement dénoncé les problèmes récurrents, mais nous proposons souvent des solutions afin d'accélérer les changements au niveau de la qualité des véhicules et les rendre stables et fiables ».

87.11 AE5 affirme que chaque fois qu'un véhicule était livré, en moins d'une à deux semaines, le département du service était sollicité et devait se déplacer pour corriger les problèmes. Selon lui, au mieux, ce n'est qu'au terme de visites (sous garantie) répétées de la part des techniciens de service et grâce aux efforts soutenus du département de soutien technique à distance, que d'ici un an, les véhicules devenaient plus ou moins stables.

87.12 L'ancien employé no 6 (« **AE6** ») a débuté sa carrière chez Lion Électrique en octobre 2018 à titre de concepteur électrique. Environ deux ans plus tard, il est

devenu le coordonnateur de l'équipe électrique – autobus.<sup>9</sup> À titre de coordonnateur, AE6 se rapportait à Elie Ramy, le responsable ingénierie. AE6 a quitté Lion Électrique en janvier 2025.

- 87.13 AE6 explique qu'un concepteur électrique prépare les schémas électriques et la liste des matériaux et effectue les calculs qui sont généralement validés par l'ingénieur électrique. À titre de coordinateur, il effectuait les mêmes tâches susmentionnées, mais devait également superviser l'autre concepteur électrique de l'équipe.
- 87.14 En 2021, AE6 devient candidat à la profession d'ingénieur et travaille au sein du département de validation et de vérification pour les autobus et les camions. Dans le cadre de ce poste, il travaille avec une équipe de huit à dix ingénieurs et concepteurs, supervisant les développeurs et élaborant des plans pour tester le logiciel de Lion Électrique.
- 87.15 En tant que candidat à la profession d'ingénieur, AE6 se rapportait au responsable de l'équipe de validation et de vérification, Stéphane Martin, qui lui se rapportait à Simon Dagnault, directeur de l'ingénierie avancée, dite « innovation », qui lui se rapportait à David Sicotte, à l'époque vice-président opérations, et Michel Tourangeau, directeur principal de l'ingénierie.
- 87.16 AE6 a entendu parler des problèmes de Lion Électrique en lien avec l'activation spontanée du système de haute tension. AE6 avait une bonne connaissance des problèmes liés aux véhicules de Lion Électrique car ses responsabilités professionnelles l'obligeaient à imaginer tous les scénarios possibles de problèmes potentiels avant d'effectuer des tests et valider les logiciels. Il recevait et intégrait également les commentaires de l'équipe de service concernant les « bugs » signalés par les clients et s'efforçait de les gérer ou de les résoudre.
- 87.17 AE6 était sollicité, entre 2019 et 2021, pour développer certaines options ou modifications dans la conception des véhicules Lion Électrique pour se conformer aux lois américaines et ce, même avant qu'une vente ne soit confirmée. AE6 était également « régulièrement sollicité pour estimer combien de temps ça prendrait pour développer une nouvelle option » allant de simples opérations sur les pneus à l'ajout de gyrophares sur les autobus. Au départ, ce genre de sollicitation lui était adressée par l'entremise du chargé de projet, puis les représentants des ventes l'appelaient directement.
- 87.18 Le seul fait que l'équipe des ventes ait « une opportunité de ventes » suffisait pour enclencher les processus de validation technique. Par exemple, AE6 se souvient vaguement qu'un minibus était en cours de développement pour être utilisé à un aéroport et qu'on lui avait demandé de prévoir l'installation électrique des écrans.

---

<sup>9</sup> Son équipe comprenait deux autres concepteurs électriques, un ingénieur électrique ainsi que deux concepteurs mécaniques.

Cependant, le minibus n'avait jamais été vendu et aucune « promesse de vente » n'avait été exécutée.

- 87.19 AE6 ajoute que les responsables des ventes promettaient souvent de vendre des véhicules dotés de fonctionnalités spécifiques à des clients américains alors que ces fonctionnalités n'étaient pas disponibles ou n'avaient pas été entièrement testées. Son équipe était donc souvent mise à contribution pour mener à bien le processus des essais, du développement et de la validation dans des délais très courts.
- 87.20 Selon AE6, les objectifs partagés par l'équipe de direction n'étaient « pas très réalistes » et généraient une « pression inutile ». Il explique que c'était impératif pour la Société d'avoir « une part du marché et [d']arrive[r] vite sur le marché ». La direction exerçait notamment de la pression lors des assemblées générales annuelles, notant l'exemple d'une assemblée durant laquelle le Défendeur Bédard aurait vanté le fait d'avoir un « beau produit, mais il faut faire vite et se lancer sur le marché pour que Lion se fasse un nom ». AE6 discutait de cette pression avec ses collègues, précisant que ce n'était « pas une manière optimale de concevoir ».
- 87.21 L'ancien employé no 7 (« AE7 ») est embauché par Lion Électrique en janvier 2020 à titre d'agent de liaison. Son rôle consiste à faire la liaison entre les départements de production et d'ingénierie, expliquant que « des fois, la production a besoin de réponses immédiates, mais Lion ne veut pas que la 'prod' aille en génie ; c'est donc moi qui m'en occupe et qui fait la liaison ». Dans ce poste, AE7 se rapportait à Jean-Philippe Plourde (« **Plourde** »), gestionnaire – support manufacturier et liaison.
- 87.22 Vu son expérience, en novembre 2021, AE7 est nommé spécialiste en amélioration continue. À l'époque, AE7 se rapportait à Caroline Chamberland (« **Chamberland** »), gestionnaire d'amélioration continue. Dans ce rôle, AE7 ciblait les problématiques (soit, les « *bottlenecks* »), effectuait des enquêtes et établissait une solution – sous forme de processus – afin de « débloquer » la situation. Étant donné que les processus proposés devaient être implantés par tous les départements, AE7 devait s'assurer d'adopter une approche multidisciplinaire.
- 87.23 En juillet 2022, AE7 est devenu ingénieur manufacturier au niveau méthode – poste qu'il a occupé jusqu'à son départ en octobre 2022. Dans ce rôle, AE7 se rapportait à AE1. En bref, AE7 analysait la faisabilité des dessins d'ingénierie du point de vue de la production, l'objectif étant « d'améliorer la productivité et d'aller plus vite ».
- 87.24 AE7 déclare avoir eu une entente avec le directeur de la production. Lorsqu'un employé sur la chaîne de production rencontrait un problème avec un processus d'assemblage, il avisait son chef d'équipe sur le terrain. Ce dernier transmettait l'information au directeur qui lui envoyait alors un SMS « 911 ». Une fois le SMS reçu, AE7 devait « tout laisser tomber » pour aller analyser le problème et identifier les causes ainsi que les solutions permettant de le résoudre et/ou de l'atténuer.

87.25 Dans le cadre de son emploi, AE7 a constaté plusieurs problèmes au niveau des véhicules de Lion Électrique. À titre d'exemples :

- (a) Certains boulons du système de direction de l'autobus brisaient souvent. Après avoir inspecté l'autobus, AE7 a demandé au personnel quel était le « torque »<sup>10</sup>. « Aucune idée », lui a-t-on affirmé et ce, malgré que ces boulons soient une pièce critique du système de direction. « Chez Lion, personne n'avait conscience de cela. J'ai ouvert une boîte de Pandore et au final, on a quand même livré l'autobus qui transportait des élèves avec des boulons sur le point de casser. »
- (b) Un employé avait de la misère a installé des écrous et des boulons sur les étriers des freins. AE7 a alors constaté qu'il installait des écrous de dimensions impériales avec des boulons de dimensions métriques et ce, parce que l'ingénieur avait utilisé les deux types de dimensions. « Alors tous les étriers assemblés avant qu'on s'en rende compte étaient dangereux ».
- (c) Les véhicules électriques utilisent traditionnellement des câbles à haute tension reliés à des batteries à haute tension. AE7 a cependant constaté que le câblage dans les cabines des véhicules de Lion Électrique n'était pas installé conformément aux normes requises. « Aucun câblage n'était conforme et même s'il l'était, les procédures d'installation étaient toutes croches alors ça servait à rien ». À titre d'exemple, il aurait fallu mettre un isolant autour du filage car celui-ci passe dans la structure des véhicules (sans quoi cela cause de la friction et le câble à haute tension peut « faire un short »). Il a également documenté – dans le cadre de divers rapports soumis aux services d'ingénierie et de qualité – plusieurs cas où les câbles haute tension étaient branchés à des batteries à basse tension.
- (d) Le toit en fibre de verre de plusieurs véhicules était mal installé et craquait. À une occasion, « le toit en fibre de verre a fendu au niveau de la porte car la structure n'était pas conforme ». AE7 attribue ce problème au fait que le personnel de production tentait d'installer de la « fibre de verre ultra-rigide sans flexibilité » sur une structure non-conforme requise par l'ingénierie, ce qui entraînait un « mismatch » entre la fibre de verre et la structure, provoquait un « stress » sur la structure et causait des fissures. « Ce sont des véhicules qui transportent des enfants, pas des machines à laver ! » s'est exclamé AE7. Selon lui, de nombreux clients ont déposé des réclamations parce que les panneaux en fibre de verre se fendaient à l'endroit où se trouvaient les rivets. « Tous les véhicules de Lion avaient ce problème », ajoutant que la plupart des fabricants de véhicules électriques utilisent du fer ou de l'acier, alors que Lion Électrique utilisait des matériaux composites afin de « promouvoir l'idée que les véhicules ne rouilleraient pas ». Bien qu'il s'agissait d'une bonne idée selon lui, AE7 souligne que ces processus de production devaient néanmoins

---

<sup>10</sup> C'est-à-dire, la mesure de la force agissant sur un objet qui provoque la rotation de cet objet.

respecter certaines normes, ce que Lion Électrique ne faisait pas « Tout fendait et Lion n'a pris aucune mesure malgré mes avertissements. »

- (e) Les processus d'ébavurage et de chanfreinage appropriés n'ont pas été utilisés sur les ouvertures percées ou découpées. Au lieu de cela, le personnel de production créait des trous surdimensionnés dans les structures de cabine, alors qu'une géométrie contrôlée des bords et une réduction des contraintes étaient nécessaires pour éviter les fissures. Sans bords finis ni chanfreins définis pour répartir les charges, ces trous devenaient des concentrateurs de stress.

87.26 AE7 attribue plusieurs de ces problèmes au fait que le personnel de production n'était « pas qualifié » et manquait de connaissances. D'après lui, la Société embauchait des personnes sans expérience adéquate, ajoutant que « ça pouvait être votre beau-frère qui travaille dans le commerce de détail qui effectue la mise à niveau de votre camion; y'avait rien de kosher là-dedans ».

87.27 Même les personnes chargées d'inspecter les véhicules ne disposaient pas du savoir-faire nécessaire. AE7 résume la situation ainsi : « Les ressources humaines n'étaient pas un service qui connaissait exactement le type de réglementation à laquelle nous devons nous conformer, alors ils ont simplement embauché n'importe qui. » Cela, combiné à la pression exercée par le Défendeur « Bédard [qui] disait 'ça nous prend tant de véhicules cette semaine', ajoutait beaucoup de pression ». Les employés « faisaient de plus en plus d'erreurs et les cachaient afin de continuer la production. »

87.28 Le plus grand problème au sein de la Société en était un de traçabilité qui pouvait aboutir à de « graves problèmes de sécurité ». AE7 explique que lorsqu'un changement était effectué sur un véhicule au niveau de la production, il n'y avait aucun suivi des pièces ou des processus. « Qu'advient-il des véhicules qui ont déjà été livrés et sur lesquels le problème persiste ? C'est un problème majeur de traçabilité ». D'après lui, « chaque véhicule [aurait dû] avoir un numéro de production » afin que, en cas d'accident, Lion Électrique puisse savoir où et quand ce véhicule a été produit. Aucun processus de ce genre n'existait au sein de la Société.

87.29 AE7 décrit ensuite l'inspection de quatre véhicules qui devaient être expédiés à Amazon, les qualifiant de « protoduction », c'est-à-dire l'équivalent de prototypes produits pour être vendus. Il a déclaré qu'habituellement, une entreprise crée trois ou quatre véhicules d'essai qui ne sont jamais vendus, mais plutôt continuellement réutilisés pour être testés dans différentes conditions et améliorés. « Ce n'était pas le cas chez Lion, où les premières versions des véhicules étaient vendues aux clients sans avoir été amplement testées ».

- 87.30 AE7 a tenté d'améliorer la traçabilité au sein de la Société et se dit fier de ses efforts. Par exemple, lorsqu'il constatait un problème d'ingénierie, afin d'éviter d'augmenter les coûts et de « tout refaire », il créait un « *engineering orders* » (« **EO** ») qui permettait à la production de « s'écarter des conceptions originales » de l'ingénierie. Il pouvait également créer des « *non-incorporated EOs* » (« **NIEO** ») lorsque la production souhaitait apporter des modifications uniquement à un certain nombre de véhicules.<sup>11</sup> AE7 serait le premier à mettre en place les NIEO chez Lion Électrique.
- 87.31 En plus d'avoir rédigé « des centaines de rapports d'anomalies » qui n'ont jamais donné lieu à des mesures concrètes, AE7 a avisé les départements méthode, du service, des pièces et de l'ingénierie, y compris Chamberland (gestionnaire d'amélioration continue), Plourde (gestionnaire – support manufacturier et liaison) et Champagne (directeur du génie manufacturier) de ce problème de traçabilité.
- 87.32 L'ancienne employée no 10 (« **AE10** ») a travaillé pour Lion Électrique en tant que directrice adjointe service dans l'Ouest canadien de février 2024 à avril 2025. AE10 travaillait avec des clients de l'Ouest canadien qui ont acheté des véhicules de Lion Électrique, tel que Whiskey Jack Transportation & Technologies, Inc. (« **Whiskey Jack** »).
- 87.33 AE10 se rapportait initialement à Ben Edwards (« **Edwards** »), directeur régional service pour l'Ouest, qui travaillait à Calgary. Après le licenciement d'Edwards en octobre 2024, elle a été placée sous la responsabilité de Joshua Burnridge (« **Burnridge** »), directeur régional service pour l'Est, basé en Caroline du Sud. Après le départ de Burnridge en novembre 2024, AE10 se rapportait à Steve Beaudoin (« **Beaudoin** »), directeur service pour le Canada. Edwards et Burnridge se rapportaient à Richter (qui était au même niveau que Beaudoin du point de vue hiérarchique). Richter se rapportait à Marc-André Pagé (« **Pagé** »), directeur commercial (« *Chief Commercial Officer* ») de Lion Électrique et le gendre du Défenseur Bédard.
- 87.34 Dans le cadre de ses fonctions, AE10 s'occupait de tous les clients de la Société dans l'ouest canadien, principalement en Colombie-Britannique. Elle envoyait des techniciens dans toute la province pour réparer les véhicules qui avaient besoin d'entretien. Dépendamment de l'emplacement du client, certains déplacements pouvaient prendre une journée, tandis que d'autres duraient plusieurs jours. AE10 était également chargée de rédiger les bons de travail pour les clients et de s'occuper de la commande des pièces et de l'inventaire. À une époque, elle supervisait cinq techniciens, puis ce nombre a diminué à trois. Après les licenciements en décembre 2024, la Société n'avait plus qu'un seul technicien pour s'occuper de toute la province. AE10 a alors quitté son emploi.

---

<sup>11</sup> Les EO et/ou les NIEO sont des documents qui octroient la permission de dévier des dessins d'ingénierie de départ, notamment lorsque la Société devait effectuer un changement sur quelques véhicules seulement en raison de certaines particularités propres aux clients.

- 87.35 Selon AE10, il existait un système permettant aux clients de signaler leurs problèmes en ligne. Elle se connectait à Microsoft Dynamics toutes les quelques heures afin de vérifier le système, mais la plupart des clients l'appelaient ou lui envoyaient directement un courriel. Si un client la contactait directement, elle devait manuellement entrer le bon de travail dans le système.
- 87.36 Comme l'a expliqué AE10, l'entretien des camions de Lion Électrique était très coûteux en raison des frais liés au déplacement des techniciens. Si le trajet était long, la Société devait payer les chambres d'hôtel et la location de voitures. Lors des licenciements de novembre 2024, on lui a demandé de suspendre tous les déplacements pendant un mois. Il s'agit de la seule fois où la Société lui a demandé d'arrêter de dépenser de l'argent pour le déplacement de techniciens.
- 87.37 AE10 se souvient qu'une compagnie du nom de The Driving Force avait commandé dix camions et les a « détestés ». The Driving Force n'a donc pas donné suite à son intention d'en commander d'autres. Elle se souvient également d'incidents liés au port de haute tension. Cela s'est notamment produit avec Whiskey Jack et The Brick.
- 87.38 Les camions de Lion Électrique éprouvaient fréquemment des problèmes liés aux conditions météorologiques, en particulier dans certaines parties de Vancouver où il pleut souvent. L'eau s'infiltrait dans le faisceau électrique du camion, provoquant des dysfonctionnements au niveau de la haute tension et ultimement, l'arrêt du véhicule. « *When the water gets in there, it rubs the connectors, it frays, rust builds up and it breaks* », a-t-elle expliqué. Lion Électrique « *was well aware of these issues* », a-t-elle ajouté, précisant que l'équipe d'ingénieurs avait déclaré travailler sur une solution (« *working on a fix* »).
- 87.39 AE10 affirme que comparativement à d'autres endroits où elle a travaillé, les camions de Lion Électrique présentaient « *a lot more issues* ». AE10 a soulevé les problèmes éprouvés par ses clients à ses superviseurs ainsi qu'à Bianco. « *They were all aware. Whether it was Quebec or Vancouver, there were issues across the board with the battery* ».
- 87.40 Selon AE10, le problème principal était que « *the trucks were not built properly* ». « *They didn't do enough research and development when they were building the trucks. Some trucks came off the production lines, were sold to customers and within a few weeks, these customers were having major issues with them. We actually extended The Brick's warranty by a year because the issues were just non-stop* », ajoutant que les problèmes étaient particulièrement graves dans le nord où les températures sont plus froides.
- 87.41 Plusieurs transporteurs d'autobus scolaires québécois ont également éprouvé des problèmes avec les autobus scolaires de Lion Électrique (les « **Autobus Lion** »), similaires à ceux énoncés ci-haut par les anciens employés.

87.42 Roger Bourbonnais (« Bourbonnais »), anciennement propriétaire de Gaston Bourbonnais inc., est l'un des premiers transporteurs à acheter (et tester) un Autobus Lion en janvier 2015. Ultiment, Gaston Bourbonnais inc. a acheté six Autobus Lion entre janvier 2015 et juin 2024 (les plus récents modèles ayant été achetés dans le cadre du PETS).

87.43 Bourbonnais a éprouvé plusieurs problèmes avec les Autobus Lion :

- (a) Un problème avec le « gestionnaire » (aussi connu sous le nom de « drive ») dont le coût de réparation s'est élevé à 25 000\$. Comme Lion Électrique n'était pas en mesure de réparer cette pièce, Bourbonnais a dû acheter un véhicule électrique d'un autre transporteur juste pour l'obtenir. Selon Bourbonnais, Lion Électrique était « souvent aux prises avec un problème d'approvisionnement de pièces ».
- (b) Des problèmes avec le système de chauffage des Autobus Lion dus au fait que ce système avait été « mal placé à l'arrière du véhicule ». Bourbonnais a ultimement relocalisé le système de chauffage à un autre endroit à ses frais.
- (c) Après quatre ans d'utilisation, les rails de protection noirs situés sur le côté des autobus Lion se sont mis à se détacher et, dans certains cas, à tomber, ce que Bourbonnais trouvait très étonnant. « J'ai eu d'autres autobus qui avaient 13 ans et je n'ai jamais eu besoin de remplacer les rails. » Selon Bourbonnais, les panneaux sur la porte d'entrée des Autobus Lion rouillaient également prématurément après deux-trois ans. Il a dû en remplacer quelques-uns à ses frais au coût d'environ 1 000\$ par panneau de porte.
- (d) Des problèmes liés à l'autonomie et au chargement des Autobus Lion. « Il fallait que les véhicules soient constamment branchés ». Selon Bourbonnais, en hiver, la batterie d'un Autobus Lion pouvait perdre 30 km d'autonomie après qu'il eut effectué un trajet de 10 km.
- (e) Certains Autobus Lion arrêtaient également de fonctionner sans aucun avertissement. Bourbonnais attribue ces arrêts abruptes à un problème de connexion lié au système *High-Voltage Interlock Loop* (« HVIL »), plus précisément à une mauvaise connexion du système HVIL au connecteur J1939<sup>12</sup> ce qui entraîne la corrosion prématurée du câblage. Le dernier incident de ce genre s'est produit le 10 décembre 2025, lorsqu'un Autobus Lion de modèle 2023 s'est arrêté brusquement au milieu de la route. « En 9-10 ans, la connexion s'est coupée une dizaine de fois » relate-t-il. « Quand ça se produisait, on perdait tout, y compris le système de freinage parfois, tout

---

<sup>12</sup> Le connecteur J1939 permet la communication entre les unités de contrôle électronique (« *electronic control units* » ou « ECU ») gérant ainsi l'état de charge (« *state of charge* » ou « SoC ») de la batterie, le statut de chargement, les systèmes haute tension et les contrôleurs de moteur, le tout tel qu'il appert de captures d'écran des sites internet de SIMMA Software Embedded Excellence et GEOTAB, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-186** et **R-187**.

comme à Sherbrooke » lorsqu'un autobus scolaire transportant une trentaine d'enfants a foncé dans un commerce, le tout tel qu'il appert de l'article de La Presse intitulé « Un autobus scolaire fonce dans un commerce » daté du 2 septembre 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-188**. Un des chauffeurs de Bourbonnais a notamment perdu l'assistance du volant, ce qui « aurait pu être très dangereux ». Bourbonnais a retiré cet autobus de son service pendant un mois afin d'identifier le problème. Entretemps, il utilisait un autobus scolaire au diesel qu'il gardait comme « *spare* ». Bourbonnais affirme qu'en raison de la fiabilité moindre des autobus électriques, il était obligé de garder ses vieux autobus diesel âgés de 12 à 14 ans qu'il aurait normalement vendus ou recyclés.

87.44 Selon Bourbonnais, les Autobus Lion n'étaient rien de plus que des « prototypes ». « On a carrément bâclé des véhicules pour les mettre sur la route et faire des ventes en se disant 'on gèrera les problèmes plus tard' ».

87.45 Transport Baie des Chaleurs inc. (« **Transport Baie des Chaleurs** ») est propriétaire d'une quinzaine Autobus Lion, dont le premier a été acheté le 28 mai 2019, suivi de deux à quatre autobus par année.

87.46 Gilles Pelletier (« **Pelletier** »), l'administrateur de Transport Baie des Chaleurs, affirme avoir vécu « quelques problèmes majeurs » avec les Autobus Lion, « surtout avec le système de chauffage » qu'il décrit comme étant « très problématique ». Pelletier a dû changer le chargeur bidirectionnel BCI20 à plusieurs reprises au courant des deux à trois dernières années, dont le coût se situe aux alentours de 17 500\$ par chargeur.

87.47 De plus, à quelques occasions, la connexion avec un des blocs de batterie a échoué. Lorsque cela se produisait, l'autonomie de l'Autobus Lion diminuait et le véhicule pouvait arrêter de fonctionner au milieu de la route. Après des tests de diagnostic approfondis, Pelletier a découvert qu'une des pièces du récepteur qui agissait comment « *sensor* » était « fragile ». Conséquemment, lorsque l'Autobus Lion « pognait un gros trou », la pièce cessait de fonctionner et déclenchait automatiquement l'arrêt du moteur. Un tel incident s'est produit alors qu'un des conducteurs de Transport Baie des Chaleurs était au volant d'un Autobus Lion.

87.48 Selon Pelletier, Lion Électrique subissait « beaucoup de pression pour sortir les véhicules et les mettre sur la route afin de générer des profits et faire de l'argent ». Pelletier estime que dans l'ensemble, Lion Électrique n'était tout simplement pas à la hauteur en termes de développement (« ils ont manqué de temps pour travailler sur le développement »).

87.49 Pelletier se souvient avoir acheté son premier véhicule en 2019 et affirme que les nouvelles générations « ne sont pas tellement meilleures », peu de choses ayant changé au fil des années. Selon lui, les quelques « petites améliorations » effectuées par la Société sont insuffisantes alors que les Autobus Lion présentent des

problèmes importants. En fin de compte, Pelletier estime que Lion Électrique et les Défendeurs individuels ont mis l'emphase sur la production et négligé le processus de développement, préférant focusser sur leur pipeline de vente.

87.50 Virginie Ashby (« Ashby ») est la présidente et directrice générale d'Autobus G. Ashby inc., propriétaire de trois Autobus Lion – deux livrés en avril 2023 et un livré à la fin juin 2023. Ashby se souvient avoir signé une première soumission préparée par la Société en août 2022.

87.51 Ashby estime avoir été chanceuse comparativement à d'autres transporteurs qu'elle côtoyait dans le cadre de ses fonctions à titre de conseillère du secteur de l'Estrie au sein de la Fédération des transporteurs par autobus (« FTA ») – un poste qu'elle a occupé depuis 2008 jusqu'à son abolition en 2025. Dans le cadre de ses fonctions, Ashby participait notamment aux séances du conseil provincial (qui regroupe les 13 régions administratives de la FTA) tenues deux fois par an. « Le sujet de l'heure était les véhicules électriques, surtout ceux de Lion Électrique car la plupart des transporteurs en ont acheté. »

87.52 En écoutant les histoires des autres transporteurs, Ashby a constaté qu'elle « n'a pas eu autant de problèmes qu'eux. Certains ont vécu un enfer ». Ashby se souvient d'un transporteur qui avait un autobus dont le toit en fibre de verre a craqué et qui a dû dépenser des sommes importantes pour le réparer. Un autre aurait eu des problèmes avec les batteries.

87.53 En comparaison, Ashby a éprouvé des problèmes avec le système de chauffage (similaires à ceux mentionnés précédemment) ainsi que les vitres.<sup>13</sup> En ce qui concerne les vitres, dès l'arrivée de ses Autobus Lion en mai 2023, Ashby s'est aperçue que deux vitres arrière pendaient. Ashby a dû les recoller.

87.54 Trois autres transporteurs préférant demeurer anonymes vu leur relation actuelle avec Lion Électrique ont vécu des problèmes similaires.

87.55 Le transporteur T1 est propriétaire de trois Autobus Lion. Ce dernier a éprouvé des problèmes avec les roulements (ou « différentiel »), le système de chauffage, les batteries et le toit de ses Autobus Lion. Plus précisément :

- (a) Les roulements brisaient souvent prématurément. Étant couverts par la garantie, Lion Électrique a remboursé le coût des réparations effectuées par T1, dont le coût du différentiel qui s'élève à 4 500\$.

---

<sup>13</sup> Le processus de coller les vitres sur les autobus est propre à Lion Électrique, car la plupart des autres fabricants d'autobus scolaires les intègrent dans le châssis, le tout tel qu'il appert de l'article du Globe and Mail intitulé « *Quebec's Lion Electric Co. transforming an industry by cranking out electric school buses* » daté du 17 février 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-189**.

- (b) Dès la première année, plus précisément le premier automne, le système de chauffage fonctionnait soit mal, soit pas du tout vu, son emplacement à l'arrière de l'autobus. « Ça ramassait ben de la marde en arrière; c'était vraiment une mauvaise décision de le placer là ».
- (c) Les batteries des Autobus Lion avaient un problème de connexion qui faisait en sorte que le système interne et l'ordinateur ne reconnaissaient pas le pack de batteries (« la batterie était correcte, mais le contact des connecteurs se faisait mal »). Cela réduisait l'autonomie des Autobus Lion et leur capacité à se charger. À titre d'exemple, l'Autobus Lion pouvait afficher 200 km d'autonomie puis tombait soudainement à 154 km dès que l'autobus commençait à circuler. Au fur et à mesure que l'Autobus Lion circulait, l'autonomie s'ajustait légèrement et remontait à 170 km. Il s'agissait d'un problème récurrent, particulièrement en ce qui a trait à la dernière génération d'Autobus Lion « qui roulait normalement le matin mais était à plat l'après-midi ». T1 devait recharger le véhicule pendant la journée car « il perdait 46 km d'autonomie dès les premiers 3 km parcourus ». T1 se dit néanmoins chanceux que ses Autobus Lion ne se soient jamais arrêtés au milieu de route, même s'ils ne démarraient parfois pas après avoir été garés.
- (d) Le toit intérieur gondolait et les côtés extérieurs fissuraient. T1 a dû envoyer son modèle 2021 à l'usine de Saint-Jérôme afin que la Société le répare. Les réparations ont duré de trois à quatre mois.

87.56 D'après T1, tous ces problèmes « sont apparus prématurément ». T1 précise qu'avec les autobus scolaires à diesel, les problèmes commençaient généralement après quatre ou cinq années, mais que dans le cas des Autobus Lion, les problèmes ont débuté « dès la première année ».

87.57 T1 décrit les Autobus Lion qu'il a reçus comme étant des « prototypes ». « C'est comme s'ils n'avaient pas fait assez de tests [avant de les fabriquer]; ils auraient dû être testés davantage ». Même si les derniers modèles étaient légèrement différents, « il y avait toujours des problèmes ». T1 estime que si Lion Électrique avait effectué des tests adéquats avant de fabriquer et de livrer ses véhicules, ils auraient pu détecter et résoudre les problèmes (mais Lion Électrique « n'était pas tournée vers l'avenir »).

87.58 Le transporteur T2 est propriétaire de deux Autobus Lion acheté en mai 2022. T2 explique que dans la première année, elle « appelait le service aux deux/trois mois », notamment en raison de problèmes récurrents avec la suspension, le système de chauffage, les batteries et les fenêtres décrits plus amplement ci-dessous:

- (a) La suspension craquait et grinçait énormément. « Ce n'était pas dangereux, mais le bruit était vraiment agaçant ». Ce problème s'est avéré difficile à réparer. T2 a dû « soulever le véhicule à l'aide d'un tracteur pour atteindre la suspension et la regraisser ». T2 a mentionné ce problème à Lion Électrique

qui lui a tout simplement répondu, « y'a rien à faire, sont comme ça ». T2 a exprimé son incrédulité, affirmant qu'elle « n'avait jamais vu ça sur d'autres véhicules ». Au total, la gestion de ce problème (qui n'a jamais été résolu) nécessitait environ deux heures de main-d'œuvre et un peu de graisse au coût de 300 \$ à 400 \$ par mois.

- (b) Le système de chauffage fonctionnait très peu souvent. Pour le réparer, un technicien devait se déplacer, ce qui prenait généralement entre une semaine et un mois car Lion Électrique n'avait qu'un seul technicien pour l'Abitibi-Témiscamingue.
- (c) La batterie de l'un de ses Autobus Lion a cessé de fonctionner après un an et demi d'utilisation, ajoutant « dans un pack de trois batteries, l'une d'entre elles ne fonctionnait pas, ce qui a entraîné l'arrêt complet de l'autobus ». Bien que Lion Électrique ait ultimement réparé les batteries à ses frais, il leur a fallu deux mois pour résoudre le problème.
- (d) Les vitres arrière de certains modèles se détachaient. L'un des deux autres transporteurs dans la commission scolaire où se situe T2 a vécu le même problème, alors que le second avait un Autobus Lion dont « le pare-brise a complètement cassé ».

87.59 Vu le manque de fiabilité des Autobus Lion et les délais de réparation, T2 était obligée de garder ses vieux autobus qu'elle aurait habituellement vendus. En effet, alors que T2 disposait auparavant de trois autobus de remplacement, elle en gardait maintenant cinq.

87.60 Le transporteur T3 est le propriétaire de six Autobus Lion livrés entre mai 2023 et le printemps 2024. T3 a éprouvé deux principaux problèmes avec ses Autobus Lion, soit le système de chauffage et le « système à l'air », qui selon lui était « mal conçu ».

87.61 De plus, dès qu'il y avait un problème avec le « *sensor* de haut-voltage », l'Autobus Lion arrêta abruptement alors qu'il était en marche. Cet incident s'est produit à quatre-cinq reprises en l'espace de quelques mois durant l'été 2025. « Ça veut dire qu'il n'y a pas de *steering*. Les freins fonctionnent à cause du système à l'air, mais tu peux pas tourner. Ça fait peur. »

87.62 Selon T3, Lion Électrique « est partie trop grand trop vite avec un produit pas encore éprouvé qui avait beaucoup de lacunes. S'ils avaient visé plus petit, les autobus auraient pu être de meilleure qualité ».

87.63 Lion Électrique a également fait l'objet de plaintes de la part de plusieurs districts scolaires situés dans l'état du Maine, le tout tel qu'il appert de l'article du *Government Technology* intitulé « *Main School Districts Find Issues With Lion Electric Buses* » daté du 9 décembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-190**.

- 87.64 Cet article (pièce R-190) rapporte que les districts scolaires de Winthrop, Vinalhaven et Yarmouth ont tous signalé des problèmes avec les Autobus Lion. Conséquemment, en février 2024, le ministère de l'Éducation du Maine a exhorté les écoles à retirer les Autobus Lion de la circulation jusqu'à ce que des inspections supplémentaires soient effectuées.
- 87.65 Les rapports d'inspection de l'agence du ministère qui inspecte les autobus scolaires auraient indiqué que les Autobus Lion des districts scolaires de Winthrop et Vinalhaven présentent une usure correspondant à celle d'autobus plus anciens ayant un kilométrage plus élevé, et non à celle d'autobus neufs n'ayant pas encore parcouru 1 000 milles, le tout tel qu'il appert de l'article de *Government Technology*, pièce R-190.
- 87.66 Le directeur général du district scolaire de Yarmouth, Andrew Dolloff (« **Dolloff** ») a déclaré que le district scolaire a rencontré de nombreux problèmes avec les Autobus Lion et ce, avant même que les difficultés financières de Lion Électrique n'apparaissent, le tout tel qu'il appert de l'article de *Government Technology*, pièce R-190. « *They've been a problem to deal with from the word go* » a-t-il déclaré lors d'une entrevue, le tout tel qu'il appert de l'article de *Government Technology*, pièce R-190.
- 87.67 Les responsables scolaires ont rencontré « *consistent mechanical and technical problems* », tels que des lectures erronées concernant les pannes de batterie et des codes d'erreur, le tout tel qu'il appert de l'article de *Government Technology*, pièce R-190. « *It's a complete lack of response by the company or an inadequate response when they are here. It's just been extremely frustrating. It's a terrible experience* » a-t-il ajouté.
- 87.68 Au total, les Autobus Lion du district de Yarmouth ont été opérationnels pendant un mois sur une période de deux ans, le tout tel qu'il appert de l'article de Fox23 intitulé « *We got bad buses' : Winthrop, Yarmouth electric school buses still unsafe for road* » publié le 27 août 2025, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-191**.
- 87.69 Le district scolaire de Yarmouth a utilisé des fonds fédéraux américains pour acheter deux Autobus Lion pour l'année scolaire 2023-2024, le tout tel qu'il appert de l'article de *Government Technology*, pièce R-190.
- 87.70 Pour sa part, Dr. Becky Foley, la directrice générale du district scolaire de Winthrop, a affirmé que ses quatre Autobus Lion « *have been nothing but trouble* » dès leur arrivée, le tout tel qu'il appert de l'article de Fox23 (pièce R-191) et de l'article du Portland Press Herald intitulé « *EPA visits Winthrop schools as part of electric bus investigation* » daté du 17 février 2025, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-192**. D'après ce même article (pièce R-192), dans la première année d'utilisation, un des Autobus Lion bus a perdu l'usage des freins et percuté un banc de neige.

