

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
District : Bedford
Localité : Granby
N° de dossier judiciaire : 460-32-702030-254

Date : 27 mars 2026

DEVANT L'ARBITRE :

M^e Alain Turgeon, avocat

Michael OUELLET

c.

VOLKSWAGEN CANADA

Partie demanderesse

Partie défenderesse

I

SENTENCE ARBITRALE

I. INTRODUCTION

1. Résumé du litige

[1] Le demandeur (représenté par M. Serge Bouchard) a acheté un véhicule usagé Volkswagen E Golf 2019, le 17 février 2022. Le véhicule a cessé complètement de fonctionner le 11 février 2025.

[2] Depuis cette date, le véhicule ne peut être utilisé. La réparation ne peut être effectuée parce que la pièce nécessaire à la réparation ne serait pas disponible ni au Canada, ni aux États-Unis. Le demandeur tient responsable la défenderesse des dommages subies et il réclame la somme de 15 000\$.

[3] Pour sa défense, la défenderesse allègue ne pas avoir commis de faute, qu'elle est un importateur et distributeur de véhicules neufs de la marque Volkswagen qui sont vendus par des concessionnaires indépendants.

[4] Elle ajoute ne pas être le fabricant, ni le vendeur du véhicule concerné. Elle indique que la pièce qui serait requise pour la réparation « n'est pas une pièce normalement nécessaire à son entretien usuel ».

[5] Dans sa défense amendée, la défenderesse vient préciser que la pièce défectueuse serait disponible en Allemagne. Enfin, elle allègue également que le demandeur n'a pas mitigé ses dommages.

2. Historique de la procédure

[6] Le 28 septembre 2025, le demandeur entreprend des procédures en dommages-intérêts contre la défenderesse.

[7] Le 3 octobre 2025, la défenderesse produit sa défense.

[8] Le 6 février 2026, le dossier est déferé à l'arbitrage et le soussigné est désigné pour agir à titre d'arbitre.

[9] Une rencontre préliminaire a lieu par visioconférence le 13 mars 2026 et à cette occasion, les parties confirment leur accord pour la poursuite du processus d'arbitrage et elles déclarent accepter que la décision qui sera rendue le soit sur la seule base de la preuve au dossier, incluant leurs déclarations écrites et les pièces produites.

[10] Le 23 février 2026, la défenderesse transmet une défense amendée (pour essentiellement établir la disponibilité de la pièce défectueuse en Allemagne).

[11] Finalement, le 26 février 2026, le demandeur, par l'entremise de son représentant, fait parvenir ses commentaires écrits à la suite de la défense amendée.

[12] Les parties sont informées, le 10 mars 2026, que le dossier est mis en délibéré.

II. LES FAITS

[13] Le 17 février 2022, le demandeur fait l'acquisition, chez Granby Volkswagen (le vendeur), d'un véhicule usagé de marque Volkswagen, modèle BE 23D1 E Golf, 2019, pour la somme (après échange) de 33 690.35\$ (pièce P-1) et au moment de l'achat l'odomètre indique 76 700 km.

[14] Le 11 février 2025, alors que la conjointe du demandeur se rend à l'école de ses enfants pour aller les y chercher, le véhicule tombe en panne et n'avance plus. Depuis cette date, le véhicule n'a plus été en mesure de fonctionner.

[15] Le même jour, le véhicule est remorqué chez le vendeur et y reste jusqu'au 5 mars 2025, sans que le vendeur ne soit en mesure de procéder à la réparation. Bien que le vendeur déclare alors qu'il coutera plus de 7 400\$ pour procéder à la réparation, le demandeur est également informé que la pièce nécessaire est « back order » (pièce P-15). La pièce en question est identifiée comme étant un « inverter JX1 » (un module de commande).

[16] Le demandeur va donc récupérer son véhicule le 5 mars 2025.

[17] Le demandeur, assisté d'une connaissance, qu'il qualifie lui-même de « personne de confiance », va alors essayé de réparer son véhicule, sans succès.

[18] Il va par la suite, en juin 2025, confier son véhicule à Garage Francis Dion pour tenter de le faire réparer, mais cette entreprise ne sera pas plus en mesure de le faire.

[19] À une date qui n'est pas précisée (la facture de Garage Francis Dion, pièce P-16, est datée du 19 septembre 2025), le demandeur va récupérer son véhicule qui est depuis stationné chez lui et qui ne fonctionne toujours pas.

[20] Finalement, entre le 17 et le 22 août 2025, le demandeur fait des démarches auprès de la défenderesse. Il souhaite alors obtenir le remboursement de la voiture qu'il a achetée. On lui répondra (témoignage du demandeur, pièce P-13) qu'on ne peut rien faire car la garantie contractuelle est expirée.

III. LES POSITIONS DES PARTIES

Pour le demandeur

[21] Avant d'entreprendre son recours judiciaire, ce dernier demandait que la défenderesse rachète son véhicule. Toutefois, les conclusions recherchées maintenant sont seulement à l'effet de réclamer une compensation financière.

