

COUR DU QUÉBEC

« Division des petites créances »

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
LOCALITÉ DE MONTRÉAL
« Chambre civile »

N° : 500-32-724117-249

DATE : 25 mars 2026

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE JULIE PHILIPPE J.C.Q.

PATRICE BRUNET

Demandeur

c.

TESLA MOTORS CANADA ULC

Défenderesse

JUGEMENT

[1] Patrice Brunet réclame 14 369,79 \$ à Tesla Motors Canada ULC (Tesla), suite au bris de la batterie de son véhicule Tesla modèle S 2015, après l'expiration de la garantie de 8 ans du manufacturier.

[2] M. Brunet estime qu'il s'agit d'un vice de qualité et d'une usure prématurée, qui empêche le véhicule de servir à l'usage auquel il est normalement destiné pour une durée raisonnable par rapport à son prix.

[3] Il réclame en conséquence 10 217,23 \$ de frais de réparation de la batterie, 419,66 \$ de frais de remorquage, 482,90 \$ de frais de diagnostic de Tesla et 2 250 \$ de perte de jouissance de la voiture durant 45 jours. Il estime aussi que la situation justifie une condamnation de 1 000 \$ à titre de dommages punitifs.

[4] M. Brunet prétend que le bris de la batterie, alors que le véhicule a un peu plus de 8 ans et 150 000 kilomètres à l'odomètre, est anormal. Il rappelle qu'il s'agit d'un véhicule de luxe d'une valeur initiale de plus de 120 000 \$ et il s'attend à ce que la durée de vie reflète ce prix.

[5] En tenant compte de ces éléments, il prétend que le véhicule n'a pas servi pendant une durée raisonnable et qu'il était affecté d'un vice au niveau de la batterie.

[6] Tesla conteste la réclamation, puisque la garantie du manufacturier de 8 ans était déjà dépassée au moment du bris. Elle ajoute par ailleurs que le bris de la batterie peut être causé par différents éléments, dont l'usure normale du véhicule et également l'entretien de celui-ci. Elle rappelle qu'on ignore les détails concernant son entretien, puisque M. Brunet a acheté le véhicule usagé, en juin 2021.

[7] Elle ajoute aussi que vu l'âge du véhicule, M. Brunet ne peut prétendre que le véhicule n'a pas servi pendant une période raisonnable. Elle prétend par ailleurs qu'une réparation d'environ 10 000 \$, soit de moins de 10 % du prix payé initialement, peut survenir après ce nombre d'années d'utilisation.

LES QUESTIONS EN LITIGE

[8] La demande soulève les questions suivantes :

- a) Le véhicule a-t-il servi à un usage normal pendant une période raisonnable et le bris de la batterie est-il anormal dans les circonstances?
- b) Le cas échéant, M. Brunet a-t-il droit à un dédommagement et lequel?

ANALYSE

a) Le véhicule a-t-il servi à un usage normal pendant une période raisonnable et le bris de la batterie est-il anormal dans les circonstances?

[9] Tout d'abord, le Tribunal rappelle qu'il appartient à celui qui veut faire valoir un droit de démontrer, selon la règle de prépondérance des probabilités, les prétentions sur lesquelles s'appuient ses demandes¹.

[10] M. Brunet est d'avis que sa voiture n'a pas eu une durée de vie raisonnable dans les circonstances et que la batterie était affectée d'un vice, qui doit être couvert par la garantie prévue aux articles 37 et 38 de la *Loi sur la protection du consommateur*² (« **L.p.c.** ») :

¹ Art. 2803 et 2804 du *Code civil du Québec* (« **C.c.Q.** »).

² RLRQ, c. P-40.1.

37. Un bien qui fait l'objet d'un contrat doit être tel qu'il puisse servir à l'usage auquel il est normalement destiné.

38. Un bien qui fait l'objet d'un contrat doit être tel qu'il puisse servir à un usage normal pendant une durée raisonnable, eu égard à son prix, aux dispositions du contrat et aux conditions d'utilisation du bien.

[11] Ensuite, à la lumière de ces principes, voici essentiellement ce que le Tribunal retient de la preuve.

[12] Lorsque M. Brunet fait l'acquisition, en 2021, du véhicule Tesla usagé³, il se fie sur le vendeur professionnel, qui lui confirme le bon état de fonctionnement.

[13] Toutefois, du jour au lendemain, la batterie du véhicule cesse de fonctionner, le 23 novembre 2023. Le véhicule a alors un peu plus de 8 ans et 2 mois et la garantie de Tesla est expirée depuis quelques mois.

[14] Après vérifications, Tesla lui confirme que la batterie n'est plus fonctionnelle et qu'elle doit être changée, au coût de 20 000 \$⁴.

[15] M. Brunet estime alors que la situation est déraisonnable, puisque la valeur de revente du véhicule est environ de ce prix⁵.

[16] Il tente de trouver une autre option et il réussit à faire réparer la batterie ailleurs, au coût de 10 217,23 \$⁶.