- 87.71 Les Autobus Lion ont également passé des mois dans des ateliers de réparation, ont fait l'objet de rappels de pièces détachées et ont échoué aux inspections de l'État, ajoutant « *We just want to hear from the EPA and learn how we can dispose of them, get rid of them and move on* », le tout tel qu'il appert de l'article de Fox23, pièce R-191.
- 87.72 Au total, 30 districts scolaires du Maine ont reçu 72 autobus électriques dans le cadre du programme géré par l'EPA, le tout qu'il appert de l'article du Portland Press Herald, pièce R-192. Les Autobus Lion Electric, qui ont été envoyés dans neuf de ces districts, seraient les seuls à éprouver des problèmes récurrents, a déclaré le commissaire Pender Makin du département de l'Éducation du Maine dans une lettre adressée à l'EPA en janvier 2025, le tout qu'il appert de l'article du Portland Press Herald, pièce R-192.
- 87.73 Richard Greenhalgh (« **Greenhalgh** »), fondateur et président de Whiskey Jack, a vécu une expérience similaire, mais relativement aux camions de Lion Électrique.
- 87.74 Greenhalgh souhaitait ajouter des camions électriques à sa flotte afin de pénétrer le marché de la production télévisuelle et cinématographique à gros budget qui, à l'époque, faisait pression pour l'adoption de mesures plus écologiques et durables. Après avoir effectué une étude de marché et reçu des documents marketing de la Société, Greenhalgh a décidé d'acheter les camions de Lion Électrique, car cela correspondait à son objectif de soutenir une entreprise locale canadienne. Selon Greenhalgh, Lion Électrique « *sold me a dream* ».
- 87.75 En effet, après avoir reçu ses camions Lion6 en 2019, Greenhalgh a éprouvé plusieurs problèmes, notamment en ce qui a trait aux vitres qui ne se redressaient pas et à l'avertissement de haute tension qui se déclenchait de manière aléatoire (ce qui enclenchait le « mode sécurité »). Comme il l'a expliqué, lorsque l'avertissement de haute tension se déclenche, un technicien de Lion Electric doit se rendre sur place pour examiner le logiciel du camion. Tant que cela n'est pas fait, le camion est inutilisable. Selon Greenhalgh, Whiskey Jack n'a jamais réussi à déployer un seul camion. « *Every time we had a client or a show, something went wrong with the truck* ».
- 87.76 Greenhalgh raconte qu'en avril 2025, il a tenté d'utiliser son camion Lion Électrique sur le plateau de tournage de la série Virgin River de Netflix, mais son camion a rencontré tellement de problèmes et était si peu fiable qu'il a été retiré du plateau. À titre d'exemple, à une occasion, l'écran qui affiche le pourcentage de recharge de la batterie du camion indiquait que celle-ci était passée de 90 % le vendredi à 60 % le lundi suivant – à la suite de quoi Greenhalgh a reçu un appel de la part du responsable du développement durable du plateau. Une baisse de 30 % est significative si l'on considère qu'en moyenne, la baisse attendue pour une telle période se situe entre 3 % et 5 %.

- 87.77 Un technicien de Lion Électrique s'est déplacé pour examiner le camion de Greenhalgh et a dû recalibrer les batteries. Selon ledit technicien, « *many charging sessions* » étaient nécessaires afin de réajuster le tir. Ultimement, Greenhalgh a appris par l'entremise du coordinateur de durabilité de la production que Netflix « *released an internal memo telling other territories not to use Lion6 trucks* ».
- 87.78 De plus, lors d'un incident survenu en 2024, un de ses chauffeur a tenté de prendre l'autoroute et son camion est tombé en panne sur la bretelle d'accès. Aussi récemment qu'en juin 2025, Greenhalgh continuait à éprouver des problèmes avec ses camions. Il était censé envoyer un camion un samedi, et le vendredi précédent, alors qu'il le conduisait dans la cour, l'avertissement de haute tension s'est allumé. Un technicien de Lion Électrique lui a dit qu'il ne pouvait rien faire, car la Société ne disposait plus de lecteur de code (tout l'équipement de service ayant été renvoyé au Québec). « *If we wanted more work done, they told us we'd have to fly in a technician and put them up in a hotel* ». Le camion de Greenhalgh était donc inutilisable.
- 87.79 Outre l'avertissement de haute tension et d'autres codes d'erreur, Greenhalgh a constaté la défaillance de composants électriques due à l'humidité. Les composants se corrodait au point de ne plus pouvoir communiquer avec le système. Greenhalgh devait alors trouver les pièces lui-même afin que Lion Électrique puisse les remplacer.
- 87.80 Selon Greenhalgh, les codes d'erreur des camions étaient enregistrés dans un système appelé « LionBeat » auquel les clients avaient accès, le tout tel qu'il appert d'une capture d'écran du portail LionBeat, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-193**.<sup>14</sup> Ce système permettait à Lion Electric et aux clients de consulter les codes d'erreur en temps réel et de diagnostiquer le problème à distance. Greenhalgh a récemment tenté d'accéder à son dossier, mais aucune information n'apparaissait sur le portail Lion Beat.
88. L'étendue des problèmes de qualité des camions de Lion Électrique était telle que des clients importants ont cessé de faire affaire avec la Société. En effet, après avoir essayé deux des dix camions livrés, Amazon a décidé de ne plus en commander en raison de son mécontentement, le tout tel qu'il appert des articles de Radio-Canada publiés le 6 janvier 2025 (pièce R-53) et le 16 janvier 2025 (pièce R-55). Ce n'est pourtant pas par manque de volonté ou de ressources, puisqu'aux alentours de mai 2024, Amazon déploie 50 véhicules électriques de classe 8 Volvo VNR Electric et le 14 janvier 2025, la compagnie annonce avoir passé sa plus grande commande de véhicules électriques lourds à date, soit 200 nouveaux véhicules électriques eActros 600 de Mercedes-Benz, le tout tel qu'il appert de bulletins de l'équipe Amazon datés du 7 mai 2024 et du 14 janvier 2025, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièce **R-57 en liasse**.

---

<sup>14</sup> Disponible à l'adresse [my.lionbeat.ca/login.html](https://my.lionbeat.ca/login.html).

- 88.1 AE5 était familier avec la relation entre Lion Électrique et Amazon. Bien qu'il n'ait pas effectué de PDI sur les véhicules livrés à Amazon, il a offert une assistance à distance aux techniciens qui se déplaçaient sur la route, y compris ceux qui travaillaient sur la flotte d'Amazon, à environ 10 à 15 reprises. Ces appels techniques ont rapidement été transférés directement au département de l'ingénierie.<sup>15</sup> AE5 a également complété de nombreux PDI sur les Lion6, le même modèle que ceux reçus par Amazon. Il n'y avait donc « pas de réelles distinctions entre les deux ; ils avaient tous les mêmes problèmes ».
- 88.2 AE5 relate une confusion persistante ainsi que l'absence de communication claire au sujet des commandes d'Amazon. À cet égard, il se souvient que la Société a tout au plus reçu (et livré) des commandes pour une douzaine de véhicules à Amazon, alors que la direction affirmait constamment que le potentiel de livraison était de 2 500 véhicules.
- 88.3 En 2023, AE5 et ses collègues ont commencé à poser des questions à propos de l'état de l'avancement de la commande d'Amazon. Questionné à ce sujet, Bianco lui aurait dit de parler à Han qui a à son tour répliqué, « arrête de poser des questions là-dessus, Lion s'en occupe ».
89. Tout comme Amazon, le Canadian National (CN) se dit également insatisfait des véhicules de Lion Électrique après les avoir essayés. Conséquemment, alors que le CN devait acheter 50 camions Lion8T de la Société, elle a revu sa commande à la baisse pour n'en acheter que quatre et ce, sous réserve de leur performance, le tout tel qu'il appert de l'article du Journal de Montréal publié le 25 novembre 2024 (pièce R-54) et de l'article de Radio-Canada publié le 6 janvier 2025 (pièce R-53).
90. En date du 6 janvier 2025, aucun camion Lion 8T n'aurait été livré au CN, le tout tel qu'il appert de l'article de Radio-Canada publié le 6 janvier 2025, pièce R-53. Pourtant, tant les présentations aux investisseurs avant la Période que durant celles-ci identifient le CN comme étant un « *Select Truck Client* », le tout tel qu'il appert notamment de la présentation du mois de novembre 2020 (pièce R-45) ainsi que des présentations aux investisseurs pour les mois de mai 2022, d'août 2023 et de novembre 2024, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-58**, **R-59** et **R-60**.

**(b) Une capacité de production irréaliste se traduisant en projections utopiques**

91. Selon AE1, la capacité de production des usines de Lion Électrique, particulièrement celle de Saint-Jérôme qu'il supervisait, était « irréaliste ». Simplement dit, « il n'y avait aucun moyen d'y arriver ». Atteindre la capacité de production maximale

---

<sup>15</sup> Le département du support technique à distance a donc rapidement perdu sa visibilité sur la situation avec Amazon.

alléguée de 2 500 véhicules par année à l'usine Saint-Jérôme « aurait requis beaucoup plus de place et de stations de production ».

92. Plus précisément, l'usine de Saint-Jérôme contient environ 22 stations, dont quatre opèrent en parallèle.<sup>16</sup> Tout au plus, à pleine capacité et assumant que « tout allait hyper bien », l'usine de Saint-Jérôme pouvait produire 22 autobus par semaine, soit 1 144 autobus par année ou 46% de la capacité maximale alléguée. Cela ne s'est pourtant jamais produit.
93. Pendant toute la durée de l'emploi de AE1, le plus grand nombre de véhicules produits par semaine était de 18 (à son arrivée en 2021, l'usine n'en produisait que 6 à 7).<sup>17</sup> À 52 semaines par année, cela représente 936 véhicules, soit 37,44% de la soi-disant capacité maximale de production.
94. Cette information était connue de la haute direction, y compris du Défendeur Bédard. En effet, AE1 ainsi que tous les autres chefs impliqués dans la ligne d'assemblage des autobus scolaires devaient remplir et transmettre des « rapports » quotidiens à propos des mouvements de chaque autobus, en plus d'un rapport hebdomadaire et mensuel. « Si un autobus se rendait de la station 1 à 12, [le Défendeur] Bédard le savait ». Au départ, cette information était colligée dans un document Excel. Lorsque Lion Électrique s'est dotée d'un système de « *enterprise resource planning* » (ERP), l'information y était répertoriée.
95. De plus, tous les lundis matin, la direction avisait AE1 du nombre d'autobus qui devaient être produits au cours de la semaine. Ce chiffre (qui incluait le manque à gagner des semaines précédentes) était souvent « irréaliste ».
96. AE3 relate une situation similaire en ce qui a trait aux camions. AE3 a été embauché pour « réorganiser les camions et organiser la production » afin que Lion Électrique puisse produire des camions en masse et atteindre sa cible de capacité maximale. À cet égard, la Société a mis sur (...)  pied  un projet intitulé « Maple 3 » dont l'objectif était de produire un camion aux 12 minutes.<sup>18</sup> AE3 devait donc établir un plan de production dont le *tack time* était de 12 minutes par camion. Deux mois plus tard, en décembre 2021, la Société abandonne le projet.
97. L'incapacité de la Société à produire un nombre suffisamment élevé de véhicules se reflète par son inaptitude à remplir ses obligations contractuelles envers ses clients et par le fait même, à garder ses opérations à flot. À titre d'exemple, sur les 100 camions Lion6 et Lion8 commandés par Pride, en janvier 2025 seuls dix camions avaient été livrés, le tout tel qu'il appert de l'article de Radio-Canada publié le 16

---

<sup>16</sup> Il faut compléter toutes les 18 stations pour produire un autobus.

<sup>17</sup> Le temps requis pour compléter une station de production sur la ligne d'assemblage est appelé le « *tack time* ». Selon AE1, le *tack time* moyen pour les autobus scolaires était d'environ 4h (à deux quarts de travail de 7,2 heures de travail/jour à 5 jours/semaine, cela représente 72 heures de production ; 72 heures divisées par 18 véhicules, cela revient à 4h par véhicule).

<sup>18</sup> À titre de comparaison, le *tack time* pour un autobus scolaire est (...) d'environ 4h.

janvier 2025, pièce R-55. Une situation semblable s'est produite à l'égard de Langs Bus Line (« Langs »). Sur les 200 autobus scolaires commandés, en janvier 2025 seuls sept avaient été livrés, le tout tel qu'il appert du même article, pièce R-55.

- 97.1 L'ancienne employée no 8 (« AE8 ») a entamé sa carrière chez Lion Électrique en août 2020 à titre d'analyste des opérations de vente au détail. À l'époque, elle se rapportait à Luis Lopez (« Lopez »). AE8 a occupé ce poste pendant quelques mois avant de quitter pour des raisons personnelles.
- 97.2 En avril 2021, AE8 revient chez Lion Électrique en tant qu'analyste des expéditions à Saint-Jérôme, toujours sous la direction de Lopez. Elle a ensuite été mutée au site de Terrebonne en juin 2021. Elle se rapportait alors à Yves Larrivée, directeur inventaire. Après avoir occupé ce poste pendant quelques mois, AE8 est promue au rang d'analyste des stocks en février 2022. Son superviseur était Pierre Fillion (« Fillion »), directeur des opérations à Terrebonne. Fillion se rapportait à Frederick Riel (« Riel »), directeur des opérations commerciales pour l'est de l'Amérique du Nord.
- 97.3 En novembre 2022, AE8 obtient le poste de planificatrice après-vente, sous la supervision de Samuelle St. George, directrice planification. AE8 demeure en poste jusqu'à son licenciement en août 2024 aux termes d'un licenciement collectif. AE8 est réembauchée deux à trois semaines plus tard à titre d'analyste des stocks par Sébastien Forget (« Forget »), directeur de la logistique, de la planification et des données de référence. Forget se rapportait au Défendeur Bédard. AE8 est licenciée pour une seconde et dernière fois en novembre 2024.
- 97.4 Dans le cadre de ses fonctions, AE8 se concentrait à aider la production à livrer des véhicules finis. Elle s'occupait aussi de l'inventaire, de l'expédition et des versements échelonnés des produits après-vente tels que les accessoires et les pièces de rechange. Lorsque AE8 recevait une commande pour une pièce spécifique, tel qu'un volant ou un essuie-glace, elle coordonnait avec les fournisseurs et les acheteurs afin que ceux-ci soient livrés à temps à la production pour compléter et livrer le véhicule.
- 97.5 Lorsque AE8 a commencé à superviser la finition des véhicules, elle était chargée de s'assurer que ceux-ci étaient correctement assemblés et prêts à être livrés. Elle tenait un registre Excel (i) des véhicules, (ii) des clients auxquels ils devaient être livrés, (iii) des accessoires à installer et (iv) du « *timeline* » avant la date de livraison. AE8 était également chargée de s'assurer que les pièces en stock étaient à jour et conformes aux normes.
- 97.6 AE8 déclare devoir « gérer des problèmes d'inventaire chez Lion ». Elle constatait fréquemment l'utilisation des pièces qui ne répondaient pas aux normes nationales ou à celles des clients, car elles comportaient des composantes défectueuses, étaient déformées ou mal installées.

- 97.7 En raison de sa collaboration étroite avec l'équipe des ventes, AE8 percevait que cette équipe subissait une pression importante, car l'équipe des ventes « poussait les ventes, en même temps beaucoup de fournisseurs n'étaient pas payés et nous devions trouver des solutions pour sortir les véhicules à temps ». De plus, elle recevait souvent des « commandes urgentes » de la part des fournisseurs. AE8 essayait de répondre à autant de demandes que possible, se rendant parfois en personne chez les fournisseurs pour faire pression sur eux ou récupérer elle-même la pièce, mais elle ne « pouvait pas tout faire ».
- 97.8 AE8 explique que lorsqu'un accessoire ou un article en stock n'était pas livré à temps, Lion Électrique livrait le véhicule avec la pièce manquante, et son équipe l'installait ensuite sur place. À titre d'exemple, à une occasion, « ils ont installé un volant non standard », livré le véhicule et le client n'a pas pu l'utiliser tant que le bon volant n'était pas livré et installé. Selon elle, il n'y avait aucune limite aux accessoires ou pièces qui pouvaient être installés ultérieurement.
- 97.9 AE8 se souvient avoir dû remplacer manuellement des pièces lorsqu'elle recevait des véhicules inachevés ou mal finis, sans générer d'ordres de transfert. Ces problèmes rendaient la gestion difficile, contribuaient à l'accumulation de pièces non inventoriées ainsi qu'à la disparition de véhicules du registre d'inventaire.
- 97.10 AE8 relate aussi l'existence de problèmes persistants avec l'enregistrement précis des ventes et des stocks. Selon elle, sur ordre de Pagé, « **à tous les trimestres, chaque fois qu'ils fermaient les livres**, les véhicules qui n'étaient pas entièrement terminés étaient  **systématiquement** marqués comme terminés dans les registres de production » (notre emphase). Selon AE8, cette pratique était uniquement motivée par le désir de l'entreprise d'« afficher de beaux chiffres » et de permettre aux clients de bénéficier de subventions gouvernementales.
- 97.11 À titre de planificatrice après-vente en novembre 2022, les responsabilités de AE8 comprenaient l'analyse des dates de commande et l'évaluation de la capacité de production afin de respecter les quotas et gérer les niveaux de stock. AE8 avait donc une bonne visibilité quant aux « écarts » de la Société par rapport au niveau des stocks. Ces écarts généraient beaucoup de frustration auprès des clients et des équipes de vente.
- 97.12 Face à l'augmentation des plaintes concernant les véhicules, le service des comptes recevables s'est mis à refuser de prendre leurs appels, ne voulant plus subir leur hostilité. C'est alors le service après-vente a commencé à « absorber le poids de la frustration des clients ». Travaillant en étroite collaboration avec le service des pièces, AE8 ajoute que ce service recevait « un tas de merde » des fournisseurs et des clients.

- 97.13 AE8 se souvient également d'un problème persistant lié à l'installation des batteries. Elle explique que les véhicules de Lion Électrique étaient conçus pour contenir quatre batteries, mais que les clients commandaient fréquemment des modèles n'en contenant que trois (car cela revenait moins cher et allégeait le poids du camion).
- 97.14 Afin d'expédier un maximum de véhicules et atteindre les quotas de vente, la production à Saint-Jérôme envoyait des véhicules équipés de quatre batteries à Terrebonne, où AE8 et/ou d'autres membres du personnel devaient retirer la batterie supplémentaire afin de respecter la commande du client. « On recevait au moins cinq autobus par semaine à Terrebonne et [les clients] voulaient tous trois batteries ».
- 97.15 Lorsque qu'une batterie était retirée, « tout le matériel de support [de la batterie] était jeté ». Seule la batterie était conservée. AE8 était préoccupée par cette pratique contre-productive et coûteuse. « Ça coûte incroyablement cher et on jette du matériel neuf ». De plus, retirer une batterie « l'endommage », affectant notamment sa longévité.
- 97.16 Au cours de l'été 2022, AE8 a soulevé cette préoccupation auprès de son supérieur Fillion et suggéré que Lion Électrique assemble ses véhicules avec trois batteries seulement. Comme Fillion n'a pas donné suite à sa préoccupation, elle a fait part de ses réflexions à Riel, le supérieur de Fillion. N'ayant abouti à rien, AE8 avait l'impression que la direction ne se souciait pas de cette perte et accordait peu d'importance à la qualité des pièces ou des stocks.
- 97.17 De plus, peu avant son départ en novembre 2024, AE8 a envoyé un courriel au Défendeur Poulin en mettant le Défendeur Bédard en copie. AE8 aurait mentionné le gaspillage (pouvant coûter jusqu'à 30 000 \$ par véhicule à la Société) et la mise au rebut continue d'équipements de batterie et d'autres matériaux. AE8 leur a également raconté que Forget lui avait demandé de jeter des pièces en lui recommandant de le faire de manière à tout dissimuler afin que cela ne puisse pas remonter jusqu'à Lion Électrique. AE8 décrit cette pratique comme étant très problématique et a averti que le fait de se débarrasser de machines de valeur avec une telle insouciance pourrait finalement conduire à la faillite de l'entreprise.
- 97.18 Quant à la commande de Langs, AE8 déclare que son équipe avait reçu l'ordre de lancer le processus de production alors que le contrat n'avait pas encore été signé. Ils ont fabriqué « environ 20 bus » avant que la direction ne leur demande de mettre un terme à la production. Lion Électrique a ensuite tenté de vendre ces véhicules à d'autres clients. En 2023, après la signature du contrat, ils ont reçu l'ordre de recommencer le processus.
- 97.19 L'ancien employé no 9 (« AE9 ») a débuté comme contracteur en juin 2022. Il a été embauché par Lion Électrique par l'entremise d'une firme de placement spécialisée en ingénierie et en sciences. Dans ce rôle, AE9 a participé à divers projets d'assistance technique.

- 97.20 En janvier 2023, AE9 est embauché à temps plein par la Société à titre d'agent support méthodes pour l'équipe camion. À cette époque, l'équipe méthode était divisée entre la configuration et le support, chaque groupe étant subdivisé entre les autobus et les camions. Les équipes configuration (tant autobus que camion) rédigeaient les instructions d'assemblage pour les équipes de production et d'ingénierie, indiquaient « tel type de travail devait être effectué à tel endroit » et servaient de référence technique pour les ingénieurs. Les équipes support accompagnaient plutôt la production et étaient le premier point de contact technique lorsque survenaient des problèmes de production. Les équipes support étaient appelées au besoin pour tenter de résoudre le problème directement ou le transférer au service compétent, tel que la qualité, l'ingénierie, etc.
- 97.21 En juin 2023, à la suite d'une réorganisation à l'échelle de la Société, AE9 a été promu au rang de chef d'équipe appelé « chef de section ». AE9 se rapportait alors au chef de service méthode. La réorganisation de 2023 était l'une des nombreuses réorganisations chez Lion Électrique et a contribué à créer un environnement où les « changements très fréquents » rendaient difficile le travail d'AE9 et de ses collègues (« c'était difficile d'établir des plans à long terme pour quoi que ce soit »). AE9 a quitté Lion Électrique en avril 2024.
- 97.22 AE9 a déclaré que Lion Électrique avait non seulement du mal à attirer du personnel suffisamment qualifié, mais que la formation du personnel de production n'était pas adéquate. Certaines personnes en production, plus précisément en assemblage, provenaient de secteurs complètement différents, y compris l'hôtellerie et la vente au détail de fruits de mer. « On allait chercher la main-d'œuvre où il y en avait. On ne regardait pas l'expérience ». L'équipe support formait alors ces individus sur les « tâches les plus basiques, comme se servir d'un outillage » alors que cette tâche ne relevait pas de leur responsabilité.
- 97.23 Selon AE9, l'équipe camions était hautement qualifiée (provenant de l'aéronautique) alors que l'équipe des autobus était sous-qualifiée (« c'étaient plutôt des individus qui avaient été promus au rang d'agent méthode »). Il y avait donc un écart important entre les niveaux d'expertise des agents.
- 97.24 Les problèmes au niveau du personnel et de la formation ont contribué à la prolifération de « gentlemen agreements » entre les diverses équipes afin de maintenir la production en marche. « Ça tournait beaucoup autour de gentlemen agreements car la production était constamment perturbée par des changements et des instructions. La production s'impatientait » alors l'équipe support trouvait des solutions temporaires (« on leur disait 'faites ça en attendant et on gèrera ça après' »).

97.25 AE9 a vécu plusieurs problèmes, notamment liés aux pièces défectueuses ou non-conformes aux normes, à la standardisation et aux instructions, tous décrits plus amplement ci-dessous :

- (a) AE9 décrit Lion Électrique comme une « usine d'assemblage » qui ne fabriquait rien sur place. Elle recevait plutôt des pièces de fournisseurs et les assemblait. « Il s'agit simplement de boulons et peut-être de quelques percages », a-t-il déclaré, décrivant le processus d'alignement et d'assemblage des pièces avant la finalisation des structures. Comme la production assemblait les véhicules dans un ordre précis, tout problème relié aux pièces pouvait entraver l'ensemble du processus de production. AE9 se souvient d'un incident où, lors de l'installation de panneaux en composite sur la structure du camion, la production a rencontré un problème d'alignement (le trou dans les panneaux ne correspondait pas à ceux dans la structure du véhicule, alors que dans d'autres cas, des trous étaient tout simplement manquants). « Tout était bloqué ». Ceci causait de la frustration au sein de l'équipe support car il leur était impossible de résoudre le problème alors que les pièces en question n'étaient pas conformes. « Nous étions au pied du mur ».
- (b) Le problème susmentionné aurait été causé par un manque total de standardisation au sein de la Société. Habituellement, une entreprise procède à des inspections de type SAI (« *Soft Article Inspections* ») fournisseurs au cours desquelles chaque pièce d'assemblage est évaluée par l'équipe qualité. Cette équipe est chargée de s'assurer que la pièce répond aux normes requises avant qu'elle ne soit introduite en production. Une fois cette étape terminée, la pièce jugée conforme peut alors être commandée en grande quantité. Le risque de ne pas effectuer ce genre de SAI est de commander une grande quantité de pièces non-conformes. « Chez Lion, les SAI fournisseurs étaient soit pas effectués soit pas respectés car il y avait une quantité de pièces non-conformes anormales ».
- (c) Quant à la problématique reliée aux instructions, elle proviendrait du fait que le personnel « travaillait avec des dessins pas encore signés, soit des '*work in progress*', parce que la direction mettait de la pression pour sortir les camions ». Un dessin non signé signifie qu'il est « en cours de réalisation » et susceptible d'être modifié à l'avenir. « Tant que le dessin n'est pas signé, il n'est pas gelé dans le temps, **mais le camion lui est déjà en production même si rien n'est finalisé** » (notre emphase). En aéronautique – le domaine d'expertise d'AE9 – les instructions sont signées six à huit semaines avant d'entamer la production afin d'envoyer les ordres d'achat des pièces aux fournisseurs et s'assurer que le travail est effectué avec des informations précises et une répartition adéquate des tâches. Sans préavis ni diligence, il était impossible de demander à la production de travailler à la volée (« On ne bricole pas une voiture le dimanche : il y a des règles strictes et de la

documentation à respecter »). De plus, « si un véhicule est fabriqué avec un dessin pas signé, je ne suis [également] pas capable de vous dire ce qu'il y a dedans. C'est une question de traçabilité ».

- 97.26 AE9 a soulevé ces problèmes lors de réunions « *daily morning meetings* » (« **DMM** ») organisées pour rassembler les différents représentants des équipes de production. Selon AE9, le département de qualité « ne comprenait rien ». À plusieurs occasions lors de DMM, le chef de section qualité a suggéré que les problèmes provenaient de l'incapacité de l'équipe méthode à traiter les problèmes correctement et a suggéré de modifier les instructions relatives à la configuration et aux procédures. « Mais si la pièce n'est pas bonne, ça n'a rien à voir avec les instructions » a-t-il affirmé, ajoutant, qu'« un inspecteur de qualité doit être capable de lire un dessin technique d'ingénierie. C'est la base. Chez Lion, ils en étaient incapables, ce qui est un problème lorsque vient le temps de vérifier si une pièce est bonne ».
- 97.27 Ces problèmes, particulièrement ceux liés aux pièces, faisaient l'objet de rapports de non-conformité. Ces rapports devaient être rédigés par le personnel chargé de la qualité. Lorsqu'il est devenu chef d'équipe, AE9 a désigné une de ses collègues pour prendre son ancien poste. Cette collègue était une inspectrice qualité qui avait géré l'inventaire pour lui auparavant. « C'était un plaisir de travailler avec elle; elle rédigeait des rapports complets ».
- 97.28 Cette collègue lui aurait indiqué que les rapports qualité n'étaient jamais traités ni analysés – ce qu'elle était en mesure d'affirmer ayant rédigé des analyses, à plusieurs reprises, à propos de ces mêmes problèmes. Cette collègue lui aurait montré des exemples de rapports, incluant les sujets de production et les pièces concernés. Il n'y avait cependant pas de suivi. Ces rapports demeuraient tout simplement « en suspens ». D'autres membres de l'équipe qualité auraient tout simplement cessé de rédiger des rapports, car ils savaient qu'ils ne seraient jamais consultés.
- 97.29 AE9 estime que la pression exercée sur les équipes pour « faire sortir les camions » et ne pas retarder la production causait non seulement des problèmes avec les équipes et le personnel, mais aussi avec les produits finaux de la Société. Cette pression provenait principalement de son chef de service et du directeur des opérations.
- 97.30 Selon AE9, Lion Électrique privilégiait la rapidité de production et le profit au détriment d'une exécution correcte, alors qu'il estimait qu'« il faut faire les choses correctement plutôt que rapidement ». La direction se précipitait souvent pour lancer une grande variété de modèles avant même d'en avoir maîtrisé un seul. En conséquence, les nouveaux modèles héritaient des défauts des anciens. « Au niveau des camions, tous les problèmes que l'on trouvait sur l'ancienne version réapparaissaient également sur la nouvelle ».

- 97.31 AE9 décrit une tendance de la direction à « prendre des décisions sans aucune analyse des capacités ». Il donne l'exemple d'un incident survenu en juin 2023 relié au « camion rigide » que Lion Électrique a conçu et tenté de fabriquer pour la Société des alcools du Québec (« SAQ »). Le premier modèle (la version 1) a été produit avant son arrivée. Il a ensuite été « assassiné par la SAQ » puis renvoyé en production afin d'être modifié et normalisé.
- 97.32 La direction ayant pris des engagements de livraison pour le deuxième modèle (la version 2.0), la production fut précipitée. Lion Électrique a ultimement « livré la version 1.5 ». En effet, « parce que certains dessins de la version 2.0 n'étaient pas encore prêts, on nous a dit 'prenez les dessins de la version 1.0'. C'était donc un mélange des deux versions, mais on ne peut pas faire ça, ça ne fonctionne pas comme ça », comme en témoigne le fait que la SAQ a une fois de plus renvoyer le camion chez Lion Électrique, le tout tel qu'il appert notamment de l'article de Radio-Canada intitulé « La SAQ renvoie encore son camion électrique chez Lion » daté du 6 août 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-194**.

**(c) Un « sales pipeline » inexistant**

98. L'ancien employé no 4 (« **AE4** ») a travaillé pour Lion Électrique à titre de directeur régional des ventes division camions aux États-Unis entre mai 2020 et mai 2021. Il a ensuite été promu à titre de directeur national des ventes, poste qu'il a occupé jusqu'à son départ en mai 2022. L'équipe des ventes nationales comprenait entre sept à huit individus, dont AE2.
99. À titre de directeur régional des ventes, AE4 se rapportait à Lalond. Après le départ de Lalond (qui aurait été renvoyé par le Défendeur Piern), AE4 se rapportait à McGrew. McGrew aurait quitté Lion Électrique peu de temps après l'entrée en bourse de la Société le 7 mai 2021. Par la suite, AE4 se rapportait à Eric West (« **West** »), directeur des canaux de vente.
100. Le ou vers le 4 mars 2022, West a appelé AE4 sur Teams et lui a indiqué qu'il sortait d'un appel avec le Défendeur Piern. Selon les dires de West, la Société est en « *crisis mode* ». Plus précisément, l'investisseur le plus important de Lion Électrique aurait examiné le pipeline de ventes (« *sales pipeline* ») de la Société et conclu que Lion Électrique était très loin d'avoir le volume de ventes ainsi que les revenus nécessaires pour atteindre ses prévisions. Conséquemment, West a demandé à AE4 d'identifier ses dix clients nationaux les plus importants et de passer en revue toutes les opportunités disponibles afin de déterminer « *the potential to really increase those numbers* ».
101. À titre d'exemple, AE4 explique que Lion Électrique « *quoted around 10-20 trucks* » à une société de brasserie importante. Lors de l'appel avec West, ce dernier a demandé à AE4 de confirmer que (i) la société de brasserie avait une flotte d'environ 160 camions et (ii) dans le cadre d'une déclaration publique, ladite société a affirmé vouloir remplacer ces véhicules pour une flotte entièrement électrique dans les

prochaines années à la lumière de sa nouvelle politique de durabilité. Lorsqu'AE4 a répondu par l'affirmative, West lui a répondu, « *create a new opportunity over the next 2-3 years for 160 electric trucks, and do that for all of your accounts* ». Ce faisant, le pipeline de ventes d'AE4 est passé de 55 420 314, 43 \$ US à \$ 840 370 314,43 \$ US, le tout tel qu'il appert des captures d'écran caviardées prises par AE4 le 4 mars 2022 à 12h51 et 14h56, dénoncées au soutien des présentes comme pièce **R-61** en liasse.

102. Pas plus de 36 heures suivant cet appel, tous les employés de Lion Électrique ont reçu un courriel de la part des RH les avisant de la nouvelle politique sur la dénonciation de la Société. AE4 s'en est prévalu, sans succès.
103. Quant à AE2, il affirme que quatre à cinq mois après son arrivée (soit le temps requis pour être formé), les choses ont changé. « *It was coming down hard from Gary [Lalond]* ». Lors des rencontres hebdomadaires tenues sur Teams, Lalond ne cessait de répéter que l'équipe avait été engagée pour obtenir des commandes et qu'il fallait remplir le pipeline de ventes.
104. Dès qu'un client potentiel démontrait le moindre intérêt pour les camions de Lion Électrique—« *even a 1% interest* »—l'équipe des ventes nationales se faisait dire d'inclure cette opportunité dans le système de « *customer relationship management* » (CRM) utilisé par la Société. « *That's how the pipeline got inflated* », affirme AE2. « *Absolutely everything went in there* ».
105. Lors de leurs rencontres hebdomadaires sur Teams, les membres de l'équipe des ventes nationales se faisaient toujours demander : « *is that the largest amount they said they'd take ?* » En d'autres mots, on voulait s'assurer que toutes les opportunités possibles étaient incluses dans le pipeline de ventes, peu importe qu'elles se traduisent ou non par une vente.
- 105.1 Dans la même veine, Bourbonnais relate qu'un représentant de Lion Électrique lui a proposé d'acheter plusieurs Autobus Lion d'un seul coup, malgré le fait qu'il n'en voulait qu'un seul par année, alléguant que cela lui permettrait de « geler le prix » tout en ayant la possibilité d'annuler l'achat des autobus commandés en trop.
- 105.2 La même offre fut présentée à T2. Cette dernière explique que les représentants de Lion Électrique l'ont contactée et ont vanté la possibilité de « geler les prix » en lui disant, par exemple, « si t'en réserves 10 maintenant, tu pourras toujours annuler ta commande à l'avenir, mais de cette façon le prix sera gelé ». Les représentants de Lion Électrique présentaient cette option comme une meilleure alternative à l'achat de véhicules dans le futur à des prix plus élevés. N'ayant pas besoin de dix véhicules et craignant de ne pas pouvoir annuler ses commandes additionnelles, T2 a refusé.

