

COUR DU QUÉBEC

« Division des petites créances »

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE CHICOUTIMI
« Chambre civile »

N° : 150-32-702287-240

DATE : 26 novembre 2025

SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE JUGE RICHARD P. DAoust, J.C.Q.

YANNICK TREMBLAY

Demandeur

c.

TESLA MOTORS CANADA ULC

Défenderesse

JUGEMENT

[1] Yannick Tremblay réclame 13 797 \$ (12 000 \$ plus taxes) pour la diminution de la valeur d'une voiture qu'il a achetée en raison de vices cachés en sus 1 500 \$ pour troubles, ennuis et inconvénients.

[2] La défenderesse, qui est le fabricant du véhicule, conteste la demande et soutient qu'il s'agit davantage d'un problème d'utilisation que d'un défaut de fabrication auquel cas, sa garantie ne s'applique pas.

LE CONTEXTE

- [3] Le 27 juin 2021, le demandeur achète une Tesla (modèle 3) 2021 neuve au coût de 62 524,29 \$.
- [4] Dès mai 2023, le demandeur constate que la peinture décolle à certains endroits sur son véhicule, certaines photographies produites sous la cote P-2 sont éloquentes à cet égard.
- [5] Le demandeur prend rendez-vous au centre de service de Québec pour faire vérifier la situation par le fabricant, mais doit annuler ce rendez-vous en raison d'obligations professionnelles.
- [6] Tesla offre de remplacer ce rendez-vous par une visite de l'un de ses techniciens au domicile du demandeur le 22 septembre pour constatation du problème. Un technicien se rend sur place comme prévu et prend neuf photographies, six du véhicule et trois du chemin d'accès à la résidence.
- [7] Le demandeur informe le technicien de bien regarder autour des ailes pour visualiser le problème de décollement et de ne pas mettre seulement l'emphase sur la section de la peinture qui est endommagée puisque s'il regarde seulement à cet endroit, les ingénieurs de Tesla ne pourront pas constater la cause initiale du défaut.
- [8] S'ensuivent des discussions où la défenderesse accepte de procéder à certaines réparations, mais les ingénieurs de Tesla, forts des six photographies prises par le technicien, décident qu'une partie du problème est couverte par la garantie, à savoir qu'il s'agit d'un problème de fabrication, alors que d'autres zones sont affectées par la projection de gravier, ce qui est exclu de la garantie.
- [9] Puisque les discussions n'aboutissent à rien et qu'une perte de confiance s'ensuit, aucune réparation n'est effectuée par la défenderesse.
- [10] Le 25 avril 2024, l'expert ProColor évalue la réparation des problèmes de peinture de la voiture du demandeur à 13 160,47 \$, taxes incluses.
- [11] Les différents appels de service et communications n'emportent aucun résultat. Le 20 août 2024, le demandeur change son véhicule, se porte acquéreur d'un Chevrolet Silverado et donne en échange pour 23 000 \$ sa Tesla 2021 qui compte alors 81 055 km au compteur.

LES QUESTIONS EN LITIGE

1. Le demandeur a-t-il fait une preuve prépondérante que le problème de la peinture sur la voiture Tesla est la conséquence d'un défaut de fabrication ?
2. Le demandeur a-t-il fait une preuve prépondérante de la valeur de sa réclamation ?

LES NOTES LIMINAIRES

[12] Lorsqu'il a institué sa procédure, le demandeur réclamait 14 200 \$, soit 3 700 \$ pour la réparation d'un vice, 9 000 \$ pour perte de valeur du véhicule et réparations futures et 1 500 \$ en dommages et intérêts.

[13] Puisqu'il a vendu le véhicule en août 2024, sa réclamation est modifiée pour un recours en responsabilité contractuelle puisque la valeur qu'il a obtenue de son véhicule en échange lors de l'achat de l'autre est diminuée en raison du vice affectant la voiture fabriquée par la défenderesse.

[14] Pour éviter un report d'audition, cet amendement est accueilli sans opposition du représentant de la défenderesse.

[15] On comprend que le recours était déjà institué lorsque le véhicule a été vendu et que le droit personnel résultant de la situation a été conservé par le vendeur qui dit en avoir assumé la perte lors de sa transaction avec un tiers.

[16] Cette façon de procéder est à l'avantage de tous et permet qu'il n'y ait pas de multiplication des procédures.