[17] M. Brunet explique à l'audience que ce modèle de véhicule en était à sa deuxième année de production lorsque son véhicule a été produit.

[18] Il prétend que ce type de véhicule était donc en période de rodage concernant l'isolation de la batterie. Il est d'avis que de l'humidité est entrée dans la batterie et que cela a causé de la corrosion⁷. Or, il explique que la batterie est scellée au moment de la production et qu'un tel problème ne devrait pas survenir, à moins d'un défaut préexistant.

[19] Pour soutenir ses prétentions, il ne produit aucune expertise. Il réfère plutôt à différents articles qu'il a retracés sur le sujet⁸, qui ne permettent pas de valider les

³ Pièce P-11 : Contrat de vente du 28 juin 2021, auprès de H. Grégoire, au coût de 58 634,95 \$.

⁴ Pièce P-3 : Estimation de Tesla du 1^{er} décembre 2023; Pièce P-4 : Facture du 23 novembre 2023 de 482,90 \$ pour l'inspection du « High voltage circuit integrity check ».

⁵ Pièce P-8 : Estimation de la valeur d'échange chez Tesla, soit 16 000 \$ en date du 1^{er} mars 2024; Pièce P-19 : Contrat de vente du véhicule par M. Brunet à un tiers le 26 mars 2024 pour 21 000 \$.

⁶ Pièce P-6 : Facture de VE Expert du 17 janvier 2024.

⁷ Pièce P-7 : photographies.

⁸ Pièce P-12 : Carcomplaints.com; Pièce P-13 : Courthouse news service; Pièce P-14 : Autoevolution; Pièce P-15 : Tesla motors club; Pièce P-16 : TeslaLounge; Pièce P-17 : Autoevolution; Pièce P-18 : Document recensant des cas de problème d'étanchéité / corrosion.

informations qui s'y trouvent et d'appliquer celles-ci à la présente situation.

[20] Or, dans l'affaire *Bisson c. Chrysler Canada inc.*,⁹ le juge Nolet rappelle que plus le kilométrage d'un véhicule est élevé, plus la connaissance judiciaire a ses limites concernant la durée normale de fonctionnement de certaines pièces, tels une transmission ou un moteur. La batterie dans ce cas-ci peut s'y apparenter.

[21] D'ailleurs, ces informations sont réfutées par les représentants de Tesla lors de l'audience.

[22] Ils rappellent avec raison qu'il appartenait à M. Brunet de faire la preuve du fait que le bris survenu était anormal et que ce bris empêche le véhicule de servir à l'usage auquel il est normalement destiné pour une durée raisonnable par rapport à son prix.

[23] Ils soulignent aussi à bon droit qu'on ignore si le bien a été entretenu et utilisé adéquatement jusqu'à l'acquisition du véhicule usagé par M. Brunet.

[24] M. Brunet n'a pas réussi à relever son fardeau de preuve et à convaincre le Tribunal que le bris de la batterie était anormal dans les circonstances. En effet, le Tribunal retient que le véhicule avait plus de 8 ans et 150 000 kilomètres au moment du bris, ce qui est une durée de vie somme toute non négligeable.

[25] Dans l'affaire *Marchand c. Tesla Motors Canada*¹⁰, très similaire au présent cas, le juge Meunier conclut que le bris de la batterie après 8 ans et 9 mois, et 143 287 kilomètres n'est pas anormal.

[26] Il souligne au passage que de nombreuses décisions retiennent qu'un véhicule âgé de neuf ou dix ans a servi à l'usage auquel il est normalement destiné¹¹.

[27] Dans les circonstances et en l'absence de preuve suffisante pour conclure le contraire, le Tribunal estime qu'une réparation d'environ 10 000 \$ à ce stade, ce qui représente moins de 10 % du coût initial du véhicule, n'est pas anormale.

[28] M. Brunet a raison lorsqu'il indique que certains véhicules du même âge dureront beaucoup plus longtemps avant de rencontrer des bris mécaniques majeurs. Le Tribunal est toutefois d'avis que la garantie prévue aux articles 37 et 38 L.p.c. ne doit pas servir à ce que les consommateurs puissent prétendre bénéficier d'un bien jusqu'à l'atteinte du meilleur scénario de vie envisageable.

[29] Dans ces circonstances, la réclamation de M. Brunet est rejetée.

⁹ 2012 QCCQ 3024, par. 48.

¹⁰ 2025 QCCQ 3256.

¹¹ Préc. note 10 : *Marchand c. Tesla Motors Canada*, par. 14 ; *Céré c. General Motors Canada*, 2021 QCCQ 4385, par.15; *Pigeon c. Volkswagen Groupe Canada inc.*, 2018 QCCQ 5464, par. 16-17.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

REJETTE la demande.

CONDAMNE le demandeur Patrice Brunet à payer à la défenderesse Tesla Motors Canada ULC les frais judiciaires de 364 \$, représentant le coût du timbre de la contestation.

JULIE PHILIPPE, J.C.Q.

Date d'audience : 17 décembre 2025