- 105.3 Même chose pour T3. Jonathan Nantel, représentant des ventes – autobus scolaire chez Lion Électrique, lui a offert de commander plus d’Autobus Lion que nécessaire afin de geler les prix, précisant que T3 pourrait ensuite annuler les autobus qu’il a commandés en trop.
106. Dans le cadre de ses fonctions, AE2 devait notamment susciter de l’intérêt et vendre le tout nouveau camion à vidange électrique de Lion Électrique. AE2 a d’ailleurs reçu une vidéo promotionnelle dudit camion « *and I was told to copy paste it to everyone* ». Une copie de cette vidéo est disponible sur YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=CMMbGNsK7oc>.
107. AE2 a donc contacté des clients potentiels, y compris la ville de Wilmington en Caroline du Nord, et leur a transmis la vidéo. « *We had cities chomping at the bit to test drive and see it* ». L’engouement pour ce produit était tel que certains clients ont même effectué un dépôt.
108. Or, cette vidéo est trompeuse. Lion Électrique n’a jamais fabriqué de camion à vidange électrique fonctionnel. La seule fois qu’un tel camion fut assemblé est pour filmer la vidéo. « *They made that video, took the body of a truck off, put a box on it. No other trucks were ever built, we worked with city governments to get grants on it from the EPA, but the Company had no intention of making these* ».
109. AE3 a confirmé qu’en effet, Lion Électrique n’a fabriqué qu’un ou deux *prototypes* de camions à vidange et que les résultats étaient inadéquats. Vide, la batterie du prototype avait une très faible autonomie et c’était encore pire lorsque le prototype était rempli de « faux déchets ». Par ailleurs, rempli, le prototype ne pouvait pas monter de collines et lorsqu’on appuyait sur les freins, les roues rebondissaient.
- 109.1 Selon AE5, les véhicules livrés au Parc Safari étaient également des prototypes<sup>19</sup>, ceux-ci étant affligés d’une « gamme de problèmes » passant par des « véhicules qui s’éteignaient et ne pouvaient plus être rallumés », à « des problèmes de recharge », « des composants assemblés de manière incorrecte » et des véhicules « qui ne fonctionnaient tout simplement pas ».
- 109.2 Les problèmes affligeants ces huit véhicules étaient tels que Lion Électrique a offert au Parc Safari de récupérer les véhicules défectueux et de livrer un lot de nouveaux véhicules en 2024, le tout tel qu’il appert de l’article de Radio-Canada, pièce R-53. Cependant, à l’interne, AE5 et son équipe « savaient qu’il n’y aurait pas d’améliorations significatives sur le nouveau lot de véhicules ».

---

<sup>19</sup> D’après AE5, à l’interne, les employés de Lion Électrique « disaient à la blague faire de la ‘protoduction’ », soit un mélange de « prototype » et « production ».

- 109.3 En rétrospection, AE5 affirme que, même s'il y a eu des améliorations substantielles au niveau de la programmation à travers les années, « 95% du véhicule Lion6 [était] le même ». En fait, « Lion changeait quatre trente sous pour une piastre ».
- 109.4 Quant au LionC, ce modèle est passé à travers quatre générations entre 2016 et 2025. « Les LionC de quatrième génération étaient infligés de troubles avec le système de gestion thermique des batteries », affirme AE5. « On a avisé nos supérieurs, dont Han, à quelques reprises, que la quatrième génération n'était clairement pas mature pour la vente. Ils les ont quand même vendus ».

**(d) De faux clients**

110. Au moins deux des soi-disant « *top customers* » de Lion Électrique, soit Molson Coors et Agropur, n'ont jamais conclu d'entente d'achat de véhicules avec la Société et ce, malgré que les logos des deux compagnies apparaissent sur les présentations aux investisseurs jusqu'en mai 2022, le tout tel qu'il appert de la présentation aux investisseurs du mois de mai 2022 (pièce R-45) et de l'article de Radio-Canada publié le 16 janvier 2025 (pièce R-55).
111. Ces logos ont par la suite été retirés sans aucune explication, le tout tel qu'il appert de la présentation aux investisseurs du mois de novembre 2022, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-62**.
112. C'est sur cette toile de fond remplie de représentations fausses et trompeuses, d'omissions et de manquements à l'obligation d'information occasionnelle que le Demandeur et les membres du groupe acquièrent des titres de Lion Électrique durant les Périodes.

**(ii) Les Défendeurs maintiennent le cap**

113. Entre les mois de mai 2021 et décembre 2024, Lion Électrique publie ses résultats financiers trimestriels à douze reprises ainsi que ses résultats annuels à trois reprises, le tout tel qu'il appert des documents suivants :
- a) Pour le premier trimestre de 2021, un communiqué de presse publié le 17 mai 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-63**; un rapport de gestion pour le trimestre clos le 31 mars 2021 (« **Rapport de gestion T1 2021** ») et des états financiers intermédiaires consolidés résumés le 31 mars 2021 et 2020 (« **ÉF T1 2021** »), tous deux publiés le 18 mai 2021, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-64** et **R-65**; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le premier trimestre de 2021 tenue le 17 mai 2021 (la « **Téléconférence du 17 mai 2021** ») et la présentation aux investisseurs pour le premier trimestre de 2021, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièce **R-66** et **R-67**.

- b) Pour le second trimestre de 2021, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 (« **Rapport de gestion T2 2021** »), des états financiers intermédiaires consolidés résumés aux 30 juin 2021 et 2020 et pour les trimestres et semestres clos à ces dates (« **ÉF T2 2021** ») et des attestations (les « **Attestations** ») datées du 13 août 2021, tous publiés le 13 août 2021, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-68**, **R-69**, **R-70** et **R-71 en liasse**; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le second trimestre de 2021 tenue le 13 août 2021 (la « **Téléconférence du 13 août 2021** ») et la présentation aux investisseurs pour le second trimestre de 2021, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-72** et **R-73**.
- c) Pour le troisième trimestre de 2021, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2021 (« **Rapport de gestion T3 2021** »), des états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 septembre 2021 et pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2021 et 2020 (« **ÉF T3 2021** ») et des Attestations datées du 10 novembre 2021, tous publiés le 10 novembre 2021, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-74**, **R-75**, **R-76** et **R-77 en liasse**; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le troisième trimestre de 2021 tenue le 11 novembre 2021 (la « **Téléconférence du 11 novembre 2021** ») et la présentation aux investisseurs pour le troisième trimestre de 2021, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-78** et **R-79**.
- d) Pour le quatrième trimestre et l'exercice de 2021, un communiqué de presse publié le 24 février 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-80**; le Rapport de gestion annuel 2021 (pièce R-28); les ÉF annuels 2021 (pièce R-15); la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour l'exercice de 2021 tenue le 25 février 2022 (la « **Téléconférence du 25 février 2022** ») et la présentation aux investisseurs du mois de mars 2022, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-81** et **R-82**; le Formulaire 20-F 2021 (pièce R-3); des Attestations datées du 29 mars 2022, dénoncées au soutien des présentes comme pièce **R-83 en liasse**.
- e) Pour le premier trimestre de 2022, un communiqué de presse et des Attestations datées du 3 mai 2022, tous publiés le 3 mai 2022, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-84** et **R-85 en liasse**; le Rapport de gestion T1 2022 (pièce R-30); les ÉF T1 2022 (pièce R-29) ; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le premier trimestre de 2022 tenue le 4 mai 2022 (la « **Téléconférence du 4 mai 2022** »), dénoncée au soutien des présentes

comme pièce **R-86**; la présentation aux investisseurs pour le mois de mai 2022 (pièce R-58).

- f) Pour le second trimestre de 2022, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour les périodes de trois et de six mois closes le 30 juin 2022 (« **Rapport de gestion T2 2022** »), des états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2022 et pour les périodes de trois et de six mois closes à cette date (« **ÉF T2 2022** ») et des Attestations datées du 5 août 2022, tous publiés le 5 août 2022, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-87**, **R-88**, **R-89** et **R-90 en liasse**; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le second trimestre de 2022 tenue le 5 août 2022 (la « **Téléconférence du 5 août 2022** ») et la présentation aux investisseurs du mois d'août 2022, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-91** et **R-92**.
- g) Pour le troisième trimestre de 2022, un communiqué de presse et des Attestations datées du 10 novembre 2022, tous deux publiés le 10 novembre 2022, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-93** et **R-94 en liasse**; le Rapport de gestion T3 2022 (pièce R-39); les ÉF T3 2022 (pièce R-40); la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le troisième trimestre de 2022 tenue le 10 novembre 2022 (la « **Téléconférence du 10 novembre 2022** »), dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-95**; la présentation aux investisseurs du mois de novembre 2022 (pièce R-62).
- h) Pour le quatrième trimestre et l'exercice de 2022, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour les périodes de trois mois et 12 mois closes le 31 décembre 2022 (« **Rapport de gestion annuel 2022** »), un formulaire 40-F pour l'exercice de 2022 (« **Formulaire 40-F 2022** ») et des Attestations datées du 10 mars 2023, tous publiés le 10 mars 2023, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-96**, **R-97**, **R-98** et **R-99 en liasse**; les ÉF annuels 2022 (pièce R-16); la Notice annuelle 2022 (pièce R-42); la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour l'exercice de 2022 tenue le 10 mars 2023 (la « **Téléconférence du 10 mars 2023** ») et la présentation aux investisseurs du mois de mars 2023, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-100** et **R-101**.
- i) Pour le premier trimestre de 2023, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour la période de trois mois close le 31 mars 2023 (« **Rapport de gestion T1 2023** »), des états financiers intermédiaires consolidés résumés au 31 mars 2023 et pour les périodes de trois mois closes les 31 mars 2023 et 2022 (« **ÉF T1 2023** ») et des Attestations datées du 9 mai 2023, tous publiés le 9 mai 2023, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-102**, **R-103**, **R-104** et **R-105 en liasse**; la transcription de la

téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le premier trimestre de 2023 tenue le 9 mai 2023 (la « **Téléconférence du 9 mai 2023** ») et la présentation aux investisseurs du mois de mai 2023, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-106** et **R-107**.

- j) Pour le second trimestre de 2023, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour les périodes de trois et de six mois closes le 30 juin 2023 (« **Rapport de gestion T2 2023** »), des états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2023 et pour les périodes de trois et de six mois closes les 30 juin 2023 et 2022 (« **ÉF T2 2023** ») et des Attestations datées du 3 août 2023, tous publiés le 3 août 2023, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-108**, **R-109**, **R-110** et **R-111 en liasse**; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le second trimestre de 2023 tenue le 3 août 2023 (la « **Téléconférence du 3 août 2023** »); dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-112** ; et la présentation aux investisseurs du mois d'août 2023 (pièce R-59).
- k) Pour le troisième trimestre de 2023, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour les périodes de trois et de neuf mois closes le 30 septembre 2023 (« **Rapport de gestion T3 2023** »), des états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 septembre 2023 et pour les périodes de trois et de neuf mois closes les 30 septembre 2023 et 2022 (« **ÉF T3 2023** ») et des Attestations datées du 7 novembre 2023, tous publiés le 7 novembre 2023, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-113**, **R-114**, **R-115** et **R-116 en liasse**; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le troisième trimestre de 2023 tenue le 7 novembre 2023 (la « **Téléconférence du 7 novembre 2023** ») et la présentation aux investisseurs du mois de décembre 2023, dénoncées au soutien des présentes respectueusement comme pièces **R-117** et **R-118**.
- l) Pour le quatrième trimestre et l'exercice de 2023, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour les périodes de trois mois et 12 mois closes le 31 décembre 2023 (« **Rapport de gestion annuel 2023** »), un formulaire 40-F pour l'exercice de 2023 (« **Formulaire 40-F 2023** ») et des Attestations datées du 29 février 2024, tous publiés le 29 février 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-119**, **R-120**, **R-121** et **R-122 en liasse**; les ÉF annuels 2023 (pièce R-17); la Notice annuelle 2023 (pièce R-4); la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour l'exercice de 2023 tenue le 29 février 2024 (la « **Téléconférence du 29 février 2024** ») et la présentation aux investisseurs du mois de mars 2024, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-123** et **R-124**.

- m) Pour le premier trimestre de 2024, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour la période de trois mois close le 31 mars 2024 (« **Rapport de gestion T1 2024** »), des états financiers intermédiaires consolidés résumés au 31 mars 2024 et pour les périodes de trois mois closes les 31 mars 2024 et 2023 (« **ÉF T1 2024** ») et des Attestations datées du 8 mai 2024, tous publiés le 8 mai 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-125, R-126, R-127 et R-128 en liasse**; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le premier trimestre de 2024 tenue le 8 mai 2024 (la « **Téléconférence du 8 mai 2024** ») et la présentation aux investisseurs du mois de mai 2024, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-129 et R-130**.
- n) Pour le second trimestre de 2024, un communiqué de presse, un rapport de gestion pour les périodes de trois et de six mois closes le 30 juin 2024 (« **Rapport de gestion T2 2024** »), des états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2024 et pour les périodes de trois et de six mois closes les 30 juin 2024 et 2023 (« **ÉF T2 2024** ») et des Attestations datées du 31 juillet 2024, tous publiés le 31 juillet 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-131, R-132, R-133 et R-134 en liasse**; la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le second trimestre de 2024 tenue le 31 juillet 2024 (la « **Téléconférence du 31 juillet 2024** ») et la présentation aux investisseurs du mois d'août 2024, dénoncées au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-135 et R-136**.
- o) Pour le troisième trimestre de 2024, un communiqué de presse, des états financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 septembre 2024 et pour les périodes de trois et de neuf mois closes les 30 septembre 2024 et 2023 (« **ÉF T3 2024** ») et des Attestations datées du 6 novembre 2024, tous publiés le 6 novembre 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-137, R-138 et R-139 en liasse**; le Rapport de gestion T3 2024 (pièce R-52); la transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le troisième trimestre de 2024 tenue le 6 novembre 2024 (la « **Téléconférence du 6 novembre 2024** »), dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-140**; la présentation aux investisseurs du mois de novembre 2024 (pièce R-60).
114. Durant cette période, et tel qu'il appert des illustrations ci-dessous, les Défendeurs maintiennent leurs représentations fausses et trompeuses, omissions et/ou manquements à l'obligation d'information occasionnelle (...).
- 114.1 En effet, aucun des (a) rapports de gestion, notices annuelles, états financiers, formulaires 20-F et 40-F et attestations (collectivement, les « **Documents essentiels** ») (b) communiqués de presse (c) téléconférences et (d) présentation aux investisseurs énumérés au paragraphe 113 ne révèle les faits et/ou changements importants détaillés aux paragraphes 71 à 111 ci-haut.

115. Vu l'absence d'amélioration significative relativement à la viabilité et la santé financière de Lion Électrique au fil du temps, la vérité se révèle peu à peu aux investisseurs. Puis, (...) à partir du mois de mai 2023, (...) des bribes de vérité sont révélées aux investisseurs. Malheureusement pour ces derniers, toute la vérité à propos de Lion Électrique n'est révélée qu'en décembre 2024.

**(a) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T1 2021**

116. Le 17 mai 2021, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le premier trimestre de 2021, soulignant notamment (i) des revenus de 6,2 millions \$ en hausse de 5 millions \$ (ii) la livraison de 24 véhicules, « soit une augmentation importante par rapport aux 2 véhicules livrés à la même période l'an dernier » et (iii) un carnet de commandes de 817 véhicules représentant une valeur d'environ 225 millions \$, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 17 mai 2021, pièce R-63.
117. Le Rapport de gestion T1 2021 en français publié le lendemain 18 mai 2021 décrit (i) les « faits saillants financiers » de la Société (ii) les « faits saillants opérationnels », y compris les commandes récentes (iii) les événements récents (iv) le carnet de commandes (v) les facteurs clés influant sur la performance de la Société (vi) les éléments des résultats d'exploitation ainsi que (vii) les résultats et la situation financière de la Société, le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion T1 2021, pièce R-64.
118. Le carnet de commandes de la Société est décrit comme suit sous la rubrique « Mesures non définies par les IFRS et autres indicateurs de rendement » du Rapport de gestion T1 2021, pièce R-64 :

Le carnet de commandes de la Société, exprimé en nombre d'unités ou en montant des ventes qui devraient être comptabilisées à l'avenir pour ce nombre d'unités, est déterminé par la direction selon les bons de commande qui ont été signés, les commandes qui ont été officiellement confirmées par les clients ou les produits pour lesquels des demandes conjointes officielles de subventions gouvernementales ou d'incitations économiques ont été faites par les clients concernés et la Société. Le carnet de commandes de la Société fait référence aux produits qui n'ont pas encore été livrés, mais dont la direction s'attend raisonnablement à ce qu'ils soient livrés dans un délai qui peut être raisonnablement établi et il inclut, dans le cas des bornes de recharge, des services qui n'ont pas été achevés, mais dont la direction s'attend raisonnablement à ce qu'ils soient achevés dans le cadre de la livraison du produit. [...] Lion estime que la publication de son carnet de commandes offre un outil supplémentaire aux investisseurs pour évaluer la performance et les tendances de la Société. [...]

119. En ce qui a trait aux revenus de la Société, ceux-ci sont tirés « principalement de la vente de véhicules », le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion T1 2021, pièce R-64.
120. (...)
121. Lors de la Téléconférence du 17 mai 2021 (pièce R-66), le Défendeur Bédard débute son intervention en affirmant que malgré les défis reliés à la chaîne d'approvisionnement et à la Covid-19, « *we are seeing a positive trend in our order book with accelerating deliveries* ».
122. Le Défendeur Bédard fournit ensuite une vue d'ensemble sur Lion Électrique et précise :

*We put clients at the center of everything we do. And today, even if we just started delivering our trucks within the last few months, we already count multiple Tier 1 clients such as Amazon, Pride Group, IKEA, Sobeys and Canadian National Railways in the truck sector, and Student Transportation of America, National Express, First Student, Transdev, [ LE ] Unified School District, Twin Rivers, [indiscernible], Montreal Airport and Séguin, just to name a few in the bus sector. As their EV strategic partner, we pride ourselves for offering our clients turnkey solutions [...].*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 17 mai 2021, pièce R-66.

123. En ce qui a trait à Amazon, dix camions LionC lui ont été livrés au cours des dernières semaines, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 17 mai 2021, pièce R-66.
124. Le Défendeur Bédard affirme également que l'usine à Saint-Jérôme « *has currently a capacity of 2,500 vehicles per year* » et que celle de Joliet aura une capacité de 20 000 véhicules par année, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 17 mai 2021, pièce R-66.
125. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 17 mai 2021 (pièce R-66), Benoit Poirier analyste chez Desjardins Securities Inc. demande au Défendeur Bédard (...) de l'information additionnelle à propos des opportunités dans l'industrie des déchets. Ce dernier affirme que le potentiel est énorme et que les premières unités seront livrées dans les prochains mois :

*The refuse truck potential is huge, as everybody knows. So we'll be delivering the first units to Waste Connections within the next few months. And yes, we're in negotiation, I mean, with many, many customers. This is -- as you know, this is a real full electric refuse truck, meaning this is an electric buddy on our electric truck, and you can do the full day of operation, over 1,200 plus on the single charge. So the*

*customers are looking forward, I mean, to do some ride and drive on this truck and to start purchasing those trucks.*

126. Puis, en réponse à une question de la part de Jonathan Lamers, analyste chez BMO Capital Markets Equity Research, en lien avec la demande pour les autobus et les camions, le Défendeur Brunet indique :

*I mean we can do -- when we're saying we have a manufacturing capacity of 2,500 units per year right now, it's a mix of school buses, buses and trucks. And we can do all of them, and it could be a mix of any of those models and the same thing with the 20,000-unit manufacturing capacity in Joliet, Illinois. In total, it's a manufacturing capacity of 23,000 units.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 17 mai 2021, pièce R-66.

127. Dans le cadre de son intervention, le Défendeur Brunet fait également référence au « *ride and drive* » et à la commande de Pride pour 100 véhicules, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 17 mai 2021, pièce R-66.

128. Rupert M. Meyer, analyste chez National Bank Financial inc., demande ensuite pour « *some more color or any metrics on the sales pipeline* ». La réponse du Défendeur Bédard est claire, tout va très bien et la conversion du pipeline de ventes est très bonne :

*[...] it's going very well. I mean we've been ramping up our sales team as well. We have about 50 employees now in our sales team. So I mean adding those discussions with customers and the fact that they can do rides and drives on our products, on our vehicles, I mean is great. So now, the conversion rate, I mean, I think, will be very, very good. And the customers, obviously, we are in relation with the -- well, the first thing for them is the great news that we share with them, most of the time is that the process of ownership works very well in most of the cases.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 17 mai 2021, pièce R-66.

- 128.1 Le 9 juillet 2021, la firme d'analystes Vertical Group abaisse la note de Lion Électrique de « Neutral » à « Sell », le tout tel qu'il appert des articles de Bloomberg et de *Theflyonthewall.com* datés du 9 juillet 2021, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-257** et **R-258**. Selon ces articles, Vertical Group a fixé son objectif de cours pour Lion Électrique à 7,85 \$, soit une baisse de 56% par rapport au dernier cours sur la NYSE.

128.2 Le 9 août 2021, Laurentian Bank Securities revoit ses estimations de chiffres d'affaires de Lion Électrique à la baisse en raison de l'absence d'étapes clés annoncées et franchies par la Société, invoquant « *few announcements of new orders and the relative lack of insight on order pipeline and historical revenue base* », le tout tel qu'il appert du rapport d'analyste de Laurentian Bank Securities daté du 9 août 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-259**.

**(b) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T2 2021**

129. Le 13 août 2021, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le second trimestre de 2021, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 13 août 2021, pièce R-68. Le Défendeur Bédard se dit d'ailleurs « satisfait » de la performance de la Société dont les revenus, livraisons et le carnet de commandes augmentent, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 13 août 2021, pièce R-68.

130. Le Rapport de gestion T2 2021 publié à pareille date (le 13 août 2021) contient généralement les mêmes rubriques que celles énoncées au paragraphe 117 ci-haut.

131. (...)

132. Lors de la Téléconférence du 13 août 2021 (pièce R-72), le Défendeur Bédard débute son intervention en soulignant qu'il « *continue to see great momentum in client dialogues, which is translating into accelerated purchase orders and deliveries* » et réfère une fois de plus aux « *tier-1 customers* » de Lion Électrique, y compris Amazon et le CN.

133. Le Défendeur Bédard affirme ensuite que le carnet de commandes de Lion Électrique « *includes a new order from Amazon for 15 Lion8 Tractor trucks* », précisant qu'il s'agit bel et bien de commandes – pas d'un « *pipeline* » ou d'un « *backlog* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 13 août 2021, pièce R-72.

134. Quant aux « *unprecedented favorable legislative backdrop both in the U.S. and in Canada* », le Défendeur Bédard annonce que trois jours auparavant :

*[...] the Canadian Government further clarified the terms of its previously announced program and confirmed that through the zero-emission trends at fun (sic) it will be investing \$2.75 billion over 5 years to support public transit and school bus operators plan for electrification. This much-awaited announcement will support, among other initiatives, the purchase of 5,000 zero-emission buses.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 13 août 2021, pièce R-72.

135. Le programme auquel réfère le Défendeur Bédard s'intitule le Fonds pour le transport en commun à zéro émission d'Infrastructure Canada (« **FTCZE** »). Mis en place en août 2021, le FTCZE vise « à faire progresser l'engagement du gouvernement du Canada à contribuer à l'achat d'autobus scolaires et de transport en commun à zéro émission, en étroite collaboration avec la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) », le tout tel qu'il appert du communiqué de presse du Gouvernement du Canada daté du 10 août 2021 et du Guide du demandeur du FTCZE, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-142** et **R-143**.
136. Totalisant 2,75 milliards \$, le FTCZE « cible des investissements dans l'ensemble du Canada qui soutiennent le transport propre en investissant dans les véhicules, l'infrastructure et la préparation organisationnelle qui rendent possible l'électrification du parc de véhicules », le tout tel qu'il appert du Guide du demandeur du FTCZE, pièce R-143.
137. Le Défendeur Bédard réitère ensuite la capacité de production de 20 000 véhicules de l'usine de Joliet et précise que « *everything is going as planned and the initial vehicle production is expected to begin in the second half of 2022* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 13 août 2021, pièce R-72.
138. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 13 août 2021 (pièce R-72), l'analyste Benoit Morin demande au Défendeur Brunet de discuter du « *reliability or feedback on the trucks delivered so far in the first half* » et réfère à la commande d'Amazon. En réponse, le Défendeur Brunet indique :
- We're -- with relates to the Amazon, we're going to stick disclosing the purchase orders and deliveries. So we'll keep the dialogue on the trucks between them in our self obviously, it's an important relationship and in their operations is it will be about them to disclose. But obviously, we were pleased to announce a new order for the Lion 8.*
- le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 13 août 2021, pièce R-72.
139. Le Défendeur Bédard ajoute ensuite « *And then with respect to the other deliveries, we're getting very good feedback* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 13 août 2021, pièce R-72.
140. En réponse à une question de l'analyste Merer à propos de la capacité de production de Lion Électrique, le Défendeur Bédard soutient que « *we're 2/3 of the way to reach the goal of 2,500 units* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 13 août 2021, pièce R-72.
141. Questionné sur comment le « *pipeline and backlog are evolving* », le Défendeur Bédard rassure les investisseurs : bien qu'il ne fournira pas de chiffre précis, le momentum est bon, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 13 août 2021, pièce R-72.

141.1 Le 21 septembre 2021, dans le cadre de la première journée des investisseurs organisée par Lion Électrique en tant que société cotée en bourse, des analystes visitent l'usine de Saint-Jérôme et observent le processus d'assemblage des véhicules de Lion Électrique. Le lendemain, BMO Capital Markets publie un rapport affirmant que « *the production activity we saw suggests production today is below capacity* », le tout tel qu'il appert du rapport d'analyste de BMO Capital Markets daté du 22 septembre 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-260**.

**(c) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T3 2021**

142. Le 10 novembre 2021, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le troisième trimestre de 2021, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 10 novembre 2021, pièce R-74. Les faits saillants sont (i) l'augmentation du carnet de commandes de 965 véhicules à 2 024 véhicules au cours du troisième trimestre et (ii) un résultat global *positif* de 124 millions \$.
143. Le Rapport de gestion T3 2021 (pièce R-75) publié à pareille date (le 10 novembre 2021) contient généralement les mêmes rubriques que celles énoncées au paragraphe 117 ci-haut.
144. Sous la rubrique « Commandes importantes » du Rapport de gestion T3 2021 (pièce R-75), la Société affirme avoir obtenu une commande de 35 autobus scolaires LionC de la part de la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Puis, sous la rubrique « Faits nouveaux », la Société affirme avoir obtenu une commande conditionnelle de 1 000 autobus scolaires électriques de type LionC de la part de *Student Transportation of Canada* (« **STC** »), une filiale de *Student Transportation of America* (« **STA** »), le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion T3 2021 (pièce R-75). Cette commande est conditionnelle à l'octroi satisfaisant de subventions non remboursables du FTCZE pour lequel le STC a déposé une demande de subvention, le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion T3 2021 (pièce R-75).
145. (...)
146. Lors de la Téléconférence du 11 novembre 2021 (pièce R-78), le Défendeur Bédard débute son intervention en affirmant qu'il continue de voir un « *strong momentum* » comme en témoigne le « *rapidly growing order book driven by large multi-year orders and increasing pace of repeat orders from existing customers, and continued very strong unprecedented support from policy makers* ».
147. Bien que les défis dans la chaîne d'approvisionnement mondiale ont eu un impact sur la capacité de Lion Électrique de fabriquer des unités complètes et de les livrer lors du trimestre, la Société a pris et continue de prendre des mesures pour atténuer cet impact, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 11 novembre 2021, pièce R-78.

148. En ce qui a trait au carnet de commandes, le Défendeur Bédard affirme que la moitié de ces commandes sont livrables « *between now and the end of 2022* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 11 novembre 2021, pièce R-78.
149. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 11 novembre 2021 (pièce R-78), le Défendeur Bédard réfère à l'entente avec Amazon et affirme que 12 camions lui auraient été livrés.
150. Quant à l'état du marché américain de camions électriques, le Défendeur Bédard réitère qu'il est 10 fois plus gros que celui du marché des autobus scolaires électriques, soulignant « *and it's a market that we feel [we] can entirely move rapidly* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 11 novembre 2021, pièce R-78.
- 150.1 Le 14 décembre 2021, le *National Highway Traffic Safety Administration* (« **NHTSA** ») émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *12V circuit breaker switch may fail, causing a loss of braking and steering assist* », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 21V968000 intitulé « *Circuit May Fail Causing Loss of Braking Assist* » daté du 14 décembre 2021, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-195**.

**(d) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T4 et l'exercice de 2021**

151. Le 24 février 2022, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le quatrième trimestre et l'exercice de 2021, soulignant notamment (i) des revenus à la hausse (ii) la livraison de 71 véhicules au cours du quatrième trimestre<sup>20</sup>, soit 25 de plus qu'à la même période l'an dernier (iii) un carnet de commandes de 2 325 véhicules représentant une valeur d'environ 575 millions \$ en hausse par rapport au trimestre dernier et (iv) la prise de possession de l'usine de 900 000 pieds carrés à Joliet ainsi que le début des améliorations locatives et de l'installation des équipements afin d'atteindre une capacité de production annuelle de 20 000 véhicules, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 24 février 2022, pièce R-80.
152. Le Rapport de gestion annuel 2021 publié à pareille date (le 24 février 2022) décrit (i) les « faits saillants financiers » de la Société sous la rubrique 7.0 (ii) les « faits saillants opérationnels », y compris les « Commandes importantes » sous la rubrique 8.0 (iii) les « faits nouveaux » sous la rubrique 9.0 (iv) le carnet de commandes sous la rubrique 10.0 et (v) les principaux facteurs de risque influant sur la performance de la Société sous la rubrique 11.0, le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion annuel 2021, pièce R-28.

---

<sup>20</sup> Ainsi, en 2021, Lion Électrique a livré un total de 196 véhicules ou 30% de sa prévision initiale de 650 véhicules.

153. Sous la rubrique « Commandes importantes », Lion affirme avoir obtenu une commande conditionnelle de la part de Langs(...) pour 200 autobus scolaires LionC dont la livraison débutera progressivement en 2022 et se poursuivra jusqu'en 2026, le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion annuel 2021, pièce R-28. Cette commande est conditionnelle à l'octroi de contributions non remboursables du FTCZE, le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion annuel 2021, pièce R-28.
- 153.1 Sous la rubrique « Risques liés à l'industrie des véhicules électriques et aux questions réglementaires, juridiques et fiscales connexes » du Rapport de gestion annuel 2021 (pièce R-28), Lion Électrique affirme qu'elle « **pourrait à l'avenir** être tenue de procéder à des rappels de produits » (notre emphase). Or, le NHTSA ayant déjà rappelé 168 unités potentiellement concernées, le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 21V968000 (pièce R-195), ce risque n'était pas potentiel, hypothétique ou future. Il était déjà survenu.
154. Quant aux ÉF annuels 2021 (pièce R-15), ils indiquent que les revenus sont comptabilisés lorsque Lion Électrique « remplit ses obligations de performance en transférant le contrôle des biens à ses clients, ce qui se produit généralement lorsque les biens sont livrés aux clients et lorsque le client confirme son acceptation ».
155. (...)
156. Lors de la Téléconférence du 25 février 2022 (pièce R-81), le Défendeur Bédard débute son intervention en affirmant que malgré les défis liés à la chaîne d'approvisionnement et à la Covid-19, Lion Électrique :
- [...] proved to be a very resilient company and started the construction of both the Joliet manufacturing plant and the Lion Campus, and we continue to hire talented employees, including key senior leaders. All this, while growing our order book by over 2,000 units, delivering about 200 vehicles and developing new platforms.*
157. Le Défendeur Bédard se veut également rassurant :
- [...] Not only do we have more visibility on potential upcoming issues, but we are also starting to feel the tangible impact of proactive initiatives we previously undertook to address these supply chain challenges.*
- le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 25 février 2022, pièce R-81.
158. Il met ensuite l'emphase sur leur « *state-of-the-art vehicle factory in Joliet, Illinois* » d'une superficie de 900 000 pieds carrés—usine qui deviendra le plus grand site américain de production de véhicules à poids moyens et lourds à zéro émission avec une capacité de production maximale de 20 000 véhicules par année, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 25 février 2022, pièce R-81.

159. Le Défendeur Bédard conclut son intervention en affirmant qu'il prévoit franchir des étapes clés pendant l'année, ce qui accélérera considérablement la croissance durable à long terme de la Société en 2022 et au-delà, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 25 février 2022, pièce R-81.
160. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 25 février 2022 (pièce R-81), le Défendeur Bédard affirme notamment que :
- (i) la moitié des véhicules dans le carnet de commandes (soit environ 1 000) sont livrables en 2022 ;
  - (ii) la cadence de production se poursuit bien (« *our pace of manufacturing in Q1 is about the same as the one that we had at the end of last year. So it's going well* »);
  - (iii) le pipeline de ventes augmente beaucoup; et
  - (iv) la Société dispose de la main-d'œuvre nécessaire pour réaliser environ les deux tiers de la capacité maximale de 2 500 véhicules par année, soit 1 666 véhicules.
161. Quant au Défendeur Brunet, il soutient que la direction a « *a good grip on [costs] where that's going over the next few years* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 25 février 2022, pièce R-81.
162. En réponse à une question de Brian Arthur Johnson, analyste pour Barclays Bank PLC, le Défendeur Bédard affirme remarquer une augmentation de la cadence (« *a ramp-up* ») tout au long de l'année 2022, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 25 février 2022, pièce R-81.
163. Plusieurs représentations similaires sont également reproduites dans la présentation aux investisseurs de mars 2022—présentation qui contient toujours les logos d'Amazon, Molson Coors et Agropur, le tout tel qu'il appert de la présentation aux investisseurs du mois de mars 2022, pièce R-82.
164. Le 29 mars 2022, Lion Électrique publie le Formulaire 20-F 2021 (pièce R-3) ainsi que les Attestations des Défendeurs Bédard et Brunet (pièce R-83 *en liasse*) certifiant que :
- (i) ils ont examiné le Formulaire 20-F 2021 et l'information qui s'y trouve présente fidèlement, à tous les égards importants, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société;

- (ii) le Formulaire 20-F 2021 ne contient pas d'informations fausses ou trompeuses concernant des faits importants et n'omet pas de faits importants nécessaires afin que les déclarations qui ont été faites ne soient pas trompeuses compte tenu des circonstances dans lesquelles elles ont été faites ;
- (iii) les états financiers et toute autre information financière dans le Formulaire 20-F 2021 représentent fidèlement la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de la Société à la date du Formulaire 20-F 2021 et pour les périodes qui y sont présentées; et
- (iv) ils sont chargés d'établir et de maintenir les normes de contrôle et procédures de divulgation de la Société.

**(e) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T1 2022**

165. Le 3 mai 2022, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le premier trimestre de 2022. (...)
166. Lors de la Téléconférence du 4 mai 2022 (pièce R-86), le Défendeur Brunet débute son intervention en présentant un portrait positif de la Société et ce, malgré les défis avec la chaîne d'approvisionnement :

*Today, I am pleased to report that first, despite the challenging supply chain environment, we continued to see significant improvements which translated into an accelerated pace of vehicle deliveries and resulted in us achieving a record number of quarterly vehicle deliveries. We expect continued gradual improvements in vehicle in vehicle deliveries over the coming quarters.*

167. Il souligne ensuite le nombre record de livraisons trimestrielles, soit 84 véhicules, rendu possible en raison de leur « *robust supply chain [which ...] has been a key element in Lion maintaining a decent level of production despite the perfect storm we went through* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.
168. En ce qui a trait au carnet de commandes, celui-ci a augmenté de 97 unités pour atteindre 2 422 unités représentant une valeur de 600 millions \$, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86. 40% de ces unités (soit 968 unités) sont livrables en 2022, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.
169. Selon le Défendeur Bédard, le « *momentum* » de commandes pour les autobus scolaires au Canada est clairement soutenu par des vents législatifs puissants (« *strong legislative tailwinds* ») alors qu'il prévoit un impact encore plus grand aux

États-Unis en vertu d'un programme de la *U.S. Environmental Protection Agency* (« **EPA** ») d'une valeur de 5 milliards \$, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86. Dans le cadre de ce programme, les districts scolaires prioritaires peuvent recevoir jusqu'à 375 000 \$ de financement, ce qui peut représenter jusqu'à 100% du prix d'achat d'un autobus scolaire de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.