[17] Yannick Tremblay est technicien en métallurgie spécialisé en inspection, analyse de déficiences de produits industriels et notamment, il est certifié en défaillance de peinture. Il dépose dans la pièce P-2 certaines attestations de formation qu'il a reçues à cet égard. Patrick Poirier est directeur du service de Tesla et, ayant entendu les qualifications du demandeur, il ne s'oppose pas à ce qu'il puisse donner son opinion comme un expert sur la qualité de la peinture de la voiture concernée.

[18] Patrick Poirier possède une formation en mécanique automobile classe 1 et sans opposition, tout comme le demandeur, il peut donner son opinion en regard du dossier puisque son expérience comme directeur du service l'amène régulièrement à traiter de ce genre d'affaires.

LE DROIT

[19] Comme le souligne à juste titre maître Amélie Lachance, greffière spéciale, dans l'affaire *Gosselin c. Tesla Motors Canada*¹, la *Loi sur la protection du consommateur*² prévoit qu'un bien doit pouvoir servir à un usage normal pendant une durée raisonnable.

[20] Le *Code civil du Québec*³ prévoit que le vendeur est tenu de garantir à l'acheteur que le bien est, lors de la vente, exempt de vices cachés qui le rendent impropre à l'usage auquel on le destine ou qui diminuent tellement son utilité que l'acheteur ne l'aurait pas acheté, ou n'aurait pas donné si haut au prix, s'il les avait connus.

[21] En cas de vente par un vendeur professionnel, l'existence d'un vice au moment de la vente est présumée si sa détérioration survient prématurément.

[22] Enfin, comme l'explique monsieur Patrick Poirier, la garantie conventionnelle offerte par la défenderesse - toujours en vigueur au moment des événements - comprend le type de dommages réclamés, s'il est la conséquence d'un défaut de fabrication ou d'assemblage et cela, à l'exclusion des cas où une modification aurait été apportée par l'acheteur qui pourrait avoir une incidence sur la garantie.

[23] En principe, lorsqu'une partie invoque un vice caché, ce dernier doit être grave, inconnu de l'acheteur et existant lors de la vente. C'est en principe le demandeur qui a ce fardeau de preuve.

[24] Dans le cas sous espèce, puisque le fabricant est un vendeur professionnel qui agit par l'intermédiaire d'Internet et que la *Loi sur la protection du consommateur* s'applique, vu que le dommage survient rapidement, la charge de la preuve appartient en principe à la défenderesse.

[25] Par ailleurs, puisque le véhicule est toujours sous garantie conventionnelle, il revient à Tesla Canada de faire la démonstration qu'il ne s'agit pas d'un défaut de fabrication ou d'assemblage ou qu'il y a eu des modifications qui ont pu apporter les dommages causés au véhicule.

¹ *Gosselin c. Tesla Motors Canada*, 2021 QCCQ 6792.

² *Loi sur la protection du consommateur*, RLRQ, c. P-40.1, article 38.

³ RLRQ, c. C-25.01, articles 1726 et 1729.

L'ANALYSE

1. Le demandeur a-t-il fait une preuve prépondérante que le problème de la peinture sur la voiture Tesla est la conséquence d'un défaut de fabrication ?

[26] De l'avis du demandeur, qui, rappelons-nous, est un expert en la matière, la cause initiale des dommages remonte à la fabrication. Les causes probables sont une mauvaise préparation des tôles avant l'application de la peinture, un temps trop important entre la préparation des tôles et l'application de la peinture, un contaminant lors de l'application, des conditions atmosphériques défavorables à l'application ou un défaut dans le recouvrement lui-même ou dans la préparation de celui-ci.

[27] Pour Yannick Tremblay, les défauts sont considérés comme étant des défauts inhérents à la fabrication et doivent être réparés sous garantie.

[28] Son dossier est largement documenté et même s'il agit d'une certaine façon comme expert dans sa propre cause, sa crédibilité n'en est pas minée. Ses explications sont logiques, appuyées par la trame temporelle du dossier et par les photographies produites.

[29] Quant à Patrick Poirier qui est directeur du service, sa formation en mécanique est un peu moins aidante. Son expérience n'est pas mise en doute, mais comme il l'avoue lui-même, il n'a pris connaissance du dossier que la veille de l'audition, remplaçant un collègue, ne souhaitant par ailleurs pas de remise de l'audience.

[30] Les ingénieurs de Tesla n'ont pas témoigné. Ce qu'on comprend des explications de monsieur Poirier, c'est que leur opinion contenue dans la contestation écrite selon laquelle il y a deux séries de bris, l'une couverte par la garantie et l'autre non, provient d'une grille d'analyse qui n'est pas fournie lors de l'audience.