170. Le Défendeur Bédard conclut son intervention en affirmant que la Société est « *uniquely positioned to benefit from unprecedented government funding in both the U.S. and Canada* » et que cela devrait avoir un impact majeur sur leur carnet de commandes déjà grandissant, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.
171. En réponse à une question de l'analyste Poirier quant aux 968 unités livrables en 2022, et bien que le Défendeur Brunet refuse de commenter sur le nombre d'unités qui seront livrées, celui-ci affirme que cela augure très bien (« *it's looking good* »), que le second trimestre sera mieux que le premier et que la direction prévoit la même croissance pour le reste de l'année, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.
172. En ce qui a trait à la marge de croissance, le Défendeur Bédard la décrit comme étant « *a very healthy material margin* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.
173. Puis, en réponse à une question en lien avec Amazon, le Défendeur Bédard indique qu'Amazon a accès à 35 millions de bons de souscription de la Société. Sur ce total, 5 millions ont déjà été dévolus et les 30 autres millions seront dévolus lorsqu'Amazon aura dépensé 1,1 milliard \$ sur les produits de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86. Selon le Défendeur Bédard, il s'agit d'une proposition très attrayante à bien des égards.
174. Quant à la cadence de production, celle-ci augmente de façon à atteindre « *a very high level [not] before long* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.
175. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 4 mai 2022 (pièce R-86), Mark Neville, analyste chez Scotiabank Global Banking and Markets, demande au Défendeur Bédard s'il y a une pénalité ou un risque advenant le cas où les véhicules ne sont pas livrés en 2020. La réponse du Défendeur Bédard est claire, il s'agit d'un risque mineur :

*And to your -- to your point, I mean, is there any orders we can lose? If there are any, they are very minor. There are some dates, you know, with some of the subsidies but you know, it's kind of -- it's kind of minor, so I will say, you know, we don't want to lose any orders, but I will say*

*you know, it's not material. Is there any penalties? Nothing I'm aware of. There's no penalties, Mark.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.

176. Puis, en réponse à une question de la part de Nauman Waqar Satti, analyste chez Laurentian Bank Securities, inc., le Défendeur Bédard affirme que la seule raison pour laquelle ils ne sont pas actuellement en mesure d'atteindre les deux tiers de leur capacité maximale de production (soit 1 666 véhicules) est les défis avec la chaîne d'approvisionnement, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86. Outre ces difficultés, la Société a la main-d'œuvre et les équipements de production nécessaires.
177. Pour sa part, le Défendeur Brunet réitère le « *strong momentum in the school bus space with the [FTCZE and] the EPA program* » entre autres, ajoutant « *we feel very good and see strong momentum* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 4 mai 2022, pièce R-86.
- 177.1 Le 16 juin 2022, Laurentian Bank Securities publie un rapport d'analyste qui indique que « *[a]lthough the timings of the utilization of the ATM program will vary depending on the pace of expansion and growth in the order book, the absence of any announcement around large order wins in the last few months has heightened the overall risk to the story* », le tout tel qu'il appert du rapport d'analyste de Laurentian Bank Securities daté du 16 juin 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-261**.
- 177.2 Le 22 juillet 2022, le NHTSA émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *parking brake may fail if it is not properly adjusted. As such, these vehicles fail to comply with the requirements of the Federal Motor Vehicle Safety Standard number 105, 'Hydraulic and Electric Brake Systems'* », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 22V530000 intitulé « *Parking Brake Failure/FMVSS 105* » daté du 22 juillet 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-196**.
- 177.3 Ce même jour (le 22 juillet 2022), Transports Canada émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *parking brake may not be adjusted correctly. As a result, the vehicle could roll when the parking brake is set* », le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant le numéro 2022-396 daté du 22 juillet 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-197**.

**(f) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T2 2022**

178. Le 5 août 2022, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le second trimestre de 2022. (...)
179. Par ailleurs, le Rapport de gestion T2 2022 (pièce R-88) inclut pour la première fois une section intitulée « Méthodologie de carnets de commandes » sous la rubrique « 10.0 Carnet de commandes ». Cette nouvelle rubrique révèle que les « véhicules inclus dans le carnet de commandes de véhicules au 4 août 2022 prévoient un délai de livraison [...] allant de quelques mois à la fin de l'exercice clos le 31 décembre 2025 », le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion T2 2022, pièce R-88.
180. Cette rubrique inclut également un nouveau facteur de risque, soit l'annulation potentielle de commandes, présenté comme suit :

La direction passe en revue la composition du carnet de commandes chaque fois que celui-ci est présenté afin de déterminer si des commandes doivent en être retirées. Aux fins de cet exercice, la direction cible les commandes qui ont été ou qui sont raisonnablement susceptibles d'être annulées et examine, notamment, si les conditions relatives à la commande sont raisonnablement susceptibles d'entraîner une annulation de la commande dans les périodes futures ainsi que toute autre information disponible jugée pertinente, y compris les discussions continues avec les clients. Un tel exercice peut entraîner de temps à autre le retrait de commandes qui ont été précédemment incluses dans le carnet de commandes, même si elles n'ont pas été officiellement annulées par le client.

La Société ne peut pas garantir que son carnet de commandes sera réalisé en totalité, en temps voulu, voire du tout, ou que, même s'il est réalisé, les produits des activités ordinaires générés se traduiront par des bénéfices ou par la création de liquidités comme il est prévu, et toute insuffisance pourrait être importante. [...] ***La résiliation, la modification, le retard ou la suspension de ces subventions et incitations gouvernementales pourrait entraîner des retards de livraison ou l'annulation de la totalité ou d'une partie de ces commandes, ce qui pourrait nuire considérablement aux activités, aux résultats d'exploitation ou à la situation financière de la Société.***

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion T2 2022, pièce R-88.

181. Lors de la Téléconférence du 5 août 2022 (pièce R-91), le Défendeur Bédard se dit satisfait de la performance de la Société, dont le nombre de véhicules livrés (105) est le résultat d'une cadence de production plus stable qui devrait continuer de s'améliorer au cours des prochains trimestres.
182. Au T2 2022, le carnet de commandes représente 2 357 unités pour une valeur de 590 millions \$ et d'après le Défendeur Bédard, les « *long awaited subsidies* » vont positivement impacter le carnet de la Société, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 5 août 2022, pièce R-91. Plus précisément, le FTCZE continue de générer un intérêt accru de la part des propriétaires d'autobus scolaires alors que le programme américain de l'EPA se traduit « *into unprecedented customer interest* ».
183. Durant la période questions-réponses de la Téléconférence du 5 août 2022 (pièce R-91), le Défendeur Bédard rassure les investisseurs et affirme que la capacité de production de l'usine de Joliet n'a pas changé (« *there's nothing has changed with respect to the -- at full scale, we're going to be at 20,000 units* »), ajoutant que les dépenses d'immobilisation (« *capital expenditures* ») ne causeront aucun délai de livraison, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 5 août 2022, pièce R-91.
- 183.1 Le 24 août 2022, Veritas lance sa couverture de Lion Électrique avec une recommandation de vendre (« *Sell* ») et un objectif de cours de 2,50\$, ce qui implique une baisse d'environ 40% par rapport au cours actuel de l'action, le tout tel qu'il appert du rapport d'analyste de Veritas daté du 24 août 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-262. Le rapport d'analyste (pièce R-262) souligne que les consensus du chiffre d'affaires de Lion Électrique d'environ 1,4 milliard \$ pour 2023-2024 sont inatteignables en raison d'un risque d'exécution important et d'un carnet de commandes fortement conditionné par l'octroi incertain de subventions.

**(g) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T3 2022**

184. Le 10 novembre 2022, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le troisième trimestre de 2022. (...)
185. Lors de la Téléconférence du 10 novembre 2022 (pièce R-95), le Défendeur Bédard débute son intervention en soulignant :
- (i) le nombre record de livraisons trimestrielles, soit 156 (« *our highest quarterly number ever and the fourth consecutive quarter of sequential delivery growth* ») ;
  - (ii) l'assemblage du premier autobus scolaire électrique à l'usine de Joliet ;
  - (iii) un nombre record de livraisons en vertu du programme de l'EPA, soit 48 ; et

(iv) l'augmentation du carnet de commandes à 2 408 unités représentant une valeur de 575 millions \$.

186. En ce qui a trait aux défis dans la chaîne d'approvisionnement, le Défendeur Bédard se veut rassurant. Bien qu'ils persisteront au moins jusqu'en 2023, la direction « *has been able to reduce the impacts of the supply chain crisis by putting in place many creative actions* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 novembre 2022, pièce R-95.

187. En réponse à une question de Liam Bergevin, analyste chez Desjardins Securities inc., en lien avec le « *pipeline and the timing of delivery for the current backlog* », le Défendeur Brunet répond :

*[...] in terms of the timing of the deliveries for the order book or I should say that's the timing of the orders, the order book includes orders that are fillable from now to the end of 2025. I think of some of that [Z]ETF orders that we've announced, we are not disclosing the specifics of the timing of each order. Yes, and I'll leave it at that as it relates to the split of the order book. There's a good description on the approach [ in the MD&A ].*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 novembre 2022, pièce R-95.

187.1 Le 23 décembre 2022, le NHTSA émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *rear axle adjusting ring fasteners were not tightened properly on the passenger-side, which can cause premature wear on the suspension and differential components* », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 22V952000 intitulé « *Adjusting Ring Fasteners Not Tightened Properly* » daté du 23 décembre 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-198**.

187.2 Ce même jour (le 23 décembre 2022), Transports Canada émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que les « *bolts for the right-rear suspension alignment rings may not have been properly tightened. As a result, the alignment rings could loosen over time and the right-rear suspension could break or separate from the vehicle. This could cause reduced vehicle stability or a loss of control* », le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant le numéro 2022-742 daté du 23 décembre 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-199**.

187.3 Le 25 janvier 2023, Transports Canada émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *electronic stability control (ESC) tell-tale lamp is not bright enough. As a result, you may not be able to see the warning lamp when there is a problem with the ESC system* », le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant le numéro 2023-023 daté du 25 janvier 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-200**.

187.4 Le 30 janvier 2023, le NHTSA émet un premier rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *rubber mounts used to absorb vibrations from the main hydraulic pump may wear prematurely and fail, resulting in an unsecured pump* », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 23V036000 intitulé « *Hydraulic Pump Rubber Mounts May Fail* » daté du 30 janvier 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-201**.

187.5 Un second rappel est ensuite émis, cette fois-ci au motif que « *[t]he miter gear box in the steering system may be incompatible with other steering system components, which can result in a complete loss of steering control* », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 23V037000 intitulé « *Incompatible Miter Box May Cause Loss of Steering* » daté du 30 janvier 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-202**.

187.6 Ce même jour (le 30 janvier 2023), Transports Canada émet également deux rappels visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que :

- (i) « *the rubber mounts for the main hydraulic pump could break and cause the pump to detach from the frame. This could cause a sudden loss of power steering assist or a loss of high-voltage power* »; et
- (ii) « *there may be a problem with the steering gearbox. As a result, the connections to the gearbox could be damaged. The bolts on the connections could also loosen and break. If this happens, there could be a loss of steering control* »,

le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant les numéros 2023-030 et 2023-031 tous deux datés du 30 janvier 2023, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-203** et **R-204**.

187.7 Questionné sur les chances de succès de la Société quelques mois plus tard, le Défendeur Bédard rejette la notion que Lion Électrique connaîtra un déclin irréversible et échouera, le tout tel qu'il appert de l'article du Globe and Mail daté du 17 février 2023, pièce R-189. Selon lui, une fois que ses usines produiront un volume important de véhicules, le cours de l'action reflétera enfin la valeur réelle de Lion Électrique, ajoutant :

*We never said it's a switch on and off. We said it's going to be a steady ramp up" [...].*

“You need this vision of where society is going, where the market is going. And we feel we’re doing the right thing.”

le tout tel qu’il appert de l’article du Globe and Mail daté du 17 février 2023, pièce R-189.

187.8 Le 2 mars 2023, Lion Électrique intente une action contre Nikola Corporation (« **Nikola** »), un fabricant de différents types de véhicules électriques à batterie et à hydrogène zéro émission, le tout tel qu’il appert du « *Plaintiff the Lion Electric Company’s Complaint for : 1. Tortious Interference with Contractual Relations ; and 2. Tortious Interference with Business Expectancy* » portant le numéro de dossier de cour 2 :23-cv-00372-DGC daté du 2 mars 2023 (ci-après la « **D.I. Nikola** »), dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-205**.

187.9 La D.I. Nikola (pièce R-205) allègue que Romeo Systems, Inc. (« **Romeo** »), un fabricant et fournisseur de packs de batterie, a refusé d’honorer le prix plafond convenu contractuellement avec Lion Électrique sur instructions de Nikola.

187.10 Lion Électrique décrit les dommages qu’elle a subi comme suit :

38. In reliance on the Purchase Agreement and on its business relationship with Romeo, Lion had in excess of 100 Lion 8T vehicles scheduled for production in 2022 and 2023 (the “Lion Vehicle Orders”). As a consequence of not receiving the Battery Packs from Romeo pursuant to the issued purchase orders and future purchase orders to be issued by Lion under the Purchase Agreement, Lion has been unable to timely satisfy a number of the Lion Vehicle Orders. As a result, Lion has and will have incurred substantial damages, not including the risk to future orders and of reputational injury.

39. Even worse, after directing Romeo to breach and purport to terminate the Purchase Agreement, and to otherwise cease developing and manufacturing the Battery Packs for Lion, Nikola contacted Lion’s existing customers, telling them of Lion’s inability to acquire Battery Packs for the Lion8T trucks (which, as set forth above, was as a result of Nikola’s conduct) and offering to sell them Nikola’s electric vehicles in lieu of Lion’s.

le tout tel qu’il appert de la D.I. Nikola, pièce R-205.

**(h) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T4 et l'exercice de 2022**

188. Le 10 mars 2023, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le quatrième trimestre et l'exercice de 2022 (...), soulignant notamment la livraison de 174 véhicules<sup>21</sup>, soit une augmentation de 103 véhicules par rapport aux 71 livrés au quatrième trimestre de l'exercice 2022, le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion annuel 2022, pièce R-97.

188.1 Dans le Rapport de gestion annuel 2022 (pièce R-97), sous la rubrique « 23.0 Facteurs de risque », Lion Électrique déclare une fois de plus qu'elle « pourrait à l'avenir être tenue de procéder à des rappels de produits » (notre emphase). Le Rapport de gestion annuel 2022 (pièce R-92) indique également que :

Bien que Lion *n'ait pas procédé à ce jour à un rappel de produits important, elle pourrait à l'avenir être tenue de le faire* ou être tenue pour responsable dans le cas où certains de ses produits ne respecteraient pas les normes de sécurité ou les exigences légales en matière de sécurité des produits.

(notre emphase)

188.2 Ces représentations sont fausses et trompeuses car elles continuent de représenter les rappels (et/ou les rappels « de produits importants ») comme un événement futur potentiel, alors qu'en réalité, dix rappels ont déjà eu lieu pour un nombre potentiel de 1 571 unités, le tout tel qu'il appert des campagnes de rappel effectuées entre le 14 décembre 2021 et le 9 mars 2023, pièces R-195 à R-204.

189. Dans le cadre du communiqué de presse publié à cette date (le 10 mars 2023) (pièce R-96), le Défendeur Bédard affirme être « satisfaits de notre performance en 2022 car, une fois de plus, malgré les défis extérieurs, nous avons livré un nombre record de véhicules électriques », ajoutant qu'en « 2023, nous continuerons à gérer soigneusement nos liquidités tout en gardant l'accent sur l'investissement du capital et des ressources nécessaires pour accélérer efficacement notre cadence de production ».

190. À pareille date (le 10 mars 2023), la Société publie également sa Notice annuelle 2022 (pièce R-42) détaillant les « Subventions et occasions de financement » offertes par le gouvernement des États-Unis (d'une valeur totale de 7,5 milliards \$) et du Canada (d'une valeur totale de 2,75 milliards \$).

---

<sup>21</sup> Ainsi, en 2022, Lion Électrique a livré un total de 519 véhicules ou 21% de sa prévision initiale de 2 475 véhicules.

191. Toujours le 10 mars 2023, les Défendeurs Bédard et Brunet publient des Attestations (pièce R-99 *en liasse*) certifiant le Formulaire 40-F 2022 (pièce R-98) déposé auprès de la SEC. Ce formulaire inclut en annexe la Notice annuelle 2022 (pièce R-42), le Rapport de gestion annuel 2022 (pièce R-97) et les ÉF annuels 2022 (pièce R-16).
192. Lors de la Téléconférence du 10 mars 2023 (pièce R-100), le Défendeur Bédard débute son intervention en notant l'augmentation de la cadence de production qui s'est traduite par une augmentation des livraisons et une amélioration du chiffre d'affaires—une tendance qui se poursuivra en 2023.
193. En effet, le carnet de commandes a continué d'augmenter, cette fois-ci de 60 unités, malgré les défis avec la chaîne d'approvisionnement qui se veulent persistants, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 mars 2023, pièce R-100. Le Défendeur Bédard rassure les investisseurs en énumérant toutes les mesures mises en place pour atténuer ces défis, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 mars 2023, pièce R-100.
194. Quant aux liquidités de la Société, « *[a]s of the end of Q4, we had a cash position of \$88 million* » affirme le Défendeur Brunet, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 mars 2023, pièce R-100.
195. En guise de conclusion, le Défendeur Bédard affirme que la Société a tout ce qu'il lui faut pour assurer une croissance et une rentabilité à long terme, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 mars 2023, pièce R-100.
196. Durant la période questions-réponses de la Téléconférence du 10 mars 2023 (pièce R-100) le Défendeur Bédard indique que la production de camions n'a fait qu'augmenter durant les cinq derniers trimestres et qu'il s'attend à ce que cette tendance continue en 2023 (« *So I've said it several times, I mean, it's a constant growth 1 quarter to the other, and this is exactly what we think will happen in 2023 from one quarter to the other* »).
197. En réponse à une question de l'analyste Poirier en lien avec le carnet de commandes plutôt stagnant au troisième trimestre et/ou un ralentissement potentiel des commandes de camions, le Défendeur Bédard répond :

*No -- to answer your first part of your question, **no, we're not seeing a decline**. I mean, it's -- there's a number of factors influencing the order book. And when we look forward, obviously, the EPA program, we expect will help with the order book momentum. We always have the smaller orders with a good number of operators that we're working to gain, and there's also the bigger contracts that we're working on. So we continue to feel a bit about the order book going forward.*

*In terms of -- I think Marc addressed the question on trucks, but it's still early stage, but **the momentum is building well**. And obviously, what*

*we want to announce there is orders, but **we remain excited about that.***

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 mars 2023, pièce R-100.

198. Puis, en réponse à une question en lien avec le programme de l'EPA, le Défendeur Brunet indique prévoir que l'EPA allouera un milliard de \$ l'an prochain, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 mars 2023, pièce R-100.
199. En ce qui a trait aux usines de production, le Défendeur Bédard affirme que :
- (i) « *we have a good pace right now* » à l'usine de Saint-Jérôme ; et
  - (ii) la capacité de production à l'usine de Joliet sera de 2 500 autobus d'ici la fin de l'année et cette cadence ne cessera d'augmenter (« *you can expect this number to go higher than – the over 100 that we have right now* ») ;

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 mars 2023, pièce R-100.

199.1 À cette même époque, l'usine de Saint-Jérôme est présentée comme le cerveau des opérations de Lion Électrique alors que celle de Joliet est le muscle qui alimentera sa croissance future, le tout tel qu'il appert de l'article du Globe and Mail daté du 17 février 2023, pièce R-189.

199.2 Le Défendeur Piern réfère d'ailleurs à l'usine de Joliet comme étant « *the largest medium- and heavy-duty all-electric production facility in North America [...] [which] therefore allows [the Company] to do much more business to support our production operations* », le tout tel qu'il appert d'une vidéo promotionnelle disponible sur YouTube sur <https://www.youtube.com/watch?v=Cnlu5TFvYIQ> . Selon le Défendeur Piern, « *Lion is building this facility to prepare for that growth* », soit une capacité de production d'environ 20 000 véhicules, tel qu'il appert de la vidéo YouTube.

200. Quant aux liquidités, le Défendeur Bédard affirme que c'est un sujet qui est « *top of mind for us* » et qu'il veille à aligner le carnet de commandes avec les dépenses, ajoutant que « *going from 2,500 in Joliet to 5,000 units is a very minimal [...] spending if we compare to everything we've been spending so far. Because everything is in place to get to 5,000, but we will carefully manage* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 10 mars 2023, pièce R-100.

**(i) La rectification partielle et/ou matérialisation du risque non divulgué du 9 mai 2023**

201. Le 9 mai 2023, Lion Électrique annonce ses résultats pour le premier trimestre de 2023, y compris :
- (i) un coût des ventes de 57 millions \$ au premier trimestre en hausse de 5,4 millions \$ comparativement au trimestre dernier ;
  - (ii) un résultat global négatif de 15,5 millions \$ au premier trimestre en baisse d'environ 11 millions \$ comparativement au trimestre dernier et de 17,6 millions \$ comparativement au résultat global positif au premier trimestre de 2020 ; et
  - (iii) des commandes de camions en baisse comparativement au dernier trimestre ;

le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 9 mai 2023 (pièce R-102), du Rapport de gestion T1 2023 (pièce R-103) et des ÉF T1 2023 (pièce R-104).

202. Par ailleurs, la Société modifie le langage à propos du facteur de risque énoncé à la rubrique « Méthodologie de carnets de commandes » du Rapport de gestion T1 2023, pièce R-103. Plus précisément, au lieu d'y lire que :

La résiliation, la modification, le retard ou la suspension de ces subventions et incitations gouvernementales pourrait entraîner des retards de livraison ou l'annulation de la totalité ou d'une partie de ces commandes, ce qui pourrait nuire considérablement aux activités, aux résultats d'exploitation ou à la situation financière de la Société.

(extrait qui apparaît dans le Rapport de gestion T2 2022, pièce R-88), la Société révèle qu' :

***Environ la moitié des véhicules faisant l'objet de commandes comprises dans le carnet de commandes dépendent de subventions accordées par le FTCZE***, pour lesquelles les demandes relatives aux véhicules de Lion n'ont pas encore été entièrement traitées à ce jour et la date ultime à laquelle les demandes doivent être faites selon les critères d'admissibilité actuels du programme est le 31 décembre 2025, sauf si Infrastructure Canada en décide autrement. Toute résiliation, toute modification, tout retard ou toute suspension de ces subventions et incitations gouvernementales, y compris, et surtout à la date du présent document, le FTCZE ou le Plan pour une économie verte du Québec, pourrait entraîner des retards de livraison ou l'annulation de la totalité ou d'une partie des

commandes, ce qui pourrait nuire considérablement aux activités, aux résultats d'exploitation ou à la situation financière de la Société.

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion T1 2023, pièce R-103.

203. Lors de la Téléconférence du 9 mai 2023 (pièce R-106) (collectivement avec le communiqué de presse du 9 mai 2023 (pièce R-102), le Rapport de gestion T1 2023 (pièce R-103), les ÉF T1 2023 (pièce R-104) la « **Rectification partielle de mai 2023** »), le Défendeur Bédard présente Lion Électrique comme une société qui progresse considérablement et possède les bases solides requises pour mettre en œuvre leur plan d'action (« *Lion is showing great progress, setting a strong foundation to execute our plan* »).
204. Le Défendeur Bédard note ensuite que la Société poursuit sa croissance séquentielle tant au niveau de la production que de la livraison de véhicules, ajoutant qu'il s'agit du sixième trimestre consécutif de croissance des livraisons :

*This quarter with the sixth consecutive quarter of growth. And for us, it's really growing from one quarter to the other. That's the name of the game. We have a very strong foundation, and we will keep building like that. So, I don't believe in a switch that you're just turning on and off and then you can increase by thousands of units. In my mind, this is totally unrealistic. So, you can expect this growth to keep going in Q2 and then Q3 and Q4 as well. This is exactly what we're expecting, and this is very well aligned also with our customer request.*

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.

- 204.1 Quant à l'augmentation de la capacité de production à 5 000 véhicules, le Défendeur Bédard déclare qu'une telle augmentation est conforme aux prévisions de la Société en matière de commandes :

*And we feel that right now the manufacturing capacity ramp up is very well aligned with the ramping up that we are expecting also on the purchase order side.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.

205. Le carnet de commandes se chiffre alors à 2 565 unités représentant une valeur de \$625 millions \$ et les améliorations opérationnelles apportées à l'usine de Saint-Jérôme ont permis à la Société d'augmenter la cadence de production, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106. Selon le Défendeur Bédard, aucune dépense d'immobilisation additionnelle n'est requise pour atteindre la capacité de production de 2 500 véhicules, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.
206. En ce qui a trait à la rentabilité de la Société, le Défendeur Bédard affirme que « *the unit-level economics are healthy, and the Lion model works at scale* », précisant qu'il est confiant que le « modèle Lion » générera des marges intéressantes (« *we are confident that the Lion model should generate attractive margins* »), le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.
207. En guise de conclusion, le Défendeur Bédard se dit satisfait de la performance au premier trimestre et affirme qu'il s'attend à ce que la croissance progressive des commandes, ventes et de la production se poursuive (« *we expect this gradual growth in orders, sales and production to continue* »), le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.
208. Pour sa part, le Défendeur Brunet traite des dépenses d'investissement, affirmant qu'il s'attend à ce que celles-ci diminuent drastiquement l'an prochain « *as we expect to have by year-end, a combined production capacity of 5,000 vehicles at our Canadian and U.S. vehicle plant* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.
209. Il discute ensuite de la liquidité de la Société, indiquant que Lion Électrique a bénéficié d'une injection de capital additionnelle de 7,5 millions \$ à la suite de l'exercice de l'option de surallocation par les Preneurs fermes et de 4,6 millions \$ dans le cadre du programme de placement au cours du marché, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106. Conséquemment, à la fin du premier trimestre 2023, la Société dispose d'une position de liquidité immédiate de 57 millions \$, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.
210. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 9 mai 2023 (pièce R-106), Michael Shlisky, analyste chez D.A. Davidson & Co., demande au Défendeur Bédard s'il peut fournir plus d'information sur la rentabilité de la Société. Celui-ci répond:

*[...] profitability is really a key objective for all of us at Lion. And the way to get there is -- well, the first step is really a positive gross margin and then a positive EBITDA. And the ultimate goal is the free cash flow, right, free cash flow-positive. **So we feel that, as Nick was saying earlier, our model scales very well.** And one of the reasons for that is because the models we are building are purpose-built for electric. So*

***with respect to volume, we don't need a very significant volume to achieve this profitability.***

***So this would be the -- and we spoke about the material margins in the past, and they are very healthy. So let's say that this model as we have right now works very well in Saint-Jérôme. And also the way we're ramping up in Joliet, this is going very well. I think we're very focused on school buses and getting to this first phase of 2,500 school buses of manufacturing capacity we feel is very wise. And we feel that right now, the manufacturing capacity ramp-up is very well aligned with the ramping-up that we're expecting also on the purchase order side.***

(notre emphase)

211. L'analyste Shilsky poursuit sa ligne de question en se concentrant cette fois-ci sur la cadence du « *ramp-up* », ce à quoi le Défendeur Bédard répond : « *We have a very strong foundation, and we will keep building like that. [...] So you can expect this growth to keep going in Q2 and then Q3 and Q4 as well. This is exactly what we're expecting* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mars 2023, pièce R-106.

212. En réponse à une question à propos du carnet de commandes, le Défendeur Brunet admet que la composition de celui-ci « *goes all the way up to 2026, but what we've said in our disclosure is that it -- the bulk of -- or the quasi totality of that is delivered from now to the end of 2025* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mars 2023, pièce R-106.

213. Quant aux pressions inflationnistes, le Défendeur Brunet se veut rassurant :

*We're still seeing some inflationary pressure. But at the same time, we're starting not only to see some of that ease, but we're starting to see the -- we have a good eyesight on the benefits of a cost-out program that we've been talking about for a while.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.

214. Puis, en réponse à une question de Dan Meir Levy, analyste chez Barclays Bank PLC, en lien avec la diminution du nombre de commandes de camions, le Défendeur Bédard indique que, bien que ces commandes soient plus lentes que prévues :

*But at the same time, what we're seeing right now is very exciting. We have trucks out there. We have customers, and we do have a full lineup of purpose-built trucks. And with unveiling last week of the Lion5, we see increased interest. And we feel it's going to be exactly the same thing with the [Lion]8 tractor as well. A lot of the market is expecting the*

*Lion8 tractor to be launched before the -- at the end of the year. So we feel the timing is finally working for us right now.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 9 mai 2023, pièce R-106.

215. Suivant la Rectification partielle de mai 2023, la valeur des actions de Lion Électrique baisse de 0,27 \$ CA (soit ~8,4%) pour clôturer à 2,96 \$ CA sur la TSX et de 0,19 \$ US (soit ~7,9%) pour clôturer à 1,46 \$ US sur la NYSE, sur un volume de transactions élevé, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47 en liasse.

215.1 Tel que détaillé dans le rapport d'expert du Dr. Feinstein (pièce R-185), les analystes se concentrent surtout sur les représentations de Lion Électrique à propos de la baisse des commandes et vente des camions de la Société ainsi que son niveau de liquidité à la suite des révélations contenues dans la Rectification partielle de mai 2023, le tout tel qu'il appert des rapports d'analystes de Desjardins et BMO Capital Markets datés du 9 mai 2023, du rapport d'analyste de Veritas Investment Research daté du 10 mai 2023 et du rapport d'analyste de Barclays daté du 12 mai 2023, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-206, R-207, R-208, R-209** et **R-210**.

216. Néanmoins, la valeur des titres de Lion Électrique est demeurée artificiellement gonflée puisque la vérité complète sur les opérations et sur la situation financière de la Société, telles que décrites aux présentes, n'a pas été divulguée dans le cadre de la Rectification partielle de mai 2023. Les Défendeurs ont d'ailleurs continué de rassurer le marché en faisant des représentations fausses et trompeuses additionnelles, telles que plus amplement décrites ci-dessous.

216.1 Le 17 mai 2023, Transports Canada émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « driver's fixed front side window and fixed rear windows may not have been installed correctly. As a result, the window glass could separate and fall from the bus », le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant le numéro 2023-289 daté du 17 mai 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-211**.

216.2 Le 27 juin 2023, le NHTSA émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « surge tank may move and crack the firewall, allowing the tank to contact and damage high-voltage cables », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 23V448000 intitulé « Damaged Cables May Cause High Voltage Shutdown » daté du 27 juin 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-212**.

216.3 Ce même jour (le 27 juin 2023), Transports Canada émet trois rappels visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que :

- (i) « the high-voltage cables could be damaged by contact with the surge tank. If this happens, there could be a sudden loss of power while driving, including a loss of power steering assist and reduced braking »;
- (ii) « the high-voltage distribution unit (HVDU) and DC junction box (DCJB) could loosen and detach. If this happens, the loose hardware could cause a short circuit. This could cause a sudden loss of power while driving, including a loss of power steering assist and reduced braking »; et
- (iii) « hardware inside the high-voltage distribution unit (HVDU) and DC junction box (DCJB) could loosen and detach. If this happens, the loose hardware could cause a short circuit. This could cause a sudden loss of power while driving, including a loss of power steering assist and reduced braking ».

le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant les numéros 2023-358, 2023-359 et 2023-517 tous datés du 27 juin 2023, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-213, R-214 et R-215.**

216.4 Le 28 juin 2023, le NHTSA émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que « loose hardware inside the high-voltage distribution unit (HVDU) or direct current junction box (DCJB) enclosures may contact electrical terminals, causing a short circuit », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 23V452000 intitulé « Electrical Short May Cause High Voltage Shutdown » daté du 28 juin 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-216.**

**(j) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T2 2023**

217. Le 3 août 2023, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le second trimestre de 2023. (...)

218. Lors de la Téléconférence du 3 août 2023 (pièce R-112), le Défendeur Bédard débute son intervention en soulignant les réalisations suivantes :

- (i) avoir sécurisé « a \$142 million financing round » nécessaire pour exécuter leur plan de croissance dans un avenir prévisible;
- (ii) l'atteinte de marges brutes positives qui s'explique en grande partie par l'augmentation des revenus et des prix de vente moyens ; et
- (iii) l'atteinte d'un chiffre d'affaires et un nombre de livraisons de camions record.

219. Le Défendeur Bédard affirme ensuite que la livraison de 50 autobus scolaires (supposément) prêts à être livrés a été reportée jusqu'à l'approbation finale de la subvention par le FTCZE, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 3 août 2023, pièce R-112. Selon le Défendeur Bédard « *[d]elays were mostly **due to this application being the first sizable order under the ZETF program to go through the final application process*** » (notre emphase), le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 3 août 2023, pièce R-112.
220. Néanmoins, le Défendeur Bédard est d'avis que « *if you're looking also the results that we have with respect to the EPA and a lot of Canadian programs as well, we're doing good. We're doing good. So definitely, we see an increase in the revenues and the number of deliveries in the upcoming quarters. But that's going to be sequential though* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 3 août 2023, pièce R-112.
221. Quant au Défendeur Brunet, il décrit la liquidité de la Société comme étant « *slightly above \$ 50 million at the end of the quarter* », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 3 août 2023, pièce R-112.
222. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 3 août 2023 (pièce R-112), Trevor Logan Young, analyste chez Barclays Bank PLC, note le « *sequential decline in the Lion Energy order book* » et demande « *the extent to which this reflects deliveries on the order book* ». En réponse, le Défendeur Brunet affirme clairement que cela ne témoigne pas d'un changement dans le carnet de commandes ni dans la cadence de livraison des véhicules :

*I would say as part of the order book, this is something that could have some more chunky orders. And so when we make those deliveries or when we get those orders, we **see some up or down swings and it's certainly not in our view, a testament of the change in the order book for the vehicles or changing the cadence of deliveries**, it's just really one snapshot at one point in time, and we've had some sizable deliveries in the quarter, for the charging infrastructure.*

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 3 août 2023, pièce R-112.

223. L'analyste Merer demande alors au Défendeur Brunet s'il a une bonne visibilité quant au processus d'approbation du FTCZE, ce à quoi ce dernier répond :

*Obviously, we will be very cautious about the timing of those deliveries going forward. That was the first sizable order for school buses on their ZETF. And this is the reason for this delay right now. So it doesn't put into question the availability of those funds and the willingness of the government to fund those coal buses. But it's really a matter of timing. So communication is very good with the Canadian government,*

*and there was a lot of steps, let's say, to go to the final approval. And that's the reason for that.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 3 août 2023, pièce R-112.

224. Le même analyste questionne ensuite le Défendeur Brunet à propos de la chaîne d'approvisionnement et son impact sur Lion Électrique. Le Défendeur Brunet s'exprime comme suit :

*Rupert, **it's going a lot better.** A year ago, we were saying that was the main challenge, just trying to manufacture those buses and tru[cks], it's not. It's not anymore. I mean we've been able to develop a network of suppliers, Tier 1 suppliers, and a great redundancy of suppliers as well. So we're very proud of that. **And no big issue. We're not out of the woods with respect to the supply chain crisis, but it's going very well. So we don't see that as an impact,** for us to be able to manufacture our buses and trucks going forward.*

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 3 août 2023, pièce R-112.

- 224.1 Le 30 août, 2023 un représentant de Lion Électrique contacte l'équipe du FTCZE pour leur demander s'ils ont des commentaires à propos des divers documents fournis, en particulier ceux concernant la contribution financière du FTCZE de 30% versus 50% (« various documents provided, particularly in regards to the 30% vs 50% ZETF contribution »), le tout tel qu'il appert d'une chaîne de courriels caviardés, couvrant la période du 24 au 30 août 2023, intitulée « RE : Follow-up Lion Electric Meeting », dénoncée au soutien des présentes comme **pièce R-217**. Dans cette chaîne de courriels (pièce R-217), le représentant de Lion Électrique affirme que la question de savoir si le FTCZE devrait augmenter sa contribution est un « important issue for our company and we would really need your help on that », laissant sous-entendre que la Société était en danger sans subventions supplémentaires.
- 224.2 Quelques jours plus tard, soit le 5 septembre 2023, le Défendeur Bédard invite l'honorable Sean Fraser, ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités de l'époque, à discuter de la manière dont ils peuvent collaborer pour électrifier plus rapidement les flottes d'autobus scolaires au Canada, le tout tel qu'il appert d'un courriel daté du 5 septembre 2023 intitulé « 71052 - Letter from Marc Bedard, President and Founder of Lion Electric », dénoncé au soutien des présentes comme **pièce R-218**. L'objectif de cette rencontre est clair, « explore solutions to expedite the electrification deployment of school buses in Canada ».

224.3 Le 20 octobre 2023, le NHTSA émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *anti-lock brake system (ABS) pneumatic valve connections and rear wheel speed sensors may be installed incorrectly* », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 23V710000 intitulé « *Loss of Control from Reversed Brake Connections* » daté du 20 octobre 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-219**.

224.4 Ce même jour (le 20 octobre 2023), Transports Canada émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *the antilock braking system (ABS) valves and rear wheel speed sensors may not have been connected correctly. As a result, the vehicle could become unstable and a rear wheel could lock up, if the ABS is activated* », le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant le numéro 2023-569 daté du 20 octobre 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-220**.

**(k) Les représentations fausses et trompeuses relativement au T3 2023**

225. Le 7 novembre 2023, Lion Électrique annonce ses résultats financiers pour le troisième trimestre de 2023. (...)

226. Lors de la Téléconférence du 7 novembre 2023 (pièce R-117), le Défendeur Bédard présente un portrait très positif de la Société : chiffre d'affaires record, marges record, livraisons record. De plus, (i) la Société a entamé la production commerciale du camion Lion5 et de l'autobus scolaire LionD dont la livraison débutera sous peu et (ii) l'usine de Joliet a l'infrastructure requise pour produire 2 500 autobus scolaires par année, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 7 novembre 2023, pièce R-117.

227. Quant au Défendeur Brunet, il note une réduction du carnet de commandes, précisant que celui-ci aurait été impacté par plusieurs facteurs, dont l'annulation de 140 unités provenant du report de la plate-forme LionA ainsi que des retards et annulations de commandes liés aux programmes de subventions, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 7 novembre 2023, pièce R-117.

228. Tel qu'il appert des représentations reproduites ci-dessous, le Défendeur Brunet demeure néanmoins très positif :

- (i) « *We anticipate a positive momentum in all electric school buses as a result of attractive funding programs including awards under the \$400 million 2023 EPA grant program, which drove significant customer interest ahead of applications in August and for which customer awards are expected in Q1 2024* » ;

- (ii) « *This momentum in the school bus space is further supported by an increasing number of states passing laws to accelerate the electrification of the transportation sector* » ; et
- (iii) « *Separately, we are in ongoing dialogue with the Canadian federal government, the satisfactory approval of sizable applications for school bus deployments placed under the ZETF program* » ;

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 7 novembre 2023, pièce R-117.

229. En ce qui a trait aux liquidités de la Société, le Défendeur Coulombe indique qu'elles ont atteint les 132 millions \$, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 7 novembre 2023, pièce R-117.
230. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 7 novembre 2023 (pièce R-117), plusieurs analystes se questionnent sur les délais de subventions du FTCZE. En réponse, le Défendeur Brunet met une fois de plus l'emphase sur le fait qu'il s'agit de la première grosse demande de subvention—laissant présager que le processus avancera beaucoup plus rondement dans le futur :

*Look, the ZETF program is one that is very specific application by application. And so it's every approval is different. The orders that we have in the queue are, we believe, **the first big ones for the school bus** because recall that the program is both for transit and school buses. And those are the first big ones for the school bus. And so there's dialogue between the federal government ourselves and our clients to find the appropriate -- to get the appropriate terms. I need to point out that the acts of our clients to directly within the parameters of the program.*

*And so we're hopeful that we'll get a good resolution. And again, it's very bespoke application by application. And obviously, there's -- yes, there is an administrative burden to that. We believe that once -- **the first large ones** are hopefully approved that things can accelerate from that.*

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 7 novembre 2023, pièce R-117.

231. En ce qui a trait à l'annulation des 140 unités en lien avec le report de la plateforme LionA, le Défendeur Brunet rassure les investisseurs, précisant que c'est par mesure de prudence que la direction a jugé bon d'enlever ses unités du carnet de commandes et d'entamer un dialogue avec le client afin de déterminer s'il souhaite reporter sa commande à plus long terme, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 7 novembre 2023, pièce R-117.

232. Puis, en réponse à une question de la part de l'analyste Merer en lien avec la situation actuelle en matière de coûts ainsi que les opportunités possibles pour réduire ces coûts dans l'avenir, le Défendeur Bédard indique :

*So it's all about the focus on our products. It's about the focus on the margin, bringing down those costs.*

*And you probably saw as well that in Q3 of last year, Rupert, we sold 156 vehicles, and we had a negative EBITDA of \$15 million. This year, we had a negative EBITDA of \$3.9 million with 245 vehicles. **So you can do the math. I believe that everyone can see that the business model is scaling very well.** And we said that in the past but I think **this is the proof that you're seeing now, it's scaling very well.** And the good thing is that we don't need very high volume to reach profitability.*

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 7 novembre 2023, pièce R-117.

233. Le 27 novembre 2023, Lion Électrique annonce une réduction de 10% de son effectif total, soit 150 employés, afin de diminuer sa structure de coût et améliorer sa capacité à atteindre ses objectifs de rentabilité, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 27 novembre 2023, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-144**.

- 233.1 Le 15 janvier 2024, le Défendeur Bédard contacte de nouveau le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités de l'époque (l'honorable Sean Fraser), le tout tel qu'il appert d'un courriel daté du 15 janvier 2024 intitulé « Request for Meeting with Minister Sean Fraser », dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-221**.

**(I) La rectification partielle et/ou matérialisation du risque non divulgué du 29 février 2024**

234. Le 29 février 2024, Lion Électrique annonce ses résultats pour le quatrième trimestre et l'exercice de 2023, y compris :
- (i) des revenus de 60,4 millions \$ au quatrième trimestre en baisse de 19,9 millions \$ comparativement au trimestre dernier ;
  - (ii) un coût des ventes de 69,5 millions \$ au quatrième trimestre en hausse de 17,9 millions \$ comparativement au trimestre dernier ainsi qu'un coût des ventes de 259 millions \$ pour l'exercice de 2023 en hausse de 106 millions \$ comparativement à l'exercice précédent ;

- (iii) une perte brute de 9,1 millions \$ au quatrième trimestre en baisse de 14,4 millions \$ comparativement au trimestre dernier;
- (iv) une perte d'exploitation de 62,6 millions \$ au quatrième trimestre en baisse d'environ 50 millions \$ comparativement au trimestre dernier ainsi qu'une perte d'exploitation de 114 millions \$ pour l'exercice de 2023 en baisse de 33,3 millions \$ comparativement à l'exercice précédent ;
- (v) un résultat global négatif de 50,7 millions \$ au quatrième trimestre en baisse d'environ 24,7 millions \$ comparativement au trimestre dernier ainsi qu'un résultat global négatif de 96,8 millions \$ pour l'exercice de 2023 en baisse de 96,3 millions \$ comparativement à l'exercice précédent ;
- (vi) la livraison de 188 véhicules lors du quatrième trimestre<sup>22</sup> en baisse de 57 véhicules comparativement au trimestre dernier; et
- (vii) un carnet de commandes de 2 076 véhicules en baisse de 156 véhicules comparativement au trimestre dernier, notamment en raison de la baisse des commandes d'autobus ;

le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 29 février 2024 (pièce R-119), du Rapport de gestion annuel 2023 (pièce R-120) et des ÉF annuels 2023 (pièce R-17).<sup>23</sup>

234.1 Dans le Rapport de gestion annuel 2023 (pièce R-120), sous la rubrique « 23.0 Facteurs de risque », la Société admet qu'elle « a été tenue par le passé de procéder à certains rappels de produits », ajoutant que « Lion a procédé à des rappels de produits dans le passé et elle pourrait encore le faire ».

235. Toujours le 29 février 2024, les Défendeurs Bédard et Coulombe publient des Attestations (pièce R-122 *en liasse*) certifiant le Formulaire 40-F 2023 (pièce R-121). Ce formulaire inclut en annexe la Notice annuelle 2023 (pièce R-4), le Rapport de gestion annuel 2023 (pièce R-120) et les ÉF annuels 2023 (pièce R-17).

236. Lors de la Téléconférence du 29 février 2024 (pièce R-123) (collectivement avec le communiqué de presse du 29 février 2024 (pièce R-119), le Rapport de gestion annuel 2023 (pièce R-120) et les ÉF annuels 2023 (pièce R-17) la « **Rectification partielle de février 2024** », le Défendeur Bédard note la diminution du nombre de véhicules livrés lors du quatrième trimestre, qu'il justifie comme suit :

---

<sup>22</sup> Ainsi, en 2022, Lion Électrique a livré un total de 852 véhicules ou 11% de sa prévision initiale de 7 580 véhicules.

<sup>23</sup> Le 23 août 2024, le SEC transmet une lettre au Défendeur Coulombe afin (i) d'obtenir des clarifications sur les ÉF annuels 2023 de Lion Électrique et (ii) de l'aviser que dans le futur, les rapports de gestion de la Société devraient inclure de l'information additionnelle, le tout tel qu'il appert de la lettre du SEC datée du 23 août 2024, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-145**.

- (i) premièrement, la Société a subi des retards dans les livraisons initiales d'autobus scolaires LionD et dans les camions Lion5 afin de s'assurer que ceux-ci étaient d'une qualité optimale ; et
- (ii) deuxièmement, les livraisons ont été significativement impactées par les retards considérables du FTCZE.

236.1 Tel qu'il sera plus amplement prouvé à procès, certains des soi-disant délais dans le cadre du programme FTCZE sont imputables à la Société. En effet, à titre d'exemple, Lion Électrique aurait soumis une demande d'aide financière à l'équipe du ZETF le 1<sup>er</sup> février 2024, le tout tel qu'il appert de la chaîne de courriels caviardés, couvrant la période du 1<sup>er</sup> février 2024 au 21 mars, intitulée « [...] capital 2b Application Submission Package », dénoncée au soutien des présentes comme **pièce R-222**. Deux semaines plus tard, l'équipe du FTCZE contacte la Société et lui indique que pour finaliser son analyse de ladite demande, elle nécessite de l'information additionnelle, le tout tel qu'il appert du courriel daté du 14 février 2024 inclus dans la chaîne de courriels, pièce R-222. N'ayant pas reçu de réponse, le 21 mars 2024 – soit plus d'un mois plus tard – l'équipe du FTCZE fait un suivi auprès de la Société, le tout tel qu'il appert du courriel daté du 21 mars 2024 inclus dans la chaîne de courriels, pièce R-222.

237. Compte tenu de ce qui précède et de leur impact sur les liquidités de la Société, la direction a pris des mesures immédiates en licenciant temporairement une centaine d'employés, ce qui affectera principalement l'équipe de production de nuit de l'usine de Saint-Jérôme, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123. Néanmoins, le Défendeur Bédard maintient être dans une position exceptionnelle pour poursuivre le succès de la Société et se dit enthousiaste pour le futur, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123.

238. Le Défendeur Brunet note qu'outre l'environnement économique difficile, la baisse du carnet de commandes est en partie imputable au calendrier de certains programmes de subvention qui sont bénéfiques à long terme, mais qui peuvent entraîner une certaine volatilité d'un trimestre à l'autre, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123.

238.1 Le Défendeur Bédard se veut néanmoins rassurant :

*In summary, the grants environment, combined with customers' strong appetite for electric vehicles is very promising for the long term, despite causing some volatility in the short term, which we expect to persist for at least the next few months.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123

239. Quant au Défendeur Coulombe, il note que la Société a 93 millions \$ en liquidités et précise que la Société dispose d'un certain nombre de véhicules finis qui pourraient être déployés rapidement, en particulier advenant le cas où certains clients obtiendraient l'approbation du FTCZE, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123.
240. Néanmoins, le Défendeur Coulombe annonce que la Société procédera à une réduction de son inventaire de 50 à 75 millions \$, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123.
241. Durant la portion questions-réponses de la Téléconférence du 29 février 2024 (pièce R-123), le Défendeur Bédard maintient avoir un bon dialogue avec le gouvernement canadien.
242. En réponse à une question de la part de Kevin Chiang, analyste chez CIBC Capital Markets, en lien avec la baisse consécutive du carnet de commandes au cours des trois derniers trimestres, le Défendeur Brunet tente de minimiser la situation en affirmant que :
- (i) le carnet de commandes *« is a point in time and it's not reflective of necessarily of really the ongoing client dialogue »* ;
  - (ii) L'EPA a « allocated close to a \$1 billion, an amount that was doubled from the initial plan » et « [a]s we announced, there is about \$38 million of units that were directly allocated to our applications for our clients » ;
  - (iii) si on regarde le FTCZE, *« there's clearly a lot of enthusiasm in the program. Half of the order book for us is tied in there »* ; et
  - (iv) *« these subsidy programs, when you take, let's say, a medium term time frame, they're very exciting. They will drive very significant volume, we believe. But in the short term, they cause the volatility that we're discussing this morning »*;

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123.

243. L'analyste Shlisky demande ensuite au Défendeur Brunet s'il est d'avis que *« 2024 will be a year of growth for deliveries overall »*, ce à quoi le Défendeur réplique :

***There's a lot of moving pieces in 2024, but the short of it is, yes, we are aiming for a year of growth in deliveries. When I say the moving pieces, obviously the half the order book is tied to ZETF applications. And so that is a big driver of our deliveries for the upcoming year. As we mentioned in the prepared remarks, we see some volatility in the next few months, again driven by these subsidy programs. But***

***without a doubt, we're aiming for 2024 to be a growth -- a year of growth in deliveries.***

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123.

244. En réponse à une question de la part de l'analyste Young, à savoir à quoi les investisseurs peuvent-il s'attendre une fois que le « *timing* » des subventions s'aligne et est-ce que cela pourrait résulter en de « *larger sequential jumps [than] you've seen in the past* » dans le carnet de commandes, le Défendeur Brunet répond :

*[...] starting in April and the next few months, there will be a lot of funding that can result in purchase orders for the next few months. And so, yes, the jump could potentially be bigger than we've seen in the past. [...]*

***So technically speaking, absolutely, yes, the jumps in the future could be higher in the order book when obviously it starts potentially in April and then in the subsequent months.***

(notre emphase)

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123.

245. En ce qui a trait à la qualité des produits de la Société, le Défendeur Bédard affirme que « *quality is always #1* », ajoutant « *we feel good, though, about the quality of the product we're bringing to market* » le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 29 février 2024, pièce R-123.
246. Suivant la Rectification partielle de février 2024, la valeur des actions de Lion Électrique baisse de 0,29 \$ CA (soit ~12,7%) pour clôturer à 1,99 \$ CA sur la TSX et de 0,21\$ US (soit ~12,6%) pour clôturer à 1,46 \$ US sur la NYSE, sur un volume de transactions inhabituellement élevé, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47 *en liasse*.
247. Plusieurs analystes notent également les développements négatifs mentionnés ci-haut, y compris BMO Capital Markets, Desjardins, (...) National Bank of Canada Financial Markets, Canaccord, CIBC Capital Markets, R.F. Lafferty et D.A. Davidson, le tout tel qu'il appert des rapports d'analystes de BMO Capital Markets, Desjardins, (...) National Bank of Canada Financial Markets, Canaccord et CIBC Capital Markets datés du 29 février 2024, des rapports d'analyste R.F. Lafferty et Desjardins datés du 1<sup>er</sup> mars 2024 et du rapport d'analyste de D.A. Davidson daté du 4 mars 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-146**, **R-147**, (...) **R-148**, **R-223**, **R-224**, **R-225**, **R-226** et **R-227**.

248. Néanmoins, la valeur des titres de Lion Électrique est demeurée artificiellement gonflée puisque la vérité complète sur les opérations et sur la situation financière de la Société, (...) telle que décrite aux présentes, n'a pas été divulguée dans le cadre de la Rectification partielle de février 2024.

248.1 Le 19 avril 2024, le Défendeur Bédard contacte l'honorable Justin Trudeau afin de discuter du programme FTCZE, le tout tel qu'il appert de la lettre du 19 avril 2024, dénoncée au soutien des présentes comme pièce R-228.

**(m) La rectification partielle et/ou matérialisation du risque non divulgué du 8 mai 2024**

249. Le 8 mai 2024, Lion Électrique annonce ses résultats pour le premier trimestre 2024, y compris :

- (i) des revenus de 55,5 millions \$ au premier trimestre en baisse de 4,9 millions \$ comparativement au trimestre dernier;
- (ii) une perte brute de 11,1 millions \$ au premier trimestre en baisse de 2 millions \$ comparativement au trimestre dernier; et
- (iii) un carnet de commandes de 2 004 véhicules en baisse de 72 véhicules comparativement au trimestre dernier, notamment en raison de la baisse des commandes de camions ;

le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 8 mai 2024 (pièce R-125) et des ÉF T1 2024 (pièce R-127).

250. Toujours le 8 mai 2024, les Défendeurs Bédard et Coulombe publient des Attestations (pièce R-128 *en liasse*) certifiant le rapport de gestion T1 2024 (pièce R-126) et les EF T1 2024 (pièce R-127).

251. Lors de la Téléconférence du 8 mai 2024 (pièce R-129) (collectivement avec le communiqué de presse du 8 mai 2024 (pièce R-125), le Rapport de gestion T1 2024 (pièce R-126), les ÉF T1 2024 (pièce R-127) la « **Rectification partielle de mai 2024** »), le Défendeur Bédard débute son intervention en indiquant que le FTCZE a approuvé une demande pour 200 autobus, dont 50 ont été livrés lors du premier trimestre. La Société aurait également débuté la livraison des autobus LionD produits à l'usine de Joliet, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129.

252. Bien que le Défendeur Bédard se dise heureux des progrès en lien avec le FTCZE, il affirme que les revenus de la Société au Canada continuent d'être impactés par les délais et défis associés avec le FTCZE, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129.

253. En ce qui a trait au Défendeur Brunet, il affirme que la Société a connu un ralentissement des livraisons relié au programme de l'EPA pour la simple raison qu'elle se trouve actuellement entre deux rondes de financement, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129.
254. Quant au Défendeur Coulombe, il note que les liquidités de la Société se chiffrent à 31 millions \$ et qu'au cours du trimestre, Lion Électrique a pris des décisions difficiles pour « *streamline our operations* » ce qui devrait permettre de réaliser des économies annuelles d'environ 40 millions \$, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129.
255. Questionné à propos des liquidités de Lion Électrique, le Défendeur Coulombe se rabat sur le ratio liquidé/passif à court terme de 2,6 (« *this is what we're focusing on* »), précisant qu'il est très confiant qu'ils réussiront à réduire l'inventaire de la Société, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129
256. L'analyste Chiang demande alors si « *given the experience you've had over the past couple of years, [there is] any change in your sales strategy or any thoughts in changing your sales strategy to maybe accelerate some of these purchases to maybe drive more near-term order activity* ». La réponse longue et fastidieuse du Défendeur Brunet se résume essentiellement à un « non », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129.
257. En ce qui a trait aux programmes de subventions, les Défendeurs Bédard et Brunet viennent tous deux à leur défense :
- (i) Bédard—« *So the process is obviously a little bit complicated, but we are seeing good movements right now* » ;
  - (ii) Brunet—« *in terms of the EPA bidding pipeline, Ben, I described it as very healthy* »;
- le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129.
258. Puis, en réponse à une question de Christopher Curran Souther, analyste chez B. Riley Securities, inc., le Défendeur Brunet justifie la baisse du carnet de commandes par le fait qu'un de leurs clients ayant commandé 65 unités s'est placé sous la protection des tribunaux, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129
259. En bref, pour reprendre l'expression du Défendeur Coulombe, le premier trimestre de 2024 n'est qu'une période de « transition », le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 8 mai 2024, pièce R-129.

260. Ce même jour, le 8 mai 2024, le Défendeur Bédard passe en entrevue à Radio-Canada et affirme catégoriquement :
- (i) Que « l'entreprise n'est pas à risque en ce moment » ;
  - (ii) Qu'il « s'attend à ce qu'il y ait plusieurs approbations du ministère des Infrastructures et ça pourrait débloquent beaucoup beaucoup de choses » ;
  - (iii) Qu'il y a « 329 millions d'actifs à court terme pour 124 millions passifs à court terme. Donc il y a 200 millions de surplus qui peut être monétisé et ça c'est très important pour commencer à libérer de liquidités. [...] Donc le manque de liquidités n'est pas si flagrant. C'est plutôt que les liquidités sont investies dans les inventaires » ;
  - (iv) Qu'il peut « absolument » garantir en date des présentes que l'entreprise ne se placera pas sous la protection des tribunaux ;
  - (v) Qu'il « ne prévoit aucune autre compression à court terme » ;

le tout tel qu'il appert de l'entrevue de Défendeur Bédard à Radio-Canada le 8 mai 2024, disponible au <https://ici.radio-canada.ca/info/videos/1-8936984/quel-avenir-pour-lion-electrique>.

261. Or, le Défendeur Bédard passe sous silence le fait que (i) quelques jours auparavant, soit le 3 mai 2024, la FBN (à titre d'agent administratif d'un syndicat de prêteurs bancaires ayant conclu une convention de crédit avec la Société e 2022) retient les services de Deloitte Restructuring Inc. pour agir à titre de consultant afin d'examiner les opérations et la situation financière de Lion Électrique et (ii) la Société a consenti à ce mandat, le tout tel qu'il appert du *First Report to the Court Submitted by Deloitte Restructuring Inc. in Its Capacity As Proposed Monitor* daté du 17 décembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-149**.
262. Suivant la Rectification partielle de mai 2024, la valeur des actions de Lion Électrique baisse de 0,12 \$ CA (soit ~8,4%) pour clôturer à 1,31 \$ CA sur la TSX et de 0,07\$ US (soit ~7%) pour clôturer à 0,97 \$ US sur la NYSE, sur un volume de transactions élevé, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47 en liasse.
- 262.1 Tel que détaillé dans le rapport d'expert du Dr. Feinstein (pièce R-185), plusieurs analystes revoient à la baisse leurs objectifs de cours (« price target ») après l'annonce des résultats financiers pour le premier trimestre 2024. Ces analystes citent plusieurs facteurs freinant la croissance de Lion Électrique, notamment son niveau des liquidités, les retards de financement, le coût élevé du lancement des nouveaux modèles Lion5 et LionD, l'intégration coûteuse des batteries de la société dans ses véhicules et les mauvaises performances financières globales de la société, le tout tel qu'il appert des rapports d'analystes de National Bank of Canada

Financial Markets, Canaccord, CIBC Capital Markets, BMO Capital Markets, Barclays et Desjardins datés du 8 mai 2024, du rapport d'analyste de Desjardins daté du 9 mai 2024 et du rapport d'analyste de D.A. Davidson daté du 10 mai 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-229, R-230, R-231, R-232, R-233, R-234, R-235 et R-236.**

263. Néanmoins, la valeur des titres de Lion Électrique est demeurée artificiellement gonflée puisque la vérité complète sur les opérations et sur la situation financière de la Société, telles que décrites aux présentes, n'a pas été divulguée dans le cadre de la Rectification partielle de mai 2024.

263.1 Le 29 mai 2024, le NHTSA émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *parking brake may malfunction and allow the lever to be released without pressing the release button* », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 24V377000 intitulé « *Parking Brake May Release Unexpectedly* » daté du 29 mai 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-237.**

263.2 Ce même jour (le 29 mai 2024), Transports Canada émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *the parking brake lever could be released without pushing the release button. As a result, the bus could move unexpectedly* », le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant le numéro 2024-299 daté du 29 mai 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-238.**

263.3 Le 20 juin 2024, le NHTSA émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *controller area network (CAN) connector for the high-voltage battery number 4 was incorrectly installed, which can allow water to accumulate and cause a lost connection with the battery* », le tout tel qu'il appert du numéro de campagne NHTSA 24V60000 intitulé « *Reduced Braking and Loss of Power Steering Assist* » daté du 20 juin 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-239.**

263.4 Ce même jour (le 20 juin 2024), Transports Canada émet un rappel visant certains véhicules de Lion Électrique au motif que le « *the CAN bus connector for the high-voltage battery may not have been installed properly. As a result, water could enter the connector and cause a short circuit. This could cause a sudden loss of power while driving, including a loss of power steering assist and reduced braking* », le tout tel qu'il appert des détails du rappel portant le numéro 2024-356 daté du 20 juin 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-240.**

264. Le 2 juillet 2024, Lion Électrique annonce que son contrat d'emprunt avec Finalta Capital et la Caisse de dépôt et placement du Québec (« **CDQP** ») a été modifié afin de prévoir une exigence de maintien d'un montant minimal de liquidités disponibles pendant la période d'assouplissement des clauses restrictives, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 2 juillet 2024, dénoncé au soutien des présentes

comme pièce **R-150**. Toutes les autres modalités, y compris la date d'échéance du 6 novembre 2024, demeurent essentiellement inchangées, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 2 juillet 2024, pièce R-150.

**(n) La rectification partielle et/ou matérialisation du risque non divulgué du 31 juillet 2024**

265. Le 31 juillet 2024, Lion Électrique annonce ses résultats pour le second trimestre de 2024, y compris :

- (i) des revenus de 30,3 millions \$ au second trimestre en baisse de 25,2 millions \$ comparativement au trimestre dernier;
- (ii) une perte brute de 31,8 millions \$ au second trimestre en baisse de 5,8 millions \$ comparativement au trimestre dernier;
- (iii) la livraison de 101 véhicules lors du second trimestre en baisse de 95 véhicules comparativement au trimestre dernier; et
- (iv) un carnet de commandes de 1 994 véhicules en baisse de 10 véhicules comparativement au trimestre dernier, notamment en raison de la baisse des commandes de camions ;

le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 31 juillet 2024 (pièce R-131) et des ÉF T2 2024 (pièce R-133).

265.1 Le communiqué de presse daté du 31 juillet 2024 (pièce R-131) annonce également que la Société a reçu un avis de la part du NYSE « l'informant qu'au 16 juillet 2024, elle n'était pas en conformité avec l'article 802.01C [...], car le cours de clôture moyen de ses actions ordinaires est demeuré inférieur à 1,00 \$ par action durant une période de 30 jours de bourse consécutifs ». Selon la Société, cet avis « ne devrait pas avoir d'incidence sur [s]es activités commerciales », le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 31 juillet 2024, pièce R-131.

266. À cette même date, Lion Électrique annonce un plan d'action destiné à rationaliser ses activités d'exploitation, aligner davantage sa structure de coûts sur la demande actuelle et améliorer sa position de liquidité et sa capacité à atteindre ses objectifs de rentabilité, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 31 juillet 2024, pièce R-131. Ce plan inclut notamment :

- (i) une réduction des effectifs de 30%, soit environ 300 employés ;
- (ii) l'ajustement des activités de fabrication de camions « à la lumière d'une demande du marché plus faible que prévue initialement » ; et
- (iii) un processus d'optimisation des installations de la Société, y compris la sous-location potentielle d'une importante partie de son usine de Joliet.

267. Toujours le 31 juillet 2024, les Défendeurs Bédard et Coulombe publient des Attestations (pièce R-134 *en liasse*) certifiant le rapport de gestion T2 2024 (pièce R-132) et les ÉF T2 2024 (pièce R-133).
268. Lors de la Téléconférence du 31 juillet 2024 (pièce R-135) (collectivement avec le communiqué de presse du 31 juillet 2024 (pièce R-131), le rapport de gestion T2 2024 (pièce R-132) et les ÉF T2 2024 (pièce R-133) la « **Rectification partielle de juillet 2024** »), le Défendeur Bédard débute son intervention en notant les défis auxquels la Société fait face et en identifiant les mesures de redressement qui seront mises sur pied, soit :
- (i) « *adjusting our approach to truck manufacturing to better align with the pace at which truck operators are transitioning too electric* »;
  - (ii) « *instating a batch size manufacturing approach for our electric trucks, thus directly aligning manufacturing with our order book* » ;
  - (iii) « *transforming our battery operations into a product line, aiming to sell our battery pack to third parties* »;
  - (iv) « *launching a process to maximize usage of all of our facilities since we have significantly more footprint than we need in the current market conditions* » incluant sous-louer une partie importante de l'usine de Joliet ainsi que certains des 12 « *experience centers* » de la Société ;
  - (v) « *reduc[ing] our total workforce by approximately 300 people across the entire organization to align with the action plan* » ; et
  - (vi) « *working to also significantly reduce our non-salary cost structure by decreasing our operational expenses in areas such as third-party logistics, consultants and selling and administrative costs* ».
269. Ce faisant, le Défendeur Bédard admet essentiellement que (i) l'approche de production de camions électriques ne reflétait pas la cadence du marché et ne s'alignait pas avec le carnet de commandes de Lion Électrique et (ii) la superficie des installations de Lion Électrique dépassait de loin ses besoins et n'était pas maximisée, générant ainsi des coûts inutiles.
270. Le Défendeur Brunet affirme ensuite que les livraisons ont été impactées par un ralentissement dans la cadence de production à la suite de l'intégration des batteries LionD dans les véhicules ainsi que—principalement— par les retards persistants du FTCZE et du calendrier de livraison du programme de l'EPA (étant entre deux rondes de financement), le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 31 juillet 2024, pièce R-135.

271. Pourtant, dans le cadre du programme FTCZE et de l'initiative additionnelle de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), le gouvernement fédéral a soutenu l'acquisition de plus de 5 000 nouveaux autobus électriques à travers le pays, le tout tel qu'il sera démontré lors du procès.
272. D'ailleurs, en date du 21 juin 2024, le gouvernement du Canada annonçait faire équipe avec Langs pour remplacer près de la moitié de ses autobus scolaires diesel par 200 autobus électriques, fournissant ainsi un financement de plus de 22,2 millions \$ dans le cadre du FTCZE, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse du Gouvernement du Canada daté du 21 juin 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-151**.
273. Quant au défendeur Coulombe, il note qu'à l'heure actuelle, les liquidités de Lion Électrique sont de 25 millions \$, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 31 juillet 2024, pièce R-135.
274. Durant la période questions-réponses de la Téléconférence du 31 juillet 2024 (pièce R-135) l'analyste Chiang s'interroge à propos de la longévité des tactiques de vente actuelles de la Société (« *do you think you need to change your sale tactics here ?* »). Une fois de plus, le Défendeur Brunet s'y prend par quatre chemins pour répondre non :

*And so, we have a dynamic sales approach. We sell directly, but ultimately, it is the timing of those programs that dictate the timing of purchases, and we're very focused on not only converting the line applications into purchase orders, which we just had the approval from the EPA to start doing in mid-July and as well as converting on the latest rebate club. [...]*

*But the good news is since the last quarter, again, we've had the approval to go and solicit formal purchase orders for the grand round and a lot of parties that apply directly all sold out that approval.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 31 juillet 2024, pièce R-135.

275. Le Défendeur Bédard ajoute ensuite que, selon lui, tous les indicateurs sont orientés dans la bonne direction, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 31 juillet 2024, pièce R-135.
276. Tant le marché que les analystes réagissent négativement à la Rectification partielle de juillet 2024. En effet, suivant cette rectification, la valeur des actions de Lion Électrique baisse de 0,22 \$ CA (soit ~18,3%) pour clôturer à 0,98 \$ CA sur la TSX et de 0,14 \$ US (soit ~15,9%) pour clôturer à 0,72 \$ US sur la NYSE, sur un volume de transactions inhabituellement élevé, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47 *en liasse*.

277. Pour leur part, les analystes notent les problèmes de liquidités de la Société, les délais causés par les programmes de subventions ainsi que les « *worse-than-expected 2Q24 results* » et revoient à la baisse leurs objectifs de cours pour la Société, le tout tel qu'il appert des rapports d'analystes de BMO Capital Markets, CIBC Capital Markets, (...) Desjardins, National Bank of Canada Financial Markets, Canaccord et Roth MKM, datés du 31 juillet 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-152, R-153, (...) R-154, R-242, R-243, R-244, R-245 et R-246**.
278. Néanmoins, la valeur des titres de Lion Électrique est demeurée artificiellement gonflée puisque la vérité complète sur les opérations et sur la situation financière de la Société, (...) telle que décrite aux présentes, n'a pas été divulguée dans le cadre de la Rectification partielle de juillet 2024.
279. Le 1<sup>er</sup> octobre 2024, Lion Électrique annonce que son contrat d'emprunt avec Finalta Capital et la CDPQ a été modifié en vue de proroger la date d'échéance du 6 novembre 2024 au 30 novembre 2024, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 1<sup>er</sup> octobre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-155**. La modification prévoit également que, pendant la période d'assouplissement des clauses restrictives, l'exigence de maintien d'un montant minimal de liquidités disponibles aux termes du contrat d'emprunt restera conforme à l'exigence applicable pendant cette période aux termes de la convention de crédit renouvelable.

**(o) La rectification partielle et/ou matérialisation du risque non divulgué du 6 novembre 2024**

280. Le 6 novembre 2024, Lion Électrique annonce ses résultats pour le troisième trimestre de 2024, y compris :
- (i) des revenus de 30,6 millions \$ au troisième trimestre, une légère augmentation comparativement aux revenus de 30,3 millions \$ le trimestre dernier;
  - (ii) une perte brute de 15,9 millions \$ au troisième trimestre en baisse de 739 666 \$ comparativement au trimestre dernier;
  - (iii) un résultat global négatif de 31,1 millions \$ au troisième trimestre en baisse de 9,5 millions \$ comparativement au trimestre dernier ;
  - (iv) la livraison de 89 véhicules lors du troisième trimestre en baisse de 12 véhicules comparativement au trimestre dernier;

- (v) un carnet de commandes de 1 590 véhicules<sup>24</sup> en baisse de 404 véhicules comparativement au trimestre dernier, tant au niveau des camions que des autobus ; et
- (vi) « l'existence d'une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation »;

le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 1er novembre 2024 (pièce R-137), du Rapport de gestion T3 2024 (pièce R-52) et des ÉF T3 2024 (pièce R-138).