[31] Ou bien le bris est contenu dans la grille de garantie, ou bien il ne l'est pas.

[32] Les ingénieurs semblent croire que puisque la roue ne frotte pas selon le technicien qui a vu la voiture, ce n'est pas un problème de fabrication, mais plutôt du gravier qui brise la peinture.

[33] À l'audience, Patrick Poirier met en exergue que le pare-roches installé par un tiers sur la Tesla est un ajout dont on ignore les conséquences. Pour lui, peut-être le pare-roches a-t-il été mal installé, peut-être a-t-il coupé la peinture à certains endroits, ce qui pourrait expliquer les problèmes à la peinture du véhicule.

[34] Cependant, la charge de preuve n'est pas rencontrée par ces explications hypothétiques d'autant que le technicien qualifié de Tesla s'est rendu à la résidence du demandeur et n'a pas fourni ses explications.

[35] On peut également noter qu'il n'y a pas de prise de photographies du haut de l'aile du véhicule comme celles prises par le demandeur, ce qui aurait pu permettre de voir là où la peinture levait avant même l'arrivée de roches.

[36] Enfin, rien dans les données techniques de la partie défenderesse ne démontre que le pare-roches ait pu être la cause des bris au véhicule.

[37] Par ailleurs, les photographies produites par le demandeur montrent clairement que la peinture lève avec ses doigts avant l'arrivée de roches.

[38] La preuve est par ailleurs non contredite que, lors de l'achat, un représentant de Tesla a informé le demandeur qu'une pose d'antirouille pourrait atteindre la garantie, mais que la pose d'un pare-roches n'aurait aucun effet sur la garantie conventionnelle.

[39] Une des photographies montrées à l'écran par Patrick Poirier - autorisé par mon collègue Michel Boudreault à témoigner à distance - montre de la rouille au bas de l'aile. Il s'agit d'un véhicule acheté en 2021 et dont les ailes étaient déjà rouillées en bas dès mai 2023.

[40] Il n'est pas inutile non plus de souligner que la preuve est non contredite quant à la cause du décollement de la peinture aux endroits reconnus par la défenderesse de même qu'aux endroits non reconnus par elle.

[41] Tout cela étant, la preuve technique sommaire produite par la défenderesse ne réussit pas à contrecarrer la preuve prépondérante soumise par le demandeur selon laquelle le problème initial se situe entre le métal et la peinture. Le Tribunal estime donc qu'il s'agit d'un problème de fabrication ou d'assemblage et qu'aucun ajout au véhicule ne peut restreindre la garantie conventionnelle auquel cas, elle doit s'appliquer.

2. Le demandeur a-t-il fait une preuve prépondérante de la valeur de sa réclamation ?

[42] L'amendement réalisé sans opposition fait passer la réclamation principale de 14 200 \$ à 13 797 \$. Le demandeur estime qu'il aurait dû recevoir 35 000 \$ d'échange à la remise de son véhicule en août 2024 alors qu'il en a reçu 23 000 \$.

[43] Selon Patrick Poirier, au « Black Book », et ce, sans le produire, à 81 055 km, la Tesla du demandeur valait environ 23 000 \$ en août 2024.

[44] Ce qui rassure le Tribunal dans le montant de la réclamation du demandeur, c'est que la différence de valeur qu'il réclame de 12 000 \$ plus taxes (soit 13 797 \$) est presque précisément le montant des réparations estimé par Carrossier ProColor le 25 avril 2024, soit 13 160,47 \$ (P-5).

[45] Ainsi, le Tribunal estime que la version du demandeur sur la baisse de valeur du véhicule rencontre son fardeau de preuve et constitue le dommage contractuel qui lui a été causé par la défenderesse.

[46] Quant aux troubles, ennuis et inconvénients réclamés, ils ne seront pas accordés puisqu'il est reconnu au Québec que ne constituent pas des dommages qu'on peut réclamer les inconvénients liés à des procédures judiciaires.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[47] **ACCUEILLE** la réclamation du demandeur.

[48] **CONDAMNE** Tesla Motors Canada ULC à payer à Yannick Tremblay 13 797 \$ avec intérêts au taux légal, en sus de l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec*, et ce, à compter de l'assignation du 15 février 2024 et les dépens fixés à 230 \$.

RICHARD P. DAOUST
Juge à la Cour du Québec

Date d'audience : 4 novembre 2025