- 281. Toujours le 6 novembre 2024, les Défendeurs Bédard et Coulombe publient des Attestations (pièce R-139 *en liasse*) certifiant le rapport de gestion T3 2024 (pièce R-52) et les ÉF T3 2024 (pièce R-138).
- 282. Lors de la Téléconférence du 6 novembre 2024 (pièce R-140) (collectivement avec le communiqué de presse du 6 novembre 2024 (pièce R-137), le rapport de gestion T3 2024 (pièce R-52) et les ÉF T3 2024 (pièce R-138) la « **Rectification partielle de novembre 2024** »), le Défendeur Bédard affirme que les retards persistants liés au FTCZE et au calendrier des rondes de financement du programme de l'EPA ainsi que les liquidités de la Société ont tous négativement impacté la cadence de production et par ce fait même, les revenus, mais déclare que la Société n'est pas sans option (« The inclusion of a going concern note is a reflection of the challenges we are currently facing, but it does not mean that we are out of options. »).
- 283. Le Défendeur Brunet tient des propos similaires :

*The decline in deliveries was mostly the result of delays with the ZETF program, coupled with the timing of EPA-related deliveries. Deliveries were also impacted by a slowdown in our production cadence due to the continued ramp-up related to the integration of our Lion batteries onto our vehicles. [...]*

*The decrease in our order book is mainly due to our decision to withdraw 515 bus orders related to the ZETF program, given the uncertainty related to delays in the process of the ZETF application and the March 31, 2026, current timeline for deliveries under the program.*

le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 6 novembre 2024, pièce R-140.

- 284. Or, tel qu'indiqué aux paragraphes 271-272 ci-haut, plusieurs autres sociétés—dont Langs—ont été en mesure d'obtenir du financement dans le cadre du FTCZE.

---

<sup>24</sup> Ainsi, durant les trois premiers trimestres de 2024, Lion Électrique a livré un total de 386 véhicules – à des années-lumière de sa prévision initiale de 18 400 véhicules.

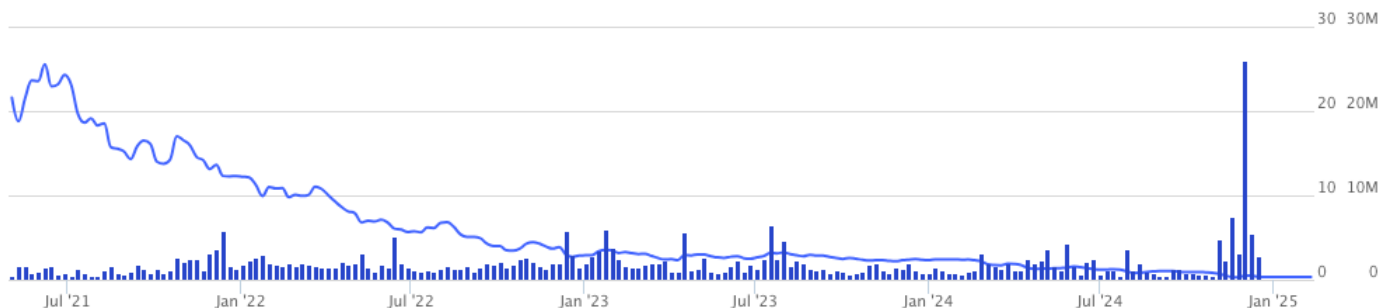
- 284.1 Cependant, malgré l'avertissement de la Société concernant une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur sa capacité à poursuivre son exploitation, le Défendeur Bédard souligne que la Société observe une dynamique positive avec le programme EPA, a engagé un dialogue constructif avec le gouvernement canadien au sujet du programme FTCZE et reste concentrée sur la préservation de sa liquidité, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 6 novembre 2024, pièce R-140.
285. Quant au Défendeur Coulombe, il brosse le portrait des liquidités de la Société qui, en date du 30 septembre 2024, totalisent approximativement 27 millions \$, le tout tel qu'il appert de la Téléconférence du 6 novembre 2024, pièce R-140.
286. Suivant cette rectification, la valeur des actions de Lion Électrique baisse de 0,21 \$ CA (soit ~26,6%) pour clôturer à 0,58 \$ CA sur la TSX et de 0,16 \$ US (soit ~27,7%) pour clôturer à 0,41 \$ US sur la NYSE, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47 *en liasse*.
287. Néanmoins, la valeur des titres de Lion Électrique est demeurée artificiellement gonflée puisque la vérité complète sur les opérations et sur la situation financière de la Société, (...) telle que décrite aux présentes, n'a pas été divulguée dans le cadre de la Rectification partielle de novembre 2024.
- 287.1 Tel que détaillé dans le rapport d'expert du Dr. Feinstein (pièce R-185), à la suite de la publication des résultats financiers pour le troisième trimestre 2024, les analystes ont revu à la baisse leurs objectifs de cours pour la Société, invoquant la baisse des livraisons, du carnet de commandes et de la liquidité de Lion Électrique, ainsi que la publication d'un nouvel avertissement sur la continuité de l'exploitation, le tout tel qu'il appert des rapports d'analystes de CIBC Capital Markets et BMO Capital Markets datés du 6 novembre 2024, des rapports d'analystes de National Bank of Canada Financial Markets et Desjardins datés du 7 novembre 2024, dénoncés au soutien des présentes respectivement comme pièces **R-247, R-248, R-249 et R-250.**
288. La situation financière désastreuse de Lion Électrique a également été reprise dans les journaux, le tout tel qu'il appert de l'article de Radio-Canada publié le 6 novembre 2024 intitulé « Des coffres à sec d'ici un an – Lion Électrique doit trouver de l'argent, et vite », dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-156**.
289. Le 18 novembre 2024, Lion Électrique annonce que son contrat d'emprunt avec Finalta Capital et la CDPQ a été modifié entre autres afin de prolonger la période de suspension des clauses restrictives financières précédemment annoncée du 15 novembre 2024 au 30 novembre 2024 et supprimer la clause restrictive de liquidité minimale aux termes de la convention de crédit durant la période d'assouplissement des clauses restrictives, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 18 novembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-157**.

290. La Société annonce également que si elle n'arrive pas à réunir des fonds supplémentaires ou à négocier des modifications, des concessions ou des renonciations avec ses prêteurs, elle ne sera pas en mesure de demeurer conforme aux modalités de la convention de crédit renouvelable et de la convention de prêt avec Finalta et la CDPQ à la suite de l'expiration de la période d'assouplissement des clauses restrictives, ni de rembourser les sommes exigibles aux termes de la convention de prêt à l'échéance de celle-ci le 30 novembre 2024, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 18 novembre 2024, pièce R-157.
291. Suivant cette nouvelle, la valeur des actions de Lion Électrique baisse de 0,08 \$ CA (soit ~16,7%) pour clôturer à 0,40 \$ CA sur la TSX et de 0,05 \$ US (soit ~14,8%) pour clôturer à 0,29 \$ US sur la NYSE, sur un volume de transactions élevé, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47 *en liasse*.
292. Le 20 novembre 2024, Lion Électrique annonce que la NYSE a entamé des procédures pour retirer la cote de ses bons de souscription, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 20 novembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-158**. Ces bons de souscription ont ultimement été retirés de la NYSE le 6 décembre 2024, le tout tel qu'il appert du formulaire 25 daté du 6 décembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-159**.
293. Le 25 novembre 2024, le Journal de Montréal publie un article révélant notamment (i) l'annulation de commandes effectuées par Amazon et le CN en raison d'enjeux de qualité avec les camions de Lion Électrique et (ii) le fait que Molson Coors et Agropur n'auraient jamais commandé de véhicules de la Société, le tout tel qu'il appert de l'article publié dans le Journal de Montréal le 25 novembre 2024, pièce R-54.
294. Le 1<sup>er</sup> décembre 2024, Lion Électrique annonce que son contrat d'emprunt avec Finalta Capital et la CDPQ a été modifié afin de repousser l'échéance de la convention de prêt du 30 novembre 2024 au 16 décembre 2024, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 1<sup>er</sup> décembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-160**. La Société annonce également (i) la réduction de ses effectifs par le biais de mises à pied temporaires d'environ 400 employés et (ii) l'interruption des activités de fabrication à l'usine de Joliet en raison de la réduction des effectifs, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 1<sup>er</sup> décembre 2024, pièce R-160.
295. Le même jour, Lion Électrique publie une déclaration de changement important en lien avec le licenciement temporaire mentionné ci-haut ainsi que le départ du Défendeur Brunet, le tout tel qu'il appert de la déclaration de changement importante datée du 1<sup>er</sup> décembre 2024, pièce R-7.

296. Le 5 décembre 2024, Lion Électrique annonce la conclusion d'une convention définitive pour la vente de son centre d'innovation situé à Mirabel au prix de 50 millions \$, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 5 décembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-162**.

**(p) La rectification et/ou matérialisation du risque non divulgué du 16 décembre 2024**

297. Le 16 décembre 2024, La Presse révèle que Lion Électrique « ne s'est toujours pas entendue avec un groupe d'investisseurs pour sauver sa peau » et qu'« à moins d'une surprise, tout indique que le constructeur d'autobus scolaires et de camions électriques à court d'argent se retrouvera à l'abri de ses créanciers cette semaine », le tout tel qu'il appert de l'article de La Presse publié le 16 décembre 2024 intitulé « Pas de sauveteur à minuit moins une » (la « **Rectification de décembre 2024** »), dénoncé au soutien des présentes comme **pièce R-163**.
298. Suivant cette rectification, la valeur des actions de Lion Électrique baisse de 0,01 \$ CA (soit ~2,8%) pour clôturer à 0,35 \$ CA sur la TSX et de 0,03 \$ US (soit ~12%) pour clôturer à 0,25 \$ US sur la NYSE, sur un volume de transactions inhabituellement élevé, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47 *en liasse*.



299. Le lendemain, 17 décembre 2024, Lion Électrique annonce l'expiration de l'échéancier de la convention de prêt avec Finalta et la CDPQ, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 17 décembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-164**. Conséquemment, Lion Électrique « prévoit déposer une demande de protection contre ses créanciers en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies afin de restructurer ses activités et ses affaires financières et de mener un processus officiel de vente et de sollicitation d'investissement visant les activités et les actifs de la Société », le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 17 décembre 2024, pièce R-164.

- 299.1 La Société annonce également que la négociation de ses actions ordinaires et autres titres inscrits sur la TSX et le NYSE a été interrompue, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 17 décembre 2024, pièce R-164.
300. Le 18 décembre 2024, Lion Électrique dépose une demande de protection contre ses créanciers, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 18 décembre 2024, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-165**. Deux jours plus tard, la Société dépose une déclaration de changement important portant sur le même sujet, le tout tel qu'il appert de la déclaration de changement important datée du 20 décembre 2024, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-166**.
301. Le 3 janvier 2025, Lion Électrique annonce une réduction de ses effectifs par le biais de mises à pied temporaires d'environ 150 employés, le tout tel qu'il appert du communiqué de presse daté du 3 janvier 2025, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-167**.
302. Quatre jours plus tard, le 7 janvier 2025, les autres titres de Lion Électrique sont retirés de la NYSE, le tout tel qu'il appert du formulaire 25 daté du 7 janvier 2025, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-168**.
303. Dès après, les articles de journaux à propos de Lion Électrique se multiplient. Radio-Canada rapporte des propos troublants tenus par des anciens employés de la Société, le tout tel qu'il appert des articles de Radio-Canada publiés le 6 janvier 2025 (pièce R-53) et le 16 janvier 2025 (pièce R-55) alors que les journaux américains décrivent le cauchemar qu'a vécu l'état du Maine suivant la réception des autobus scolaires de Lion Électrique, le tout tel qu'il appert de l'article centralmaine.com (pièce R-56) et de l'article de *Portland Press Herald* publié le 4 février 2025 intitulé « *Maine's problems with Lion Electric buses began immediately* », dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-169**.
304. Radio-Canada révèle également que pour tenter de se relancer, Lion Électrique prévoit cesser de produire des camions se consacrant uniquement à la production de 550 autobus scolaires par année, soit 2,4% de sa soi-disant capacité maximale de production de 22 500 véhicules par année, le tout tel qu'il appert de l'article de Radio-Canada publié le 7 janvier 2025 intitulé « Lion Électrique veut laisser tomber la production de camions », dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-170**.
305. Le 10 février 2025, les actions ordinaires de Lion Électrique sont retirées de la TSX, le tout tel qu'il appert de la capture d'écran de Bloomberg, dénoncée au soutien des présentes comme pièce **R-171**.
306. À pareille date, Lee Zeldin, l'administrateur du EPA affirme que « *160 millions \$ went to a Canadian electric vehicle manufacturer* » soit Lion Électrique afin de fabriquer des autobus scolaires et qu'en date de la faillite de la Société « *they still haven't delivered 95 millions \$ worth of these buses to 55 school districts* », le tout tel qu'il

appert de l'entrevue de Lee Zeldin à Fox News le 10 février 2025, disponible au <https://ici.radio-canada.ca/info/videos/1-8936984/quel-avenir-pour-lion-electrique>.

306.1 Depuis l'implantation du PETS et le 31 décembre 2024, au moins 1 056 Autobus Lion ont fait l'objet d'une demande d'aide financière, représentant une aide financière d'environ 157 millions \$, le tout tel qu'il appert du tableau provenant du ministère des Transports et de la mobilité durable, dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-251.

306.2 À la fin avril 2025, le gouvernement du Québec aurait investi (et perdu) 177 millions \$ dans la Société, alors que le gouvernement du Canada aurait plutôt investi 30 millions \$, le tout tel qu'il appert d'un article de Radio-Canada intitulé « Québec 'ne réinvestira pas dans Lion Électrique', tranche la ministre Fréchette » daté du 30 avril 2025, dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-252.

306.3 Le ou vers le 11 septembre 2025, le ministère de l'éducation du Québec suspend la mise en service de 1 200 autobus scolaires Lion Électrique, invoquant une défectuosité qui serait à l'origine de l'incendie du 9 septembre 2025, le tout tel qu'il appert de l'article de CBC News intitulé « Quebec halts service of 1,200 Lion school buses following fire » daté du 11 septembre 2025, dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-253. Selon cet article :

- (i) La Société aurait entamé une enquête sur les causes de l'incendie qui se serait déclenché dans le système de chauffage de l'autobus, et
- (ii) Transports Canada aurait affirmé qu'à ce jour, l'agence avait connaissance de deux autres incendies et un incident thermique impliquant des autobus de Lion Électrique.

306.4 Un article similaire est publié par Radio-Canada le lendemain, 12 septembre 2025, le tout tel qu'il appert de l'article intitulé « Des cours annulés après la mise en arrêt de 1200 autobus de Lion Électrique », dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-254.

#### **IV. L'EXEMPLE DU DEMANDEUR**

307. Durant l'année 2022, le Demandeur a procédé aux transactions suivantes, tous sur la NYSE :

- (i) Le 17 mars 2022, achat de 200 actions au prix de 8,065 \$ US/action pour un total de 1 613,00 \$ US ;
- (ii) Le 17 mars 2022, achat de 25 actions au prix de 8,0667 \$ US/action pour un total de 201,67 \$ US;

- (iii) Le 20 avril 2022, achat de 450 actions au prix de 6,965 \$ US/action pour un total de 3 134,25 \$ US;
- (iv) Le 6 mai 2022, achat de 315 actions au prix de 6,015 \$ US/action pour un total de 1 894,73 \$ US;
- (v) Le 16 août 2022, achat de 295 actions au prix de 5,0945 \$ US/action pour un total de 1 502,88 \$ US;
- (vi) Le 1<sup>er</sup> septembre 2022, achat de 460 actions au prix de 4,045 \$ US/action pour un total de 1 860,70 \$ US;
- (vii) Le 28 septembre 2022, achat de 855 actions au prix de 3,045 \$ US/action pour un total de 2 063,48 \$ US;
- (viii) Le 9 novembre 2022, achat de 350 actions au prix de 3,0599 \$ US/action pour un total de 1 070,97 \$ US;
- (ix) Le 17 novembre 2022, achat de 365 actions au prix de 3,0686 \$ US/action pour un total de 1 120,04 \$ US ; et
- (x) Le 30 décembre 2022, achat de 1 610 actions au prix de 2,2489 \$ US/action pour un total de 3 620 73 \$ US ;

le tout tel qu'il appert des relevés de compte caviardés du Demandeur datés des 17 mars, 22 avril, 6 mai, 16 août, 1<sup>er</sup> septembre, 28 septembre, 9 novembre, 17 novembre et 30 décembre 2022, dénoncés au soutien des présentes comme pièce **R-172 en liasse**.

308. Durant l'année 2023, le Demandeur a procédé aux transactions suivantes, tous sur la NYSE :

- (i) Le 10 mars 2023, vente de 1 610 actions au prix de 2,0901 \$ US/action pour un total de 3 365,06 US ;
- (ii) Le 28 mars 2023, achat de 985 actions au prix de 1,8099 \$ US/action pour un total de 1 782,75 \$ US;
- (iii) Le 19 avril 2023, achat de 800 actions au prix de 2,215 \$ US/action pour un total de 1 772,00 \$ US;
- (iv) Le 25 mai 2023, achat de 1 000 actions au prix de 1,9488 \$ US/action pour un total de 1 948,80 \$ US;
- (v) Le 13 juin 2023, achat de 1 000 actions au prix de 2,2697\$ US/action pour un total de 2 269,70 \$ US;

- (vi) Le 31 juillet 2023, achat de 1 000 actions au prix de 2,555\$ US/action pour un total de 2 555,00 \$ US; et
- (vii) Le 8 novembre 2023, achat de 500 actions au prix de 1,6597\$ US/action pour un total de 829,85 \$ US;

le tout qu'il appert des relevés de compte caviardés du Demandeur datés des 10 mars, 28 mars, 19 avril, 25 mai, 13 juin, 31 juillet, 8 novembre 2023, dénoncés au soutien des présentes comme pièce **R-173 en liasse**.

309. Durant l'année 2024, le Demandeur a procédé aux transactions suivantes, tous sur la NYSE :

- (i) Le 12 février 2024, achat de 2 000 actions au prix de 1,8192 \$ US/action pour un total de 3 638,40\$ US ;
- (ii) Le 29 février 2024, achat de 1 500 actions au prix de 1,4597 \$ US/action pour un total de 2 189,55 \$ US;
- (iii) Le 16 avril 2024, achat de 2 000 actions au prix de 1,075 \$ US/action pour un total de 2 150,00 \$ US;
- (iv) Le 8 mai 2024, achat de 1 000 actions au prix de 0,95 \$ US/action pour un total de 950,00 \$ US;
- (v) Le 2 août 2024, achat de 280 actions au prix de 0,5975 \$ US/action pour un total de 167,30 \$ US;
- (vi) Le 2 août 2024, achat de 720 actions au prix de 0,5975 \$ US/action pour un total de 431,93 \$ US;
- (vii) Le 19 septembre 2024, achat de 3 000 actions au prix de 0,7479 \$ US/action pour un total de 2 243,70 \$ US;
- (viii) Le 7 novembre 2024, achat de 5 000 actions au prix de 0,4221 \$ US/action pour un total de 2 110,50 \$ US;
- (ix) Le 21 novembre 2024, achat de 300 actions au prix de 0,2124 \$ US/action pour un total de 63,72 \$ US;
- (x) Le 21 novembre 2024, achat de 300 actions au prix de 0,2125 \$ US/action pour un total de 63,75 \$ US;
- (xi) Le 21 novembre 2024, achat de 100 actions au prix de 0,2144 \$ US/action pour un total de 21,44 \$ US;

- (xii) Le 21 novembre 2024, achat de 1 400 actions au prix de 0,2148 \$ US/action pour un total de 300,72 \$ US;
- (xiii) Le 21 novembre 2024, achat de 2 900 actions au prix de 0,2137 \$ US/action pour un total de 619,73\$ US;
- (xiv) Le 2 décembre 2024, achat de 5 000 actions au prix de 0,2149 \$ US/action pour un total de 1 074,50 \$ US;
- (xv) Le 2 décembre 2024, achat de 2 300 actions au prix de 0,215 \$ US/action pour un total de 494,50 \$ US;
- (xvi) Le 2 décembre 2024, achat de 300 actions au prix de 0,2172 \$ US/action pour un total de 65,16 \$ US; et
- (xvii) Le 2 décembre 2024, achat de 12 400 actions au prix de 0,2194 \$ US/action pour un total de 2 720,56 \$ US;

le tout qu'il appert des relevés de compte caviardés du Demandeur datés des 12 février, 29 février, 16 avril, 8 mai, 2 août, 19 septembre, 7 novembre, 21 novembre et 2 décembre 2024, dénoncés au soutien des présentes comme pièce **R-141** en liasse.

310. En date des présentes, le Demandeur détient toujours ces actions.

#### **V. LES DOMMAGES SUBIS PAR LES MEMBRES DU GROUPE ENVISAGE**

- 311. Tout au long des Périodes, et en raison des représentations fausses et trompeuses, omissions et manquements à l'obligation d'information occasionnelle des Défendeurs, la valeur des titres de Lion Électrique était surévaluée.
- 312. Ainsi, tous les membres du groupe envisagé ont acquis des titres de Lion Électrique à un prix artificiellement gonflé, subissant du coup un dommage.
- 313. Ce n'est qu'après la Rectification de décembre 2024 que les marchés ont eu accès à l'ensemble des informations pertinentes permettant d'évaluer adéquatement les titres de Lion Électrique et de refléter cette évaluation dans leur valeur.

#### **VI. LA RESPONSABILITE DES DEFENDEURS**

- 314. Le Demandeur invoque deux causes d'action à l'encontre des Défendeurs au nom des membres du groupe envisagé :
  - (i) Un recours statutaire en vertu des dispositions de la LVM relatives au marché primaire et secondaire; et

- (ii) Un recours en responsabilité extracontractuelle en vertu des dispositions du CCQ.

**A. Recours statutaire en vertu de la LVM**

315. Aux fins d'établir la responsabilité des Défendeurs en vertu de la LVM, le groupe envisagé peut être subdivisé en deux sous-groupes :
- (i) Le sous-groupe du marché primaire : Toute personne ayant acquis un ou des titres de Lion Électrique à l'occasion d'un placement effectué avec les suppléments de prospectus des 17 juin 2022, 12 décembre 2022 et 13 décembre 2022.
  - (ii) Le sous-groupe du marché secondaire : Toute personne ayant acquis un ou des titres de La Compagnie Électrique sur un marché secondaire entre le 24 février 2022 et le 15 décembre 2024 inclusivement.
316. En raison des postes qu'ils occupent, les Défendeurs individuels avaient accès à toute l'information non publique concernant Lion Électrique.
317. Tout au long de la Période LVM, les Défendeurs individuels étaient les dirigeants et/ou administrateurs de Lion Électrique dont les titres ont été placés avec un prospectus et/ou supplément de prospectus contenant l'information fausse et trompeuse décrite aux présentes.
318. Tout au long de la Période LVM, les Défendeurs individuels ont (i) publié ou permis la publication (a) des communiqués de presse (...) (b) des présentations aux investisseurs et (c) les Documents essentiels, et (ii) fait des déclarations publiques, notamment durant des téléconférences, contenant de l'information fausse et trompeuse et/ou omettant de divulguer des faits importants en lien avec la situation financière de Lion Électrique.
319. Tout au long de la Période LVM, les Défendeurs individuels ont également manqué à leurs obligations d'information occasionnelle en omettant de divulguer un changement dans l'activité, l'exploitation ou le capital de Lion Électrique notamment (...) relié à la détérioration de ses liquidités et à sa capacité à poursuivre son exploitation.
320. De surcroît, ayant publié deux déclarations de changements importants en lien avec le licenciement temporaire des employés de Lion Électrique et la demande de la Société de se placer à l'abri de ses créanciers, les Défendeurs individuels admettent que ces événements constituent des changements ainsi que des faits importants au sens de la LVM.

321. Lors de la publication des (...) documents, incluant les Documents essentiels, et lors des déclarations publiques, les Défendeurs savaient ou avaient délibérément évité d'être informés que les documents et déclarations publiques en question contenaient de l'information fausse ou trompeuse et/ou avaient commis une faute lourde relativement à la publication des documents et déclarations publiques. En effet:

- (i) Dès le 24 février 2022 (soit le début de la Période LVM), les Défendeurs individuels vantent les revenus, livraisons et carnet de commandes de Lion Électrique ainsi que leur « *state-of-the-art vehicle factory in Joliet* » ayant une capacité de production annuelle de 20 000 véhicules. De plus, ceux-ci (a) présentent Lion Électrique comme étant « *a very resilient company* » (b) affirment avoir « *more visibility on potential upcoming issues* » et (c) décrivent leur capacité de production comme étant « *going well* », référant même à un « *ramp-up* » tout au long de l'année 2022. En somme, tout va pour le mieux et les perspectives de croissance durable de ce fleuron québécois sont à portée de main.
- (ii) Après le 24 février 2022, et tout au long des mois qui suivent jusqu'à la fin de la Période LVM, les Défendeurs individuels réitèrent que les clients de Lion Électrique sont satisfaits, que le carnet de commandes de la Société ne cesse d'accroître et que cette dernière est sur le chemin de la rentabilité. À titre d'exemple, entre le 3 mai 2023 et le 16 décembre 2024, les Défendeurs Individuels : (a) minimisent les problèmes d'approvisionnement, soulignant plutôt des « *significant improvements which translated into an accelerated pace of vehicle deliveries* » ; (b) affirment être « *uniquely positioned to benefit from unprecedented government funding in both the U.S. and Canada* », ajoutant qu'ils « *feel very good and see strong momentum* » ; (c) maintiennent que rien n'a changé au niveau de la capacité de production de 20 000 véhicules de l'usine de Joliet ; (d) vantent (quasi-trimestriellement) leur nombre de livraisons « records » ; (e) soulignent la cadence de croissance de la Société (« *So I've said it several times, I mean, it's a constant growth 1 quarter to the other, and this is exactly what we think will happen in 2023 from one quarter to the other* ») ainsi que son « *positive momentum* » ; (f) rassurent les investisseurs qu'ils ne remarquent aucun ralentissement de commandes (« *no, we're not seeing a decline* »), au contraire, Lion Électrique a un « *good pace right now* » ; (g) prétendent que leur modèle d'affaires « *scales very well* » et que les marges sont « *material* » et « *very healthy* » ; (h) allèguent que « *it's all about the focus on our products* » ; (j) affirment que les fondations de Lion Électrique sont « *very strong* » donc « *you can expect this growth to keep going* » et (k) déclarent que Lion Électrique « n'est pas à risque ».

- (iii) Malgré l'information détenue par les Défendeurs individuels à propos de la véritable situation financière de Lion Électrique, ceux-ci n'ont pas révélé avant la fin de la Période LVM que : (a) l'approche de production de la Société ne reflétait pas la cadence du marché et ne s'alignait pas avec le carnet de commandes de Lion Électrique ; (b) la superficie des installations de Lion Électrique dépassait largement ses besoins et n'était pas maximisée, générant ainsi des coûts inutiles ; (c) des clients clés tels qu'Amazon et le CN ont annulé et/ou réduit leurs commandes en raison d'enjeux de qualité alors que d'autres, tels que Molson Coors et Agropur, n'ont jamais commandé des véhicules de la Société et (d) les soi-disant fondement solides et les perspectives de croissance durable n'ont jamais existé et/ou étaient en ruines.

321.1 Si les Défendeurs individuels avaient vraiment fait tout ce qu'ils ont dit qu'ils faisaient ou feraient au moment où ils ont effectué les déclarations détaillées aux présentes, ils auraient dû anticiper et/ou savoir dès le début de la Période LVM (et CCQ) que (i) les véhicules fabriqués par Lion Électriques n'étaient pas des produits finis, au contraire, ils étaient affligés par des problèmes importants; (ii) l'approche de production de la Société était sous-optimale et inefficace se traduisant par une capacité de production largement surestimée et des projections utopiques ; (iii) le carnet de commandes était artificiellement gonflé et certains des soi-disant clients clés de la Société se sont avérés être faux – ayant tous une incidence négative sur le chiffre d'affaires, la croissance et les liquidités de Lion Électrique – et donc (iv) qu'il serait impossible pour la Société de devenir rentable.

321.2 De plus, les Défendeurs Administrateurs<sup>25</sup> (i) ont manqué à leur obligation de diligence raisonnable coutumière et raisonnable et (ii) n'ont pas respecté les usages et pratiques en matière de gouvernance d'entreprises concernant les Documents de placements, le tout tel qu'il appert du rapport d'expertise de M. Adam B. Badawi daté du 31 mars 2026, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-256**, dans le cadre duquel M. Badawi conclut que :

- (i) Le Défendeur Bédard était le seul administrateur interne et avait toutes les raisons de savoir que les Documents de placements contenaient des informations fausses et trompeuses, compte tenu du décalage entre les représentations figurant dans ces documents et la réalité de la Société; et
- (j) Le décalage entre les représentations concernant la capacité de production, la qualité des véhicules, la solidité des commandes clients et la dépendance vis-à-vis les subventions aurait été évident pour tout administrateur externe (soit, les Défendeurs Akoma, Bair, Payne, Parker, Perras, Ringuet, Roccia et Wilkie) agissant de manière raisonnable et conforme aux usages. Permettre la publication de représentations fausses et trompeuses dans des documents

---

<sup>25</sup> Les Défendeurs Administrateurs sont les Défendeurs Bédard, Larochelle, Akoma, Bair, Payne, Parker, Perras, Ringuet, Roccia et Wilkie.

de placements n'est aucunement conforme à ces usages et pratiques et est en soi déraisonnable.

321.3 Si les Défendeurs Administrateurs avaient agi conformément aux normes de diligence raisonnable et aux pratiques habituelles en matière de gouvernance d'entreprise, ils auraient détecté des signaux d'alerte qui auraient nécessité une enquête plus approfondie et la divulgation de ces informations, le tout tel qu'il appert notamment du rapport d'expertise de M. Badawi, pièce R-256.

322. Ainsi, les Défendeurs individuels ont manqué à leurs obligations en vertu de la LVM et sont responsables des dommages subis par tous les membres du groupe envisagé.

323. En ce qui a trait aux Auditeurs, ils ont exprimé une opinion sans réserve, sans déceler et/ou en omettant de faire état de l'information fausse et trompeuse décrite aux présentes dans les états financiers consolidés annuels de Lion Électrique :

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Société aux 31 décembre [2023, 2022 2021 et 2020], ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie [pour les exercices clos à ces dates], conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par le *International Accounting Standards Board*.

le tout tel qu'il appert du « Rapport du cabinet d'experts-comptables inscrit indépendant » reproduit dans les ÉF annuels 2021 (pièce R-15), les ÉF annuels 2022 (pièce R-16) et les ÉF annuels 2021 (pièce R-17).

324. Tout au long de la Période LVM, les Auditeurs ont ainsi émis des avis contenant de l'information fausse et trompeuse repris avec leur consentement dans les états financiers consolidés annuels de Lion Électrique.

325. L'avis exprimé par les Auditeurs sur les ÉF annuels 2021 de Lion Électrique a aussi été incorporé par renvoi dans le Supplément de prospectus du 17 juin 2022, pièce R-33.

326. Les Auditeurs ont consenti à ce que leur nom soit mentionné dans le Prospectus de base qui a lui-même servi de base au Supplément de prospectus du 17 juin 2022, au Supplément de prospectus du 12 décembre 2022 et au Supplément de prospectus du 13 décembre 2022, et que soient utilisés les ÉF annuels 2021, le tout tel qu'il appert du consentement des Auditeurs, daté du 17 juin 2022, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-161**.

327. De plus les Auditeurs ont attesté de la véracité de l'information contenue dans le Prospectus de base (pièce R-27) :

*We report that we have read the Prospectus and all information specifically incorporated by reference therein and have no reason to believe that there are any misrepresentations in the information contained therein that are derived from the consolidated financial statements upon which we have reported or that are within our knowledge as a result of our audit of such financial statements. We have complied with Canadian generally accepted standards for an auditor's consent to the use of a report of the auditor included in an offering document, which does not constitute an audit or review of the Prospectus as these terms are described in the CPA Canada Handbook – Assurance.*

le tout tel qu'il appert du consentement des Auditeurs daté du 17 juin 2022, pièce R-161.

327.1 Si les Auditeurs avaient vraiment appliqué toutes les normes, règles ou usages auxquels ils étaient assujettis au moment où ils ont émis les avis détaillés aux présentes, ils auraient dû anticiper et/ou savoir que tout au long de la Période LVM, il existait des indications substantielles que les états financiers de Lion Électrique n'étaient pas conformes aux normes IFRS. En effet, ces états financiers n'ont probablement pas correctement comptabilisé et/ou divulgué :

- (a) Un doute important quant à la capacité de la Société à poursuivre son exploitation (« going concern ») ;
- (b) Que les provisions pour garanties des produits étaient sous-estimées compte tenu des nombreux rappels, défauts et problèmes importants liés au contrôle qualité ;
- (c) Que les stocks de la Société étaient surévalués, comme en témoignent les indicateurs objectifs de stocks excédentaires et obsolètes nécessitant une dépréciation ; et
- (d) Que les actifs incorporels de la Société étaient surévalués en raison de la capitalisation inappropriée des coûts de développement des véhicules électriques et des logiciels, et que ces actifs ont subi des changements défavorables importants dans l'environnement technologique, commercial, économique ou juridique dans lequel la Société opérait, ce qui indique une dépréciation nécessitant une charge sur le résultat,

le tout tel qu'il appert du rapport d'expertise de Jorge A. Amador, JD, CPA, CFF daté du 31 mars 2026, dénoncé au soutien des présentes comme pièce R-255.

327.2 Les audits de RCGT n'ont pas réagi de manière appropriée aux signaux d'alerte omniprésents et croissants qui auraient dû susciter un scepticisme professionnel accru ainsi que des procédures d'audit élargies, le tout tel qu'il appert du rapport d'expertise de M. Amador, pièce R-255. Ainsi, tout au long de la Période LVM, les Auditeurs ont probablement omis :

- (a) D'obtenir des preuves d'audit suffisantes et appropriées ;
- (b) De tester rigoureusement les hypothèses et les prévisions de la direction ;
- (c) D'évaluer de manière adéquate le caractère raisonnable des décisions de capitalisation et de dépréciation selon les normes IFRS ;
- (d) D'évaluer correctement l'adéquation des informations fournies concernant la liquidité et l'incertitude relative à la poursuite de l'exploitation de la Société; et
- (e) D'émettre un avis avec réserve ou, à défaut, refuser d'émettre un avis.

le tout tel qu'il appert du rapport d'expertise de M. Amador, pièce R-255.

327.3 Cette conclusion est notamment corroborée par l'article de Bloomberg Law News qui souligne l'incapacité et le manque de motivation du secteur d'audit à identifier et à réagir aux risques qui font la une des journaux, tels que la fraude, le tout tel qu'il appert de l'article de Bloomberg Law News intitulé « *High-Profile Frauds Renew the Spotlight on Audit Firm Failures* » daté du 17 novembre 2025, dénoncé au soutien des présentes comme pièce **R-241**.

328. Ainsi, les Auditeurs ont manqué à leurs obligations en vertu de la LVM et sont responsables des dommages subis par tous les membres du groupe envisagé.

329. Les (...) Souscripteurs sont des courtiers engagés envers Lion Électrique au sens de la LVM au moment où cette dernière procède (i) à des placements de titres en vertu du placement au cours du marché et (ii) au Placement du 16 décembre 2022, le tout tel qu'il appert du *Equity Distribution Agreement* (pièce R-34) et du *Underwriting Agreement* (pièce R-38).

330. Les Placeurs pour compte ainsi que la FBN ont également signé une attestation dans le Supplément de prospectus du 17 juin 2022 (pièce R-33) et le Supplément de prospectus du 12 décembre 2022 (pièce R-36) attestant de la véracité du Prospectus de base (pièce R-27), du Supplément de prospectus du 17 juin 2022 (pièce R-33), du Supplément de prospectus du 12 décembre 2022 (pièce R-36) ainsi que des documents qui y sont intégrés par renvoi, y compris :

- (i) le Formulaire 20-F 2021 (pièce R-3) ;
- (ii) les ÉF annuels 2021 (pièce R-15) ;

- (iii) le Rapport de gestion annuel 2021 (pièce R-28) ;
- (iv) les Rapports de gestion T1 2022 (pièce R-30) et T3 2022 (pièce R-39) ; et
- (v) les ÉF T1 2022 (pièce R-29) et T3 2022 (pièce R-40) ;

(collectivement, les « **Documents de placements** ») sans déceler et/ou omettant de faire état de l'information fausse et trompeuse décrite aux présentes dans les états financiers trimestriels et rapports de gestion trimestriels et annuels de Lion Électrique.

331. Dans le cadre du programme au cours du marché et du Placement du 16 décembre 2022, les (...) Souscripteurs se devaient d'effectuer une diligence raisonnable des affaires de Lion Électrique. Cette diligence inclut notamment la revue documentaire, la préparation d'une liste de questions adressées à l'équipe de direction suivie de séances de questions (les réponses qui semblent incomplètes ou évasives devraient servir de signal d'alarme déclenchant des questions complémentaires ou un examen plus approfondi), une visite du siège social et/ou des principaux établissements de Lion Électrique, un examen de ses plans d'affaires et données opérationnelles ainsi que des entretiens approfondis avec l'équipe de la direction, son personnel des finances et de la comptabilité et ses employés clés.

331.1 Lors de la publication des (...) Documents de placements, les Souscripteurs savaient ou avaient délibérément évité d'être informés que lesdits documents contenaient des informations fausses ou trompeuses. En effet, si les Souscripteurs avaient véritablement effectué une diligence raisonnable (« due diligence ») raisonnable et coutumière, incluant une diligence raisonnable adaptée au secteur d'activité et au stade de développement de Lion Électrique, et s'ils avaient respecté l'ensemble des règles, usages et pratiques auxquelles ils étaient assujettis au moment où ils ont approuvé les Documents de placements, ils auraient découvert les représentations fausses et trompeuses alléguées par le Demandeur, le tout tel qu'il appert du rapport d'expertise de M. Badawi, pièce R-256. Cette diligence raisonnable aurait conduit à la découverte d'une myriade de signaux d'alerte qui auraient incité les Souscripteurs à examiner de manière approfondie les problèmes de la Société, le tout tel qu'il appert du rapport d'expertise de M. Badawi, pièce R-256.

331.2 Tel qu'il appert du rapport d'expertise de M. Badawi (pièce R-256), les Souscripteurs avaient ou auraient dû avoir connaissance des nombreux signaux d'alerte qui, dans le cadre d'une diligence raisonnable coutumière et raisonnable, auraient déclenché une enquête approfondie. Parmi ces signaux figurent : l'historique de longue date de livraisons de véhicules défectueux qui, en réalité, n'étaient rien d'autre que des prototypes; la comptabilisation excessivement agressive de prétendues commandes de « clients », dont beaucoup ne concernaient pas de véritables clients; et les contraintes pesant sur la capacité de

production (qui était systématiquement en deçà des objectifs de production). Et pourtant, aucun de ces signaux d'alerte n'a été divulgué par les Souscripteurs.

331.3 Par conséquent, soit les Souscripteurs n'ont pas effectué une diligence raisonnable coutumière et raisonnable, soit ils ont sciemment ignoré la multitude de signaux d'alerte qui leur a été révélés au cours de leur diligence raisonnable.

332. Ayant agi à titre de courtiers engagés et/ou ayant attesté la véracité de documents contenant de l'information fausse et trompeuse et omettant de divulguer des faits et changements importants, les (...) Souscripteurs sont responsables des dommages subis par tous les membres du groupe envisagé.

333. En résumé, en raison des représentations fausses et trompeuses, omissions et manquements à l'obligation d'information occasionnelle des Défendeurs, le Demandeur invoque (i) contre tous les Défendeurs, un droit d'action relativement au marché primaire en vertu des articles 217 et suivants de la LVM, pour le compte des membres du sous-groupe du marché primaire envisagé; et (ii) contre les Défendeurs individuels et les Auditeurs, un droit d'action relativement au marché secondaire en vertu des articles 225.2 et suivants de la LVM, pour le compte des membres du sous-groupe de marché secondaire envisagé.

#### **B. Recours en responsabilité extracontractuelle en vertu du CCQ**

334. Les représentations fausses et trompeuses, omissions et manquements à l'obligation d'information occasionnelle décrits aux présentes engagent également la responsabilité extracontractuelle des Défendeurs en vertu de l'article 1457 CCQ.

335. Plus précisément, tout au long de la Période CCQ, (i) en publiant, autorisant, permettant ou acquiesçant à la publication de documents contenant de l'information fausse et trompeuse et/ou omettant de divulguer des faits importants (ii) en faisant, autorisant, permettant ou acquiesçant à des déclarations publiques contenant de l'information fausse et trompeuse et/ou omettant de divulguer des faits importants et (iii) manquant à leur obligation d'information occasionnelle bien qu'ils aient assuré les investisseurs du contraire, tel qu'énoncé aux paragraphes 317 à 333 ci-haut, les Défendeurs:

- (i) ont violé leur obligation d'agir avec le soin, la diligence et la compétence dont ferait preuve une personne prudente en pareilles circonstances ; et
- (ii) se sont engagés dans une ligne de conduite qui a artificiellement gonflé ou maintenu la valeur des titres de Lion Électrique.

336. Tout au long de la Période CCQ, les marchés boursiers sur lesquels transigent les titres de Lion Électrique étaient efficaces :
- (i) Les titres de Lion Électrique rencontraient les exigences d'inscription à la TSX et la NYSE et étaient activement négociés sur ces marchés hautement efficaces et automatisés;
  - (ii) La TSX et la NYSE ont plusieurs mainteneurs de marché dont la mission est de maintenir la liquidité des titres négociés sur ces marchés (y compris ceux de Lion Électrique);
  - (iii) À titre d'émetteur assujéti au Québec et dans d'autres provinces canadiennes, Lion Électrique déposait périodiquement des rapports publics auprès de l'AMF et divers autres organismes mandatés pour encadrer le secteur financier;
  - (iv) Lion Électrique communiquait régulièrement avec ses investisseurs par le biais de divers canaux de communication, y compris la diffusion régulière de communiqués et des communications périodiques avec des analystes en valeurs mobilières, des membres de la presse financière et/ou le public par l'entremise de téléconférences et/ou webdiffusions audio; et
  - (v) Lion Électrique était suivie par au moins huit analystes en valeurs mobilières provenant de grandes sociétés de courtage et ces derniers ont rédigé des rapports qui ont été distribués aux clients de leur société de courtage respective.

le tout le tout tel qu'il appert notamment du rapport d'expertise du Dr. Feinstein, pièce R-185.

337. Compte tenu de ce qui précède, les marchés ont promptement digéré et incorporé toute l'information publique disponible concernant Lion Électrique et ont reflété cette information dans la valeur des titres de Lion Électrique, le tout le tout tel qu'il appert notamment du rapport d'expertise du Dr. Feinstein, pièce R-185.

337.1 De plus, Lion Électrique bénéficiait de l'aura de crédibilité et de probité que lui procuraient les Auditeurs et les Souscripteurs.

337.2 Ayant (i) exprimé une opinion sans réserve dans les ÉF annuels 2021 (pièce R-15), les ÉF annuels 2022 (pièce R-16) et les ÉF annuels 2023 (pièce R-17), (ii) consenti à ce que leur nom soit mentionné dans le Prospectus de base qui a lui-même servi de base au Supplément de prospectus du 17 juin 2022, au Supplément de prospectus du 12 décembre 2022 et au Supplément de prospectus du 13 décembre 2022, et que soient utilisés les ÉF annuels 2021 (le tout tel qu'il appert du consentement des Auditeurs, pièce R-161) et (iii) attesté de la véracité de l'information contenue dans le Prospectus de base (pièce R-27) – tous truffés de

représentations fausses et trompeuses, d'omissions et de manquements à l'obligation d'information continue, les Auditeurs ont commis des fautes.

337.3 Si les Auditeurs avaient suivi les règles comptables applicables, ils auraient modifié leur opinion pour refléter les lacunes identifiées dans le rapport d'expertise de M. Amador, pièce R-255, soit en émettant un avis avec une réserve, soit en s'abstenant d'émettre un avis. Un tel geste de la part des Auditeurs aurait alerté le marché et braqué les projecteurs sur la Société.

338. (...) Quant aux Souscripteurs, en attestant de la véracité du Prospectus de base (pièce R-27), du Supplément de prospectus du 17 juin 2022 (pièce R-33), du Supplément de prospectus du 12 décembre 2022 (pièce R-36) ainsi que des documents qui y sont intégrés par renvoi, y compris :

- (i) le Formulaire 20-F 2021 (pièce R-3) ;
- (ii) les ÉF annuels 2021 (pièce R-15) ;
- (iii) le Rapport de gestion annuel 2021 (pièce R-28) ;
- (iv) les Rapports de gestion T1 2022 (pièce R-30) et T3 2022 (pièce R-39) ; et
- (v) les ÉF T1 2022 (pièce R-29) et T3 2022 (pièce R-40) ;

tous truffés de représentations fausses et trompeuses, d'omissions et de manquements à l'obligation d'information continue, les (...) Souscripteurs ont commis des fautes.

339. Si les (...) Souscripteurs avaient effectué une diligence raisonnable des affaires de Lion Électrique, ils auraient soit divulgué la vérité, soit refusé de signer l'attestation requise en vertu du Règlement 41-101 sur les obligations générales relatives au prospectus, le tout tel qu'il appert notamment du rapport d'expert de M. Badawi, pièce R-256. L'un ou l'autre de ces événements aurait braqué les projecteurs sur la Société (...) et empêché Lion Électrique d'effectuer les placements décrits aux présentes (...).

340. Tout au long de la Période CCQ, le Demandeur ainsi que les membres du groupe envisagé ont inconsciemment acheté des titres de Lion Électrique à des prix artificiellement gonflés en (i) se fiant aux représentations fausses et trompeuses, omissions et manquements à l'obligation d'information continue des Défendeurs et/ou (ii) se fondant et se fiant sur l'intégrité du prix au marché des titres de Lion Électrique et sur le fait que les représentations, déclarations et documents des Défendeurs reflétaient le portrait complet et fidèle de la situation financière, des activités, opérations et capital de Lion Électrique.

341. Si les faits importants omis et/ou faussement représentés et les manquements à l'obligation d'information continue avaient été divulgués, le Demandeur ainsi que les membres du groupe envisagé n'auraient pas acheté des titres de Lion Électrique à des prix artificiellement gonflés et ne reflétant pas leur véritable valeur.
342. Au fil du temps et (...) par l'entremise de rectifications partielles et/ou matérialisations des risques non divulgués qui se sont produites entre le 9 mai 2023 et le 16 décembre 2024, la vérité a finalement été révélée aux membres du groupe envisagé. Au cours de cette période, les titres de Lion Électrique ont chuté précipitamment car l'inflation artificielle causée par l'inconduite des Défendeurs s'est dissipée de la valeur des titres de la Société, causant une perte économique réelle aux membres du groupe envisagé qui ont acheté des titres de Lion Électrique au cours de la Période CCQ. Ce n'est qu'en décembre 2024 que l'entière vérité est connue du marché, de sorte qu'il n'y avait plus d'inflation artificielle dans la valeur des titres de Lion Électrique attribuable à l'inconduite des Défendeurs.
343. Les dommages pécuniaires subis par les membres du groupe envisagé sont le résultat direct et immédiat des représentations fausses et trompeuses, omissions et manquements à l'obligation d'information continue des Défendeurs.
344. Les Défendeurs sont solidairement responsables envers les membres du groupe envisagé.
345. Le recours en responsabilité extracontractuelle des membres du groupe envisagé n'est pas prescrit. Au plus tôt, ce n'est qu'à compter de la publication des articles de journaux dans le Journal de Montréal le 25 novembre 2024 que le Demandeur et les membres du groupe envisagé ont été concrètement informés pour la première fois des représentations fausses et trompeuses, omissions et/ou manquements à l'obligation d'information continue donnant ouverture à la responsabilité des Défendeurs.

## **VII. LES ALLEGATIONS PROPRES A L'ACTION COLLECTIVE (ART. 575 C.P.C.)**

### **A. Les demandes des membres soulèvent des questions de droit ou de faits identiques, similaires ou connexes**

346. Les questions de droit et de faits identiques, similaires ou connexes reliant chaque membre du groupe envisagé aux Défendeurs et que le Demandeur entend faire adjuquer par l'action collective sont :
  1. Au cours des Périodes, les Défendeurs individuels ont-ils autorisé, permis ou acquiescé à la publication de documents ou déclarations publiques, contenant de l'information de nature à induire en erreur sur un fait dont il est raisonnable de s'attendre qu'il ait un effet appréciable sur le cours ou la valeur des titres de Lion Électrique ?

- (a) Le cas échéant, lesquels ?
  - (b) Le cas échéant, et sauf s'il s'agit d'un Document essentiel, lors de la publication du document ou lors de la déclaration publique, les Défendeurs savaient-ils ou avaient-ils délibérément évité d'être informés que le document ou la déclaration publique contenait une information fausse ou trompeuse ou avaient-ils commis une faute lourde relativement à la publication du document ou à la déclaration publique ?
  - (c) Le cas échéant, les Auditeurs ont-ils émis un avis contenant l'information fausse et trompeuse qui a été repris sous une forme quelconque dans ces documents avec leur consentement écrit ?
2. Au cours des Périodes, les Défendeurs individuels ont-ils autorisé, permis ou acquiescé à un manquement à l'obligation d'information occasionnelle en omettant d'aviser les membres du groupe d'un changement dans l'activité, l'exploitation ou le capital de Lion Électrique dont il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il ait un effet appréciable sur le cours ou la valeur de l'un de ses titres?
- (a) Le cas échéant, les Défendeurs Larochelle, Akoma, Bair, Payne, Parker, Perras, Ringuet, Roccia et Wilkie savaient-ils ou avaient-ils délibérément évité d'être informés qu'il y avait un changement et que ce dernier constituait un changement important, ou avaient-ils commis une faute lourde relativement au manquement à l'obligation d'information occasionnelle ?
3. Au cours des Périodes, les titres de Lion Électrique ont-ils fait l'objet d'un placement effectué avec un prospectus contenant de l'information de nature à induire en erreur sur un fait dont il est raisonnable de s'attendre qu'il ait un effet appréciable sur le cours ou la valeur des titres de Lion Électrique ?
- (a) Le cas échéant, dans le cadre de quel(s) placement(s) ?
  - (b) Le cas échéant, les Placeurs de compte et Preneurs fermes étaient-ils des courtiers engagés envers Lion Électrique et/ou tenus de signer une attestation dans le prospectus ?
  - (c) Le cas échéant, les Auditeurs ont-ils émis un avis contenant l'information fausse et trompeuse qui a été repris sous une forme quelconque dans ces documents avec leur consentement écrit ?

4. Les Défendeurs ont-ils manqué à leurs obligations extracontractuelles, notamment à leur obligation de bonne foi, prudence et diligence, envers les membres du groupe envisagé en vertu des dispositions du *Code civil du Québec* ?
5. Les membres du groupe envisagé ont-ils subi des dommages en raison des fautes commises par les Défendeurs ? Le cas échéant, quelle est la valeur desdits dommages ?
6. Les Défendeurs sont-ils responsables pour les dommages subis par les membres du groupe envisagé ? Le cas échéant, sont-ils solidairement responsables desdits dommages ?

**B. Les faits allégués paraissent justifier les conclusions recherchées**

347. Les conclusions que le Demandeur recherche contre les Défendeurs et qui sont justifiées à la lumière des faits allégués aux présentes sont :
1. **ACCUEILLIR** la Demande introductive d'instance en dommages-intérêts et l'action collective du Demandeur contre les Défendeurs ;
  2. **CONDAMNER** les Défendeurs à payer solidairement à chaque membre du groupe des dommages-intérêts et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes ;
  3. **CONDAMNER** les Défendeurs à payer sur l'ensemble de ces sommes l'intérêt légal ainsi que l'indemnité additionnelle prévue au *Code civil du Québec*, tous deux calculés à compter de la date de signification de la *Demande pour autorisation d'exercer une action collective et pour autorisation d'intenter une action en dommages-intérêts en vertu de la section II du chapitre II du titre VIII de la Loi sur les valeurs mobilières* ;
  4. **ORDONNER** que la réclamation de chacun des membres du groupe fasse l'objet d'une liquidation individuelle ou, si ce procédé s'avère impraticable ou trop onéreux, **ORDONNER** la distribution du reliquat des montants recouverts collectivement aux fins d'être utilisés pour introduire des mesures qui bénéficieront aux membres du groupe et dont la nature sera déterminée par le Tribunal, conformément notamment aux dispositions de l'article 597 du *Code de procédure civile*.
  5. **LE TOUT** avec frais de justice, y compris les frais d'experts, d'avis et d'administration.

**C. La composition du groupe envisagé rend difficile ou peu pratique l'application des règles sur le mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou sur la jonction d'instance**

348. En date du 6 novembre 2024, Lion Électrique a un total de (i) 226 217 541 actions ordinaires, inscrites à la TSX et à la NYSE, (ii) 27 111 623 bons de souscription du regroupement d'entreprises, inscrits à la TSX sous le symbole « LEV WT » et au NYSE sous le symbole « LEV WS », et (iii) 22 637 795 bons de souscription de 2022, inscrits à la TSX sous le symbole « LEV WT.A » et au NYSE sous le symbole « LEV WS.A », le tout tel qu'il appert du Rapport de gestion T3 2024, pièce R-52.
349. Au cours de la Période LVM, en moyenne 410 876 transactions d'actions ordinaires de Lion Électrique sont effectuées quotidiennement sur la TSX et 1 183 055 sur la NYSE, le tout tel qu'il appert des tableaux de données extraits de Bloomberg, pièce R-47 *en liasse*.
350. Le Demandeur estime que le groupe envisagé est composé de plusieurs milliers de personnes.
351. Il est difficile, voire impossible, d'identifier ou de retracer la totalité des membres du groupe envisagé et de les contacter pour obtenir un mandat d'ester en justice pour le compte d'autrui ou pour procéder par jonction d'instance.
352. Il est donc approprié de procéder par voie d'action collective afin que les membres du groupe envisagé puissent faire valoir leurs droits respectifs et aient accès à la justice.

**D. Le Demandeur est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres**

353. Le Demandeur demande que le statut de Représentant du groupe envisagé lui soit attribué.
354. Le Demandeur est en mesure d'assurer une représentation adéquate des membres du groupe envisagé. En outre, il a la capacité et l'intérêt pour représenter tous les membres du groupe envisagé.
355. Le Demandeur est disposé à gérer la présente action collective dans l'intérêt des membres du groupe envisagé et il est déterminé à mener à terme le présent dossier, le tout au bénéfice de tous les membres du groupe envisagé, ainsi qu'à consacrer le temps nécessaire à la présente affaire, tant devant la Cour supérieure que devant le Fonds d'aide aux actions collectives, le cas échéant, ainsi qu'à collaborer avec ses avocats.
356. Le Demandeur est disposé à consacrer le temps nécessaire pour collaborer avec les membres du groupe envisagé qui se feront connaître et à les tenir informés.

357. À cet égard, de façon concomitante au dépôt de la présente Demande, le Demandeur et ses avocats mettent en ligne une page Internet qui permet aux membres du groupe envisagé de se renseigner sur le présent dossier et de s'inscrire à une lettre d'information électronique sur les développements à venir. En outre, des avocats répondront, de temps à autre et au besoin, aux questions des membres du groupe envisagé.
358. Le Demandeur a donné mandat à ses avocats d'obtenir tous les renseignements pertinents au présent dossier et se tiendra informé des développements.
359. Le Demandeur est de bonne foi et entreprend une action collective dans l'unique but de faire en sorte que les droits des membres du groupe envisagé soient reconnus et qu'il soit remédié aux préjudices que chacun d'eux a subis.
360. Le Demandeur n'a aucun conflit d'intérêts avec les autres membres du groupe envisagé et est représenté par des avocats d'expérience.
361. Le Demandeur propose que l'action collective soit exercée devant la Cour supérieure siégeant dans le district judiciaire de Montréal parce que plusieurs des Défendeurs y ont leur siège social et que plusieurs des membres du groupe envisagé y sont domiciliés.

**POUR CES MOTIFS, PLAISE A LA COUR :**

- A. **ACCUEILLIR** la Demande modifiée pour autorisation d'intenter une action en dommages-intérêts en vertu de l'article 225.4 de la *Loi sur les valeurs mobilières*;
- B. **ACCUEILLIR** la Demande modifiée pour autorisation d'exercer une action collective en vertu des articles 574 et suivants du *Code de procédure civile*;
- C. **AUTORISER** l'exercice de l'action collective contre les Défendeurs au nom et pour le compte du groupe suivant :

En vertu des dispositions du CCQ :

Toute personne qui a acquis un ou des titres de La Compagnie Électrique Lion sur un marché primaire ou secondaire entre le 7 mai 2021 et le 15 décembre 2024 inclusivement.

En vertu des dispositions de la LVM:

Toute personne qui a acquis un ou des titres de La Compagnie Électrique Lion sur un marché primaire ou secondaire entre le 24 février 2022 et le 15 décembre 2024 inclusivement.

- D. **ATTRIBUER** au Demandeur le statut de Représentant aux fins d'exercer ladite action collective au nom et pour le compte du groupe.
- E. **IDENTIFIER** comme suit les principales questions de faits et de droit qui seront traitées collectivement :
1. Au cours des Périodes, les Défendeurs individuels ont-ils autorisé, permis ou acquiescé à la publication de documents ou déclarations publiques, contenant de l'information de nature à induire en erreur sur un fait dont il est raisonnable de s'attendre qu'il ait un effet appréciable sur le cours ou la valeur des titres de Lion Électrique ?
    - (a) Le cas échéant, lesquels ?
    - (b) Le cas échéant, et sauf s'il s'agit d'un Document essentiel, lors de la publication du document ou lors de la déclaration publique, les Défendeurs savaient-ils ou avaient-ils délibérément évité d'être informés que le document ou la déclaration publique contenait une information fautive ou trompeuse ou avaient-ils commis une faute lourde relativement à la publication du document ou à la déclaration publique ?
    - (c) Le cas échéant, les Auditeurs ont-ils émis un avis contenant l'information fautive et trompeuse qui a été repris sous une forme quelconque dans ces documents avec leur consentement écrit ?
  2. Au cours des Périodes, les Défendeurs individuels ont-ils autorisé, permis ou acquiescé à un manquement à l'obligation d'information occasionnelle en omettant d'aviser les membres du groupe d'un changement dans l'activité, l'exploitation ou le capital de Lion Électrique dont il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il ait un effet appréciable sur le cours ou la valeur de l'un de ses titres ?
    - (a) Le cas échéant, les Défendeurs Larochelle, Akoma, Bair, Payne, Parker, Perras, Ringuet, Roccia et Wilkie savaient-ils ou avaient-ils délibérément évité d'être informés qu'il y avait un changement et que ce dernier constituait un changement important, ou avaient-ils commis une faute lourde relativement au manquement à l'obligation d'information occasionnelle ?
  3. Au cours des Périodes, les titres de Lion Électriques ont-ils fait l'objet d'un placement effectué avec un prospectus contenant de l'information de nature à induire en erreur sur un fait dont il est raisonnable de s'attendre qu'il ait un effet appréciable sur le cours ou la valeur des titres de Lion Électrique ?

- (a) Le cas échéant, dans le cadre de quel(s) placement(s) ?
  - (b) Le cas échéant, les Placeurs de compte et Preneurs fermes étaient-ils des courtiers engagés envers Lion Électrique et/ou tenus de signer une attestation dans le prospectus ?
  - (c) Le cas échéant, les Auditeurs ont-ils émis un avis contenant l'information fausse et trompeuse qui a été repris sous une forme quelconque dans ces documents avec leur consentement écrit ?
- 4. Les Défendeurs ont-ils manqué à leurs obligations extracontractuelles, notamment à leur obligation de bonne foi, prudence et diligence, envers les membres du groupe envisagé en vertu des dispositions du *Code civil du Québec* ?
  - 5. Les membres du groupe envisagé ont-ils subi des dommages en raison des fautes commises par les Défendeurs ? Le cas échéant, quelle est la valeur desdits dommages ?
  - 6. Les Défendeurs sont-ils responsables pour les dommages subis par les membres du groupe envisagé? Le cas échéant, sont-ils solidairement responsables desdits dommages ?

F. **IDENTIFIER** comme suit les conclusions recherchées qui s'y rattachent :

- 1. **ACCUEILLIR** la Demande introductive d'instance en dommages-intérêts et l'action collective du Demandeur contre les Défendeurs;
- 2. **CONDAMNER** les Défendeurs à payer solidairement à chaque membre du groupe des dommages-intérêts et **ORDONNER** le recouvrement collectif de ces sommes;
- 3. **CONDAMNER** les Défendeurs à payer sur l'ensemble de ces sommes l'intérêt légal ainsi que l'indemnité additionnelle prévue au *Code civil du Québec*, tous deux calculés à compter de la date de signification de la *Demande pour autorisation d'exercer une action collective et pour autorisation d'intenter une action en dommages-intérêts en vertu de la section II du chapitre II du titre VIII de la Loi sur les valeurs mobilières*;
- 4. **ORDONNER** que la réclamation de chacun des membres du groupe fasse l'objet d'une liquidation individuelle ou, si ce procédé s'avère impraticable ou trop onéreux, **ORDONNER** la distribution du reliquat des montants recouverts collectivement aux fins d'être utilisés pour introduire des mesures qui bénéficieront aux membres du groupe et

dont la nature sera déterminée par le Tribunal, conformément notamment aux dispositions de l'article 597 du *Code de procédure civile*.

5. **LE TOUT** avec frais de justice, y compris les frais d'experts, d'avis et d'administration.
- G. **DECLARER** qu'à moins d'exclusion, les membres du groupe seront liés par tout jugement à intervenir sur l'action collective de la manière prévue à la Loi;
- H. **FIXER** le délai d'exclusion à trente (30) jours après la date de publication de l'avis aux membres, délai à l'expiration duquel les membres du groupe qui ne se seront pas prévalus des moyens d'exclusion seront liés par tout jugement à intervenir;
- I. **ORDONNER** à la Compagnie Lion Électrique de notifier dans les soixante (60) jours du jugement à intervenir sur la présente Demande un avis aux membres du groupe, à leur dernière adresse courriel ou civique connue, conformément aux dispositions de l'article 579 du *Code de procédure civile*; et
- J. **ORDONNER** à la Compagnie Lion Électrique de faire publier l'avis aux membres conforme aux dispositions de l'article 579 du *Code de procédure civile* sur le carrousel de la première page du site web [www.thelionelectric.com](http://www.thelionelectric.com), ainsi qu'un samedi dans la section (...) actualités des quotidiens La Presse +, Le Soleil et The Gazette, de même que dans tout autre média ou par tout autre moyen qu'il plaira au Tribunal de fixer;
- K. **LE TOUT** avec frais de justice, y compris les frais d'experts et d'avis.

MONTREAL, le 31 mars 2026

*Scott + Scott Avocats*

**SCOTT+SCOTT AVOCATS**

**Me Emilie B. Kokmanian**

[ekokmanian@scott-scott.com](mailto:ekokmanian@scott-scott.com)

(Code d'impliqué: BS3305)

306, Place d'Youville, bureau B-10

Montréal (Québec) H2Y 2B6

Téléphone : (646) 992-4754

Télécopieur : (212) 223-6334

Référence : 25023

Avocats du Demandeur

**AVIS DE PRESENTATION**

---

<b>À :</b>	<b>MARC BEDARD</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2	-et-	<b>NICOLAS BRUNET</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2
	<b>RICHARD COULOMBE</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2	-et-	<b>BRIAN PIERN</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2
	<b>YANNICK POULIN</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2	-et-	<b>PIERRE LAROCHELLE</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2
	<b>LATASHA AKOMA</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2	-et-	<b>SHEILA COLLEEN BAIR</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2
	<b>ANN L. PAYNE</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2	-et-	<b>DANE L. PARKER</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2
	<b>PIERRE-OLIVIER PERRAS</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2	-et-	<b>MICHEL RINGUET</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2
	<b>LORENZO ROCCIA</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2	-et-	<b>PIERRE WILKIE</b> 921 ch. de la Rivière-du-Nord Saint-Jérôme (Québec) J7Y 5G2
	<b>RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON S.E.N.C.R.L.</b> 2000-600 rue De La Gauchetière Ouest Montréal (Québec) H3B 4L8	-et-	<b>FINANCIERE BANQUE NATIONALE INC.</b> 400-1155 rue Metcalfe Montréal (Québec) H3B 4S9

**B. RILEY SECURITIES, INC.**  
11100 Santa Monica Blvd.,  
Suite 800  
Los Angeles (California, USA)  
90025

-et- **BARCLAYS CAPITAL CANADA INC**  
#4910, 333 Bay Street, Box #9  
Toronto (Ontario)  
M5H 2R2

**BMO NESBITT BURNS INC.**  
3200-1501 av. McGill College  
Montréal (Québec)  
H3A 3M8

-et- **VALEURS MOBILIERES DESJARDINS INC.**  
300-1170 rue Peel  
Montréal (Québec)  
H3B 0A9

**ROTH CANADA INC.**  
3500-800 rue du Square  
Victoria  
Montréal (Québec)  
H3C 0B4

-et- **VALEURS MOBILIERES BANQUE  
LAURENTIENNE INC.**  
620-1360 boul. René-Lévesque  
Ouest  
Montréal (Québec)  
H3G 0E8

**RAYMOND JAMES LTÉE,**  
3000-1800 av. McGill College  
Montréal (Québec)  
H3A 3J6

**PRENEZ AVIS** que la *Demande modifiée pour autorisation d'exercer une action collective et pour autorisation d'intenter une action en dommages-intérêts en vertu de la section II du chapitre II du titre VIII de la Loi sur les valeurs mobilières – 31 mars 2026* sera présentée devant la Cour supérieure au Palais de justice de Montréal, situé au 1, rue Notre-Dame Est, dans la ville et le district de Montréal, à une date à être déterminée par le juge coordonnateur de la chambre des actions collectives.

**VEUILLEZ AGIR EN CONSEQUENCE.**

MONTREAL, le 31 mars 2026

*Scott + Scott Avocats*

**SCOTT+SCOTT AVOCATS**

**Me Emilie B. Kokmanian**

ekokmanian@scott-scott.com

(Code d'impliqué: BS3305)

306, Place d'Youville, bureau B-10

Montréal (Québec) H2Y 2B6

Téléphone : (646) 992-4754

Télécopieur : (212) 223-6334

Référence : 25023

Avocats du Demandeur

CANADA

PROVINCE DE QUEBEC  
DISTRICT DE MONTREAL

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

---

N°: 500-06-001366-257

**ADAM B. MULHALL**

*Demandeur*

c.

**MARC BÉDARD ET ALS**

*Défendeurs*

---

**LISTE DES PIÈCES DU DEMANDEUR AU SOUTIEN DE LA DEMANDE MODIFIÉE POUR  
AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION COLLECTIVE ET POUR AUTORISATION D'INTENTER UNE  
ACTION EN DOMMAGES-INTERETS EN VERTU DE LA SECTION II DU CHAPITRE II DU TITRE VIII DE  
LA LOI SUR LES VALEURS MOBILIERES – 31 MARS 2026  
(ART. 571, 574 ET SUIVANTS C.P.C.)**

---

- Pièce R-1A**    Projet de la Demande introductive d'instance ;
- Pièce R-2:**    État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de Lion Électrique ;
- Pièce R-3:**    Formulaire 20-F pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 publié le 30 mars 2022;
- Pièce R-4:**    Notice annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 publiée le 29 février 2024 ;
- Pièce R-5:**    Capture d'écran provenant de « *The Lion Electric Co. – Gouvernance – Équipe de direction* » ;
- Pièce R-6:**    Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 11 septembre 2023 intitulé « Lion Électrique nomme Nicolas Burnet au poste de président ; Richard Coulombe succèdera au poste de chef de la direction financière » ;
- Pièce R-7:**    Annexe 51-102A3 Déclaration de changement important datée du 1<sup>er</sup> décembre 2024 ;
- Pièce R-8:**    Communiqué de de Lion Électrique presse daté du 11 mai 2021 intitulé « Brian Piern nommé Chef des affaires commerciales (CCO) chez Lion Électrique » ;

- Pièce R-9:** Communiqué de presse de Merchants Fleet daté du 30 avril 2024 intitulé « *Merchants Fleet Hires Brian Piern as Vice President of Regional Sales* » ;
- Pièce R-10:** Communiqué de presse de la SEC daté du 28 septembre 2023 intitulé « *SEC Charges Electric Vehicle Co. for Misleading Revenue Projections Ahead of SPAC Merger* » ;
- Pièce R-11:** *Stipulation and Agreement of Settlement* déposé devant la *United States District Court Southern District of New York* le 8 décembre 2023 dans le dossier portant le numéro de 1:21-cv-02002-JLR ;
- Pièce R-12:** Avis de convocation à l'assemblée annuelle des actionnaires et circulaire de sollicitation de procurations de la direction publiés le 15 avril 2024 ;
- Pièce R-13:** Avis de convocation à l'assemblée annuelle des actionnaires et circulaire de sollicitation de procurations de la direction 2022 publiés le 6 avril 2022 ;
- Pièce R-14:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Raymond Chabot Grant Thornton s.e.n.c.r.l. ;
- Pièce R-15:** États financiers annuels consolidés de Lion Électrique aux 31 décembre 2021, 2020 et 2019 publiés le 24 février 2022 ;
- Pièce R-16:** États financiers consolidés de la Société aux 31 décembre 2022 et 2021 publiés le 10 mars 2022 ;
- Pièce R-17:** États financiers consolidés de la Société aux 31 décembre 2023 et 31 décembre 2022 publiés le 29 février 2024 ;
- Pièce R-18:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant la Financière Banque Nationale inc. ;
- Pièce R-19:** Capture d'écran du *California Secretary of State Business Search* relativement à B. Riley Securities, Inc. ;
- Pièce R-20:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Barclays Capital Canada inc. ;
- Pièce R-21:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant BMO Nesbitt Burns, inc. ;
- Pièce R-22:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Valeurs mobilières Desjardins inc. ;
- Pièce R-23:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Roth Canada inc. ;
- Pièce R-24:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Valeurs mobilières Banque Laurentienne inc. ;

- Pièce R-25:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises concernant Raymond James ;
- Pièce R-26:** Captures d'écran provenant de « Les courtiers que nous réglementons | Organisme canadien de réglementation des investissements » ;
- Pièce R-27:** (...) Prospectus préalable de base simplifié daté du 17 juin 2022;
- Pièce R-28:** Rapport de gestion pour les périodes de trois mois et 12 mois closes le 31 décembre 2021 publié le 14 février 2022 ;
- Pièce R-29:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 31 mars 2022 et pour la période de trois mois close à cette date publiés le 3 mai 2022 ;
- Pièce R-30:** Rapport de gestion pour la période de trois mois close le 31 mars 2022 publié le 3 mai 2022 ;
- Pièce R-31:** (...) Rapport à l'égard de Marc Bédard intitulé « Insider transaction detail » tiré du Système électronique de déclaration des initiés ;
- Pièce R-32:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 17 juin 2022 intitulé « Lion Électrique établit un programme transfrontalier de placement au cours du marchés de 125 000 000 \$ US » ;
- Pièce R-33:** Supplément de prospectus du 17 juin 2022 publié le 17 juin 2022 ;
- Pièce R-34:** *Equity Distribution Agreement* daté du 17 juin 2022 ;
- Pièce R-35:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 16 décembre 2022 intitulé « Lion Électrique clôture le placement public commercialisé précédemment annoncé » ;
- Pièce R-36:** Supplément de prospectus du 12 décembre 2022 daté du 12 décembre 2022 ;
- Pièce R-37:** Supplément de prospectus du 13 décembre 2022 daté du 13 décembre 2022 ;
- Pièce R-38:** *Underwriting Agreement* daté du 12 décembre 2022 ;
- Pièce R-39:** Rapport de gestion pour les périodes de trois et de neuf mois closes le 30 septembre 2022 publié le 10 novembre 2022 ;
- Pièce R-40:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 septembre 2022 et pour les périodes de trois et de neuf mois closes les 30 septembre 2022 et 2021 publiés le 10 novembre 2022 ;
- Pièce R-41:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 17 janvier 2023 intitulé « Lion Électrique annonce l'exercice intégral et la clôture de l'option de surallocation dans le cadre du placement public précédemment annoncé » ;
- Pièce R-42:** Notice annuelle pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 publiée le 10 mars 2023 ;

- Pièce R-43:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 30 novembre 2020 intitulé « *The Lion Electric Company and Northern Genesis Acquisition Corp. Announce Merger and Commitments for \$200 million in a PIPE ; Combined Company Expected to be Listed on NYSE* » ;
- Pièce R-44:** Prospectus daté du 5 mai 2021 publié le 6 mai 2021 ;
- Pièce R-45:** Présentation aux investisseurs du mois de novembre 2020 ;
- Pièce R-46:** Transcription de la téléconférence aux investisseurs daté du 30 novembre 2020 intitulé « *The Lion Electric Company Merger with Northern Genesis Acquisition Corp.* » ;
- Pièce R-47:** Tableaux de données des titres de Lion Électrique extraits de Bloomberg *en liasse* ;
- Pièce R-48:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 25 mars 2021 intitulé « Lion Électrique obtient sa plus grosse commande de camions à ce jour avec 100 camions zéro émission de Pride Group Enterprises » ;
- Pièce R-49:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 6 mai 2021 intitulé « Lion Électrique clôture le regroupement d'entreprises avec Northern Genesis Acquisition Corp. et fera ses débuts en tant que société cotée en bourse » ;
- Pièce R-50:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 7 mai 2021 intitulé « Lion Électrique annonce la construction d'une usine de fabrication en Illinois, la plus grande usine de véhicules 100% électriques de poids moyens et lourds aux États-Unis » ;
- Pièce R-51:** Renseignements du profil de la Société sur SEDAR ;
- Pièce R-52:** Rapport de gestion pour les périodes de trois et de neuf mois closes le 30 septembre 2024 daté du 6 novembre 2024 publié le 6 novembre 2024 ;
- Pièce R-53:** Article de Radio-Canada publié le 6 janvier 2025 intitulé « Six anciens de Lino Électrique racontent 'le flop' des camions québécois » ;
- Pièce R-54:** Article du Journal de Montréal publié le 25 novembre 2024 intitulé « 'Plus importante commande de l'histoire de Lion' : zéro camion livré sur 50 au CN » ;
- Pièce R-55:** Article de Radio-Canada publié le 16 janvier 2025 intitulé « Plus de 700 investisseurs accusent Lion Électrique de les avoir induits en erreur » ;
- Pièce R-56:** Article publié sur le site internet centralmaine.com le 4 février 2025 intitulé « *Maine technician explains why he quit his job at Lion Electric Co. After 4 months* » ;
- Pièce R-57:** Bulletins de l'équipe Amazon datés du 7 mai 2024 et du 14 janvier 2025 *en liasse* ;

- Pièce R-58:** Présentation aux investisseurs pour le mois de mai 2022 ;
- Pièce R-59:** Présentation aux investisseurs pour le mois d'août 2023 ;
- Pièce R-60:** Présentation aux investisseurs pour le mois novembre 2024 ;
- Pièce R-61:** Captures d'écran caviardées provenant de « *Sales Pipeline : Estimated Revenue grouped by : Pipeline Phase* » prises par AE4 le 4 mars 2022 à 12h51 et 14h56 *en liasse* ;
- Pièce R-62:** Présentation aux investisseurs du mois de novembre 2022 ;
- Pièce R-63:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 17 mai 2021 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats financiers du premier trimestre de 2021 à la suite de son inscription à la bourse » ;
- Pièce R-64:** Rapport de gestion pour le trimestre clos le 31 mars 2021 publié le 18 mai 2021 ;
- Pièce R-65:** États financiers intermédiaires consolidés résumés le 31 mars 2021 et 2020 publiés le 18 mai 2021 ;
- Pièce R-66:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le premier trimestre de 2021 tenue le 17 mai 2021 ;
- Pièce R-67:** « Earnings Call Presentation » pour le premier trimestre de 2021 ;
- Pièce R-68:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 13 août 2021 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats financiers du deuxième trimestre de 2021 » ;
- Pièce R-69:** Rapport de gestion pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2021 publié le 13 août 2021 ;
- Pièce R-70:** États financiers intermédiaires consolidés résumés aux 30 juin 2021 et 2020 et pour les trimestres et semestres clos à ces dates publiés le 13 août 2021 ;
- Pièce R-71:** Attestations datées du 13 août 2021 *en liasse* ;
- Pièce R-72:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le second trimestre de 2021 tenue le 13 août 2021 ;
- Pièce R-73:** « Earnings Call Presentation » pour le second trimestre de 2021 ;
- Pièce R-74:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 10 novembre 2021 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats financiers du troisième trimestre de 2021 » ;
- Pièce R-75:** Rapport de gestion pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2021 publié le 10 novembre 2021 ;
- Pièce R-76:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 septembre 2021 et pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2021 et 2020 publiés le 10 novembre 2021 ;

- Pièce R-77:** Attestations datées du 10 novembre 2021 *en liasse* ;
- Pièce R-78:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le troisième trimestre de 2021 tenue le 11 novembre 2021 ;
- Pièce R-79:** « Earnings Call Presentation » pour le troisième trimestre de 2021 ;
- Pièce R-80:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 24 février 2022 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2021 » ;
- Pièce R-81:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour l'exercice de 2021 tenue le 25 février 2022 ;
- Pièce R-82:** Présentation aux investisseurs du mois de mars 2022 ;
- Pièce R-83:** Attestations datées du 29 mars 2022 *en liasse* ;
- Pièce R-84:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 3 mai 2022 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats pour le premier trimestre de 2022 » ;
- Pièce R-85:** Attestations datées du 3 mai 2022 ;
- Pièce R-86:** Téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le premier trimestre de 2022 tenue le 4 mai 2022 ;
- Pièce R-87:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 5 août 2022 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats pour le deuxième trimestre de 2022 » ;
- Pièce R-88:** Rapport de gestion pour les périodes de trois et de six mois closes le 30 juin 2022 publié le 5 août 2022 ;
- Pièce R-89:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2022 et pour les périodes de trois et de six mois closes à cette date publiés le 5 août 2022 ;
- Pièce R-90:** Attestations datées du 5 août 2022 *en liasse* ;
- Pièce R-91:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le second trimestre de 2022 tenue le 5 août 2022 ;
- Pièce R-92:** Présentation aux investisseurs du mois d'août 2022 ;
- Pièce R-93:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 10 novembre 2022 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats pour le troisième trimestre de 2022 » ;
- Pièce R-94:** Attestations datées du 10 novembre 2022 *en liasse* ;
- Pièce R-95:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le troisième trimestre de 2022 tenue le 10 novembre 2022 ;

- Pièce R-96:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 10 mars 2023 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats pour le quatrième trimestre et de l'exercice 2022 » ;
- Pièce R-97:** Rapport de gestion pour les périodes de trois mois et 12 mois closes le 31 décembre 2022 publié le 10 mars 2023 ;
- Pièce R-98:** Formulaire 40-F pour l'exercice de 2022 ;
- Pièce R-99:** Attestations datées du 10 mars 2022 *en liasse* ;
- Pièce R-100:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour l'exercice de 2022 tenue le 10 mars 2023 ;
- Pièce R-101:** Présentation aux investisseurs du mois de mars 2023 ;
- Pièce R-102:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 9 mai 2023 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats pour le premier trimestre de 2023 » ;
- Pièce R-103:** Rapport de gestion pour la période de trois mois close le 31 mars 2023 publié le 9 mai 2023 ;
- Pièce R-104:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 31 mars 2023 et pour les périodes de trois mois closes les 31 mars 2023 et 2022 publiés le 9 mai 2023 ;
- Pièce R-105:** Attestations datées du 9 mai 2023 *en liasse* ;
- Pièce R-106:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le premier trimestre de 2023 tenue le 9 mai 2023 ;
- Pièce R-107:** Présentation aux investisseurs du mois de mai 2023 ;
- Pièce R-108:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 3 août 2023 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats pour le deuxième trimestre de 2023 » ;
- Pièce R-109:** Rapport de gestion pour les périodes de trois et de six mois closes le 30 juin 2023 publié le 3 août 2023 ;
- Pièce R-110:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2023 et pour les périodes de trois et de six mois closes les 30 juin 2023 et 2022 publiés le 3 août 2023 ;
- Pièce R-111:** Attestations datées du 3 août 2023 *en liasse* ;
- Pièce R-112:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le second trimestre de 2023 tenue le 3 août 2023 ;
- Pièce R-113:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 7 novembre 2023 intitulé « Lion Électrique affiche des produits des activités ordinaires et une marge brute recors pour le troisième trimestre de 2023 » ;

- Pièce R-114:** Rapport de gestion pour les périodes de trois et de neuf mois closes le 30 septembre 2023 publié le 7 novembre 2023 ;
- Pièce R-115:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 septembre 2023 et pour les périodes de trois et de neuf mois closes les 30 septembre 2023 et 2022 publiés le 7 novembre 2023 ;
- Pièce R-116:** Attestations datées du 7 novembre 2023 *en liasse* ;
- Pièce R-117:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le troisième trimestre de 2022 tenue le 7 novembre 2023 ;
- Pièce R-118:** Présentation aux investisseurs du mois de décembre 2023 ;
- Pièce R-119:** Communiqué de presse Lion Électrique daté du 29 février 2024 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats du quatrième trimestre et de l'exercice 2023 » ;
- Pièce R-120:** Rapport de gestion pour les périodes de trois mois et 12 mois closes le 31 décembre 2023 publié le 29 février 2024 ;
- Pièce R-121:** Formulaire 40-F pour l'exercice de 2023 ;
- Pièce R-122:** Attestations datées du 29 février 2024 *en liasse* ;
- Pièce R-123:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour l'exercice de 2023 tenue le 29 février 2024 ;
- Pièce R-124:** Présentation aux investisseurs du mois de mars 2024 ;
- Pièce R-125:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 8 mai 2024 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats du premier trimestre de 2024 » ;
- Pièce R-126:** Rapport de gestion pour la période de trois mois close le 31 mars 2024 publié le 8 mai 2024 ;
- Pièce R-127:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 31 mars 2024 et pour les périodes de trois mois closes les 31 mars 2024 et 2023 publiés le 8 mai 2024 ;
- Pièce R-128:** Attestations datées du 8 mai 2024 *en liasse* ;
- Pièce R-129:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le premier trimestre de 2024 tenue le 8 mai 2024 ;
- Pièce R-130:** Présentation aux investisseurs du mois de mai 2024 ;
- Pièce R-131:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 31 juillet 2024 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats du deuxième trimestre de 2024 » ;
- Pièce R-132:** Rapport de gestion pour les périodes de trois et de six mois closes le 30 juin 2024 publié le 31 juillet 2024 ;

- Pièce R-133:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 juin 2024 et pour les périodes de trois et de six mois closes les 30 juin 2024 et 2023 publiés le 31 juillet 2024 ;
- Pièce R-134:** Attestations datées du 31 juillet 2024 *en liasse* ;
- Pièce R-135:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le second trimestre de 2024 tenue le 31 juillet 2024 ;
- Pièce R-136:** Présentation aux investisseurs du mois d'août 2024 ;
- Pièce R-137:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 6 novembre 2024 intitulé « Lion Électrique annonce ses résultats du troisième trimestre de 2024 » ;
- Pièce R-138:** États financiers intermédiaires consolidés résumés au 30 septembre 2024 et pour les périodes de trois et de neuf mois closes les 30 septembre 2024 et 2023 publiés le 6 novembre 2024 ;
- Pièce R-139:** Attestations datées du 6 novembre 2024 *en liasse* ;
- Pièce R-140:** Transcription de la téléconférence sur les résultats financiers de Lion Électrique pour le troisième trimestre de 2024 tenue le 6 novembre 2024 ;
- Pièce R-141:** Relevés de compte caviardés du Demandeur datés des 12 février, 29 février, 16 avril, 8 mai, 2 août, 19 septembre, 7 novembre, 21 novembre et 2 décembre 2024, *en liasse* ;
- Pièce R-142:** Communiqué du Gouvernement du Canada daté du 10 août 2021 intitulé « Le gouvernement du Canada cible le transport par autobus à zéro émission avec le lancement d'un nouveau fonds » ;
- Pièce R-143:** Guide du demandeur du FTCZE ;
- Pièce R-144:** Communiqué de Lion Électrique presse du 27 novembre 2023 intitulé « Lion Électrique annonce une réduction de ses effectifs pour diminuer sa structure de coûts » ;
- Pièce R-145:** Lettre du SEC à l'attention de Lion Électrique datée du 23 août 2024 ;
- Pièce R-146:** Rapport d'analyste de BMO Capital Markets daté du 29 février 2024 intitulé « *Q4/23 Delivery Volumes Decrease, Funding Delays Persist* » ;
- Pièce R-147:** Rapport d'analyste « *Express Pulse* » de Desjardins daté du 29 février 2024 intitulé « *Weaker-than-expected 423 results at first glance—ZETF delays a drag on performance* » ;
- Pièce R-148:** Rapport d'analyste de National Bank of Canada Financial Markets daté du 29 février 2024 intitulé « (...) *A Bumpy Road, Waiting for ZETF to Get on the Bus* » ;

- Pièce R-149:** *First Report to the Court Submitted by Deloitte Restructuring Inc. in Its Capacity As Proposed Monitor* daté du 17 décembre 2024 ;
- Pièce R-150:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 2 juillet 2024 intitulé « Lion Électrique annonce des modifications à certains instruments de crédit de premier rang et la conclusion d'un nouveau financement » ;
- Pièce R-151:** Communiqué de presse du Gouvernement du Canada daté du 21 juin 2024 intitulé « De zéro à 200 – le gouvernement fédéral et Langs Bus Lines investissent dans l'électrification du parc de véhicules » ;
- Pièce R-152:** Rapport d'analyste de BMO Capital Markets, daté du 31 juillet 2024 intitulé « Q2/24 Recap : *Delivery Volumes Decline As Funding Delays Persist* » ;
- Pièce R-153:** Rapport d'analyste de CIBC Capital Markets daté du 31 juillet 2024 intitulé « *Visibility Remains Challenged* » ;
- Pièce R-154:** Rapport d'analyste « *Express Pulse* » de Desjardins daté du 31 juillet 2024 intitulé « *Worse-than-expected 2Q24 results* » ;
- Pièce R-155:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 1<sup>er</sup> octobre 2024 intitulé « Lion Électrique annonce des modifications supplémentaires à certains instruments de crédit de premier rang » ;
- Pièce R-156:** Article de La Presse publié le 6 novembre 2024 intitulé « Des coffres à sec d'ici un an – Lion Électrique doit trouver de l'argent, et vite » ;
- Pièce R-157:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 18 novembre 2024 intitulé « Lion Électrique annonce des modifications supplémentaires à certains instruments de crédit de premier rang » ;
- Pièce R-158:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 20 novembre 2024 intitulé « La Bourse de New York entame des procédures pour retirer de sa cote les bons de souscriptions de La Compagnie Électrique Lion (LEV.WS) » ;
- Pièce R-159:** Formulaire 25 intitulé « *Notification of removal from listing and/or registration under section 12(b) of the Securities Exchange Act of 1934* » daté du 6 décembre 2024 ;
- Pièce R-160:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 1<sup>er</sup> décembre 2024 intitulé « Lion Électrique annonce des modifications supplémentaires à certains instruments de crédit et d'autres réductions des effectifs » ;
- Pièce R-161:** Consentement des Auditeurs daté du 17 juin 2022 ;
- Pièce R-162:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 5 décembre 2024 intitulé « Lion Électrique conclut une convention définitive à l'égard de la vente de son centre d'innovation situé à Mirabel, au Québec » ;
- Pièce R-163:** Article de La Presse publié le 16 décembre 2024 intitulé « Pas de sauveteur à minuit moins une » ;

- Pièce R-164:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 17 décembre 2024 intitulé « Lion Électrique annonce l'expiration de la période d'assouplissement des clauses restrictives et sa mise en défaut aux termes de certains de ses instruments d'emprunt de premier rang » ;
- Pièce R-165:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 18 décembre 2024 intitulé « Lion Électrique dépose une demande de protection contre ses créanciers en vertu de la LACC » ;
- Pièce R-166:** Annexe 51-102A3 Déclaration de changement important datée du 20 décembre 2024 ;
- Pièce R-167:** Communiqué de presse de Lion Électrique daté du 3 janvier 2025 intitulé « Lion Électrique annonce une nouvelle réduction de ses effectifs dans le contexte des procédures en cours en vertu de la LACC » ;
- Pièce R-168:** Formulaire 25 intitulé « *Notification of removal from listing and/or registration under section 12(b) of the Securities Exchange Act of 1934* » daté du 7 janvier 2025 ;
- Pièce R-169:** Article de *Portland Press Herald* publié le 4 février 2025 intitulé « *Maine's problems with Lion Electric buses began immediately* » ;
- Pièce R-170:** Article de Radio-Canada publié le 7 janvier 2025 intitulé « Lion Électrique veut laisser tomber la production de camions » ;
- Pièce R-171:** Capture d'écran provenant de Bloomberg en lien avec Lion Électrique portant le « Action Id 241030232 » ;
- Pièce R-172:** Relevés de compte caviardés du Demandeur datés des 17 mars, 22 avril, 6 mai, 16 août, 1<sup>er</sup> septembre, 28 septembre, 9 novembre, 17 novembre et 30 décembre 2022, *en liasse* ; et
- Pièce R-173:** Relevés de compte caviardés du Demandeur datés des 10 mars, 28 mars, 19 avril, 25 mai, 13 juin, 31 juillet, 8 novembre 2023, *en liasse*.
- Pièce R-174:** État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises de 9368-2672 Québec inc. ;
- Pièce R-175:** « Class Action Complaint for Violations of the Federal Securities Laws » portant le numéro de dossier de cour 1:21-cv-02002-LGS daté du 8 mars 2021;
- Pièce R-176:** « Amended Consolidated Class Action Complaint for Violations of the Federal Securities Laws » portant le numéro de dossier de cour 1:21-cv-02002-LGS daté du 20 juillet 2021;
- Pièce R-177:** « Order Instituting Disciplinary Proceedings, Making Findings, and Imposing Sanctions » portant le numéro de dossier PCAOB Release No. 105-2025-028 daté du 8 juillet 2025 ;

- Pièce R-178:** Article du Journal de Montréal publié le 11 janvier 2021 intitulé « Lion électrique : le Tesla québécois des véhicules lourds » :
- Pièce R-179:** Article d'Électricité Plus intitulé « Âme dirigeante de Lion Électrique – Marc Bédard : le comptable devenu manufacturier-innovateur » daté du 9 mars 2021 ;
- Pièce R-180:** Form F-4 Registration Statement et du « Master Purchase Agreement, dated as of June 29, 2020, between Amazon Logistics, Inc. » en liasse;
- Pièce R-181:** Communiqué de presse intitulé « Électrification des transports - Plus de 250 M\$ pour électrifier 65 % des autobus scolaires d'ici 2030 » daté du 23 avril 2021 ;
- Pièce R-182:** Article de La Presse intitulé « Québec veut électrifier les autobus scolaires » daté du 23 avril 2021 ;
- Pièce R-183:** Capture d'écran de la page web intitulée « Aide financière à l'achat d'un autobus scolaire » tirée du site du gouvernement du Québec ;
- Pièce R-184:** Article de Radio-Canada intitulé « Québec veut voir plus d'autobus scolaires électriques sur les routes » daté du 23 avril 2021 ;
- Pièce R-185:** Rapport d'expertise de Steven P. Feinstein, Ph.D., CFA, daté du 31 mars 2026 ;
- Pièce R-186:** Capture d'écran du sites internet de SIMMA Software Embedded Excellence;
- Pièce R-187:** Capture d'écran du sites internet de GEOTAB;
- Pièce R-188:** Article de La Presse intitulé « Un autobus scolaire fonce dans un commerce » daté du 2 septembre 2021;
- Pièce R-189:** Article du Globe and Mail intitulé « Quebec's Lion Electric Co. transforming an industry by cranking out electric school buses » daté du 17 février 2023;
- Pièce R-190:** Article du Government Technology intitulé « Main School Districts Find Issues With Lion Electric Buses » daté du 9 décembre 2024;
- Pièce R-191:** Article de Fox23 intitulé « 'We got bad buses' : Winthrop, Yarmouth electric school buses still unsafe for road » publié le 27 août 2025;
- Pièce R-192:** Article du Portland Press Herald intitulé « EPA visits Winthrop schools as part of electric bus investigation » daté du 17 février 2025;
- Pièce R-193:** Capture d'écran du portail LionBeat;
- Pièce R-194:** Article de Radio-Canada intitulé « La SAQ renvoie encore son camion électrique chez Lion » daté du 6 août 2024;
- Pièce R-195:** Numéro de campagne NHTSA 21V968000 intitulé « Circuit May Fail Causing Loss of Braking Assist » daté du 14 décembre 2021;

- Pièce R-196:** Numéro de campagne NHTSA 22V530000 intitulé « *Parking Brake Failure/FMVSS 105* » daté du 22 juillet 2022;
- Pièce R-197:** Détails du rappel portant le numéro 2022-396 daté du 22 juillet 2022;
- Pièce R-198:** Numéro de campagne NHTSA 22V952000 intitulé « *Adjusting Ring Fasteners Not Tightened Properly* » daté du 23 décembre 2022;
- Pièce R-199:** Détails du rappel portant le numéro 2022-742 daté du 23 décembre 2022;
- Pièce R-200:** Détails du rappel portant le numéro 2023-023 daté du 25 janvier 2023;
- Pièce R-201:** Numéro de campagne NHTSA 23V036000 intitulé « *Hydraulic Pump Rubber Mounts May Fail* » daté du 30 janvier 2023;
- Pièce R-202:** Numéro de campagne NHTSA 23V037000 intitulé « *Incompatible Miter Box May Cause Loss of Steering* » daté du 30 janvier 2023;
- Pièce R-203:** Détails du rappel portant les numéros 2023-030 daté du 30 janvier 2023;
- Pièce R-204:** Détails du rappel portant les numéros 2023-031 daté du 30 janvier 2023;
- Pièce R-205:** « *Plaintiff the Lion Electric Company'S Complaint for : 1. Tortious Interference with Contractual Relations ; and 2. Tortious Interference with Business Expectancy* » portant le numéro de dossier de cour 2 :23-cv-00372-DGC daté du 2 mars 2023 ;
- Pièce R-206:** Rapport d'analyste de Desjardins daté du 9 mai 2023 intitulé « *1Q23 Recap; New California Regulation Is Encouraging as Truck Orders Remain a Catalyst* »;
- Pièce R-207:** Rapport d'analyste de Desjardins daté du 9 mai 2023 intitulé « *Neutral 1Q23 Results – Bus Deliveries Were the Driving Force* »;
- Pièce R-208:** Rapport d'analyste de BMO Capital Markets daté du 9 mai 2023 intitulé « *Q1/23 Recap: Better Gross Profit, But Truck Volume Down* »;
- Pièce R-209:** Rapport d'analyste de Veritas Investment Research daté du 10 mai 2023 intitulé « *Q1-F23: Follow the Cash Flows* »;
- Pièce R-210:** Rapport d'analyste de Barclays daté du 12 mai 2023 intitulé « *1Q Earnings Review – Volume Ramp Still Slow, But Regulatory Tailwinds Continue* »;
- Pièce R-211:** Détails du rappel portant le numéro 2023-289 daté du 17 mai 2023;
- Pièce R-212:** Numéro de campagne NHTSA 23V448000 intitulé « *Damaged Cables May Cause High Voltage Shutdown* » daté du 27 juin 2023;
- Pièce R-213:** Détails du rappel portant les numéros 2023-358 daté du 27 juin 2023;
- Pièce R-214:** Détails du rappel portant les numéros 2023-359 daté du 27 juin 2023;

- Pièce R-215:** Détails du rappel portant les numéros 2023-517 daté du 27 juin 2023;
- Pièce R-216:** Numéro de campagne NHTSA 23V452000 intitulé « *Electrical Short May Cause High Voltage Shutdown* » daté du 28 juin 2023;
- Pièce R-217:** Chaîne de courriels caviardés couvrant la période du 24 au 30 août 2023 intitulée « *RE : Follow-up Lion Electric Meeting* » ;
- Pièce R-218:** Courriel daté du 5 septembre 2023 intitulé « *71052 - Letter from Marc Bedard, President and Founder of Lion Electric* » et la lettre jointe datée du 6 septembre 2023 ;
- Pièce R-219:** Numéro de campagne NHTSA 23V710000 intitulé « *Loss of Control from Reversed Brake Connections* » daté du 20 octobre 2023;
- Pièce R-220:** Détails du rappel portant le numéro 2023-569 daté du 20 octobre 2023;
- Pièce R-221:** Courriel daté du 15 janvier 2024 intitulé « *Request for Meeting with Minister Sean Fraser* » ;
- Pièce R-222:** Chaîne de courriels caviardés couvrant la période du 1<sup>er</sup> février 2024 au 21 mars intitulée « *[...] capital 2b Application Submission Package* » ;
- Pièce R-223:** Rapport d'analyste de Canaccord daté du 29 février 2024 intitulé « *Holding Pattern* » ;
- Pièce R-224:** Rapport d'analyste de CIBC Capital Markets daté du 29 février 2024 intitulé « *Foundation in Place, but Need to See Sales Momentum* » ;
- Pièce R-225:** Rapport d'analyste de R.F. Lafferty daté du 1<sup>er</sup> mars 2024 intitulé « *Earnings Update* » ;
- Pièce R-226:** Rapport d'analyste de Desjardins daté du 1<sup>er</sup> mars 2024 intitulé « *4Q23 Recap—We See Value and Potential in LEV but Believe This Will Take Time to Crystalize in the Current Booking Environment* » ;
- Pièce R-227:** Rapport d'analyste de D.A. Davidson daté du 4 mars 2024 intitulé « *4Q Update: Navigating a Soft Patch, But Funding Is Adequate* » ;
- Pièce R-228:** Courriel daté du 19 avril 2024 intitulé « *75962 - Demande de rencontre pour le Fonds pour le transport en commun à zéro émission concernant le transport scolaire* » et lettre ci-jointe en liasse;
- Pièce R-229:** Rapport d'analyste de National Bank of Canada Financial Markets daté du 8 mai 2024 intitulé « *Q1'24 Results; Decreasing Target & Rating* » ;
- Pièce R-230:** Rapport d'analyste de Canaccord daté du 8 mai 2024 intitulé « *Pursuing Liquidity to Capitalize on Long-Term Opportunities* » ;
- Pièce R-231:** Rapport d'analyste de CIBC Capital Markets daté du 8 mai 2024 intitulé « *Q1 Miss; Focus Remains on Liquidity* » ;

- Pièce R-232:** Rapport d'analyste de BMO Capital Markets daté du 8 mai 2024 intitulé « Q1/24 Recap: Near-Term Volatility Persists from Funding Delays » ;
- Pièce R-233:** Rapport d'analyste de Barclays daté du 8 mai 2024 intitulé « 1Q Earnings Review – Cost Prudence Required as Govt. Subsidy Programs Remain Lumpy and Delayed »
- Pièce R-234:** Rapport d'analyste de Desjardins daté du 8 mai 2024 intitulé « Weaker-than-Expected 1Q24 Results at First Glance—Cash Position Becoming Constrained » ;
- Pièce R-235:** Rapport d'analyste de Desjardins daté du 9 mai 2024 intitulé « 1Q24 Recap—Earnings Volatility Clouds Visibility in the Short Term » ;
- Pièce R-236:** Rapport d'analyste de D.A. Davidson daté du 10 mai 2024 intitulé « 1Q Update: Subsidies Still Delayed, but Hope Not Lost at All » ;
- Pièce R-237:** Numéro de campagne NHTSA 24V377000 intitulé « Parking Brake May Release Unexpectedly » daté du 29 mai 2024;
- Pièce R-238:** Détails du rappel portant le numéro 2024-299 daté du 29 mai 2024;
- Pièce R-239:** Numéro de campagne NHTSA 24V60000 intitulé « Reduced Braking and Loss of Power Steering Assist » daté du 20 juin 2024;
- Pièce R-240:** Détails du rappel portant le numéro 2024-356 daté du 20 juin 2024;
- Pièce R-241:** Article de Bloomberg Law News intitulé « High-Profile Frauds Renew the Spotlight on Audit Firm Failures » daté du 17 novembre 2025;
- Pièce R-242:** Rapport d'analyste de Desjardins daté du 31 juillet 2024 intitulé « 2Q24 Recap—Taking Action but Challenges Remain » ;
- Pièce R-243:** Rapport d'analyste de National Bank of Canada Financial Markets daté du 31 juillet 2024 intitulé « Q2 First Look: A Soft Quarter and Uncertain Outlook » ;
- Pièce R-244:** Rapport d'analyste de National Bank of Canada Financial Markets daté du 31 juillet 2024 intitulé « Q2'24 Results & Outlook; Lowering Target » ;
- Pièce R-245:** Rapport d'analyste de Canaccord daté du 31 juillet 2024 intitulé « Delays Impact Results » ;
- Pièce R-246:** Rapport d'analyste de Roth MKM daté du 31 juillet 2024 intitulé « LEV: 2Q24 Miss; Poor EPA & ZETF Subsidy Activity; Moving to Neutral; PT to \$0.90 » ;
- Pièce R-247:** Rapport d'analyste de CIBC Capital Markets daté du 6 novembre 2024 intitulé « The Situation Remains Challenging » ;
- Pièce R-248:** Rapport d'analyste de BMO Capital Markets daté du 6 novembre 2024 intitulé « Q3/24 Recap: Soft Results as Expected » ;

- Pièce R-249:** Rapport d'analyste de National Bank of Canada Financial Markets daté du 7 novembre 2024 intitulé « Q3 Results & Outlook; Decreasing Target » ;
- Pièce R-250:** Rapport d'analyste de Desjardins daté du 7 novembre 2024 intitulé « 3Q24 Recap—A Step in the Right Direction But Not Out of the Woods Yet » ;
- Pièce R-251:** Tableau provenant du ministère des Transports et de la mobilité durable intitulé « Tableau des demandes La Compagnie Électrique Lion »;
- Pièce R-252:** Article de Radio-Canada intitulé « Québec 'ne réinvestira pas dans Lion Électrique', tranche la ministre Fréchet » daté du 30 avril 2025;
- Pièce R-253:** Article de CBC News intitulé « Quebec halts service of 1,200 Lion school buses following fire » daté du 11 septembre 2025 ;
- Pièce R-254:** Article de Radio-Canada intitulé « Des cours annulés après la mise en arrêt de 1200 autobus de Lion Électrique » daté du 12 septembre 2025 ;
- Pièce R-255:** Rapport d'expertise de Jorge A. Amador, JD, CPA, CFF daté du 31 mars 2026;
- Pièce R-256:** Rapport d'expertise de Adam B. Badawi daté du 31 mars 2026;
- Pièce R-257:** Article de Bloomberg daté du 9 juillet 2021 intitulé « Lion Electric Cut to Sell at Vertical Group; PT \$7.85 »;
- Pièce R-258:** Article de *Theflyonthewall.com* daté du 9 juillet 2021 intitulé « Lion Electric Downgraded to Sell from Neutral at Vertical Group »;
- Pièce R-259:** Rapport d'analyste de Laurentian Bank Securities daté du 9 août 2021 intitulé « Q2/21 Preview: Focusing Beyond Quarterly Results » ;
- Pièce R-260:** Rapport d'analyste de BMO Capital Markets daté du 22 septembre 2021 intitulé « Investor Day and Plant Tour Highlights Ramping Activity »;
- Pièce R-261:** Rapport d'analyste de Laurentian Bank Securities daté du 16 juin 2022 intitulé « LEV Intends to Establish \$125M At-the-Market Equity Program Amid a Weak Order Book; TP Reduced to C\$9 »; et
- Pièce R-262:** Rapport d'analyste de Veritas daté du 24 août 2022 intitulé « Predator or Prey? ».

MONTREAL, le 31 mars 2026

Scott + Scott Avocats

-144-

**SCOTT+SCOTT AVOCATS**

**Me Emilie B. Kokmanian**

ekokmanian@scott-scott.com

(Code d'impliqué: BS3305)

306, Place d'Youville, bureau B-10

Montréal (Québec) H2Y 2B6

Téléphone : (646) 992-4754

Télécopieur : (212) 223-6334

Référence : 25023

Avocats du Demandeur

CANADA

PROVINCE DE QUEBEC  
DISTRICT DE MONTREAL

N°: 500-06-001366-257

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

---

**ADAM B. MULHALL**

*Demandeur*

c.

**MARC BÉDARD ET ALS**

*Défendeurs*

---

**ATTESTATION D'INSCRIPTION AU REGISTRE NATIONAL DES ACTIONS COLLECTIVES**  
(Art. 55 du Règlement de la Cour supérieure du Québec en matière civile)

---

Le Demandeur, par l'entremise de ses avocats soussignés, atteste que la *Demande modifiée pour autorisation d'exercer une action collective et pour autorisation d'intenter une action en dommages-intérêts en vertu de la section II du chapitre II du titre VIII de la Loi sur les valeurs mobilières – 31 mars 2026*, sera inscrite au Répertoire national des actions collectives.

MONTREAL, le 31 mars 2026

*Scott + Scott Avocats*

---

**SCOTT+SCOTT AVOCATS**

**Me Emilie B. Kokmanian**

ekokmanian@scott-scott.com

(Code d'impliqué: BS3305)

306, Place d'Youville, bureau B-10

Montréal (Québec) H2Y 2B6

Téléphone : (646) 992-4754

Télécopieur : (212) 223-6334

Référence : 25023

Avocats du Demandeur

N° : 500-06-001366-257

---

---

**(CHAMBRE DES ACTIONS COLLECTIVES)**  
**COUR SUPÉRIEURE**  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

---

---

**ADAM B. MULHALL**

*Demandeur*

C.

**MARC BÉDARD ET ALS**

*Défendeurs*

---

---

**DEMANDE DE BENE ESSE POUR AUTORISATION DE MODIFIER LA  
DEMANDE POUR AUTORISATION D'EXERCER UNE ACTION  
COLLECTIVE, DÉCLARATION SOUS SERMENT, AVIS DE PRÉSENTATION  
ET PIÈCE R-1  
(Art. 206, 207 et 585 C.p.c.)**

---

---



**SCOTT+SCOTT AVOCATS**  
**Me Emilie B. Kokmanian**  
306 PLACE D'YOUVILLE, BUREAU B-10  
MONTRÉAL (QC) H2Y 2B6  
TÉLÉPHONE : 1-646-992-4754  
TÉLÉCOPIEUR : 1-212-223-6334  
[ekokmanian@scott-scott.com](mailto:ekokmanian@scott-scott.com)

**Code d'impliqué : BS3305**

**Dossier : 25023**

---

---