[22] Le demandeur tient la défenderesse responsable du fait que la pièce défectueuse ne soit pas disponible au Canada, ni aux États-Unis et que par conséquent son véhicule ne peut pas être réparé. Le demandeur a produit différents relevés (certains en double) des recherches effectuées sur divers sites internet (pièces P-14 et P-19) qui tous démontrent que la pièce recherchée n'est pas disponible.

[23] Il réclame la somme de 15 000\$ et nous comprenons qu'il a réduit sa réclamation à cette somme (pour se rendre admissible à la division des petites créances) en se basant sur la valeur du véhicule au moment de l'achat (33 690\$), sa demande de remboursement des factures payées (pièces P-5 et P-16) totalisant 2 309.92\$ et enfin il allègue avoir dû acheter un "tacot", au coût de 2 000\$, pour pouvoir se déplacer.

Pour la défenderesse

[24] La position de la défense est telle que déjà mentionnée au "Résumé" et il convient simplement d'ajouter qu'au soutien de sa défense amendée (datée du 23 février 2026) elle a produit, comme pièce D-1, un relevé d'inventaire qui démontre que deux exemplaires de la pièce défectueuse se trouvent en Allemagne.

IV. LES QUESTIONS EN LITIGE

[25] Le demandeur peut-il poursuivre la défenderesse et, si oui, est-elle responsable des dommages qu'aurait subis le demandeur?

[26] La non-disponibilité alléguée de la pièce nécessaire à la réparation et l'impossibilité de réparer le véhicule donnent-elles le droit au demandeur à réclamer des dommages-intérêts?

[27] Le demandeur avait-il l'obligation de mitiger ses dommages et, si oui, l'a-t-il fait?

V. LE DROIT APPLICABLE

[28] Les articles 1479, 1611 et 2803 du Code civil du Québec (C.c.Q.);

[29] L'article 340 du Code de procédure (C.P.C.)

[30] Les articles 1 (g)(ii), 37, 38, 39, 54 et 272 de la Loi sur la protection du consommateur, LRQ c. P-40.1 (ci-après désignée LPC);

VI. ANALYSE

Le demandeur peut-il poursuivre la défenderesse et, si oui, est-elle responsable des dommages qu'aurait subis le demandeur?

[31] La réponse à la première partie de la question est OUI. La défenderesse mentionne ne pas être le fabricant du véhicule. Elle se décrit plutôt elle-même comme l'importateur et distributeur au Canada des véhicules neufs de la marque Volkswagen. L'article 1 (g)(ii)

de la LPC prévoit spécifiquement que « lorsque le fabricant n'a pas d'établissement au Canada, une personne qui importe ou distribue des biens fabriqués à l'extérieur du Canada » est assimilable à un fabricant. La défenderesse répond en tout point à ce critère. Elle est, au Canada, la représentante unique du fabricant et, à ce titre, elle importe et distribue les véhicules de marque Volkswagen aux concessionnaires du Québec.

[32] Subsidiairement, la défenderesse allègue également que puisque le demandeur est le second propriétaire du véhicule, ce dernier ne peut poursuivre la défenderesse.

[33] Le recours exercé par le demandeur découle essentiellement de l'application des articles 37, 38 et surtout 39 (dans ce dernier cas, tel qu'il existait avant le 5 octobre 2025) de la LPC. Dans ce contexte, l'article 54 de la LPC trouve également application. Il y est mentionné, qu'un consommateur (le demandeur) peut exercer directement ses recours contre le fabricant, lorsque ceux-ci découlent des obligations résultants des articles 37, 38 et 39 de la LPC. Cet article mentionne également que les mêmes recours peuvent être exercés par un acquéreur subséquent du bien. C'est le cas du demandeur.

[34] Ces moyens de défense de la défenderesse sont donc rejetés. Il ne fait aucun doute que le demandeur peut poursuivre la défenderesse. Par conséquent, cette dernière pourra être tenue d'indemniser le demandeur advenant que celui-ci puisse réussir à faire la preuve d'une faute et de ses dommages.

La non-disponibilité alléguée de la pièce nécessaire à la réparation et l'impossibilité de réparer le véhicule donnent-elles le droit au demandeur à réclamer des dommages-intérêts?

[35] Dans un premier temps, lorsque le demandeur communique avec la défenderesse, en août 2025, c'est pour demander qu'elle rachète son véhicule. Dans le cadre des procédures qui ont été entreprises, nous ne pouvons rendre une telle ordonnance qui au surplus n'est pas offerte dans les options disponibles au demandeur en vertu de l'article 272 de la LPC. Il aurait pu faire le choix de demander la résiliation du contrat ou sa résolution et offrir de remettre le véhicule, deux des options prévues à l'article 272 de la LPC. Il ne l'a pas fait.

[36] Le véhicule du demandeur a cessé complètement de fonctionner le 11 février 2025 et, le 5 mars 2025, le vendeur, par texto (pièce P-15), confirmera au demandeur que la pièce défectueuse est « back order ».

[37] Dans les mois qui suivront, le demandeur a effectué plusieurs recherches qui démontrent que la pièce en question n'est pas disponible au Canada et aux États-Unis. C'est pourquoi notre analyse portera uniquement sur la question du respect ou non par la défenderesse de l'article 39 de la LPC (tel qu'il existait au moment d'entreprendre les procédures).

[38] Se pose donc la question en lien avec la notion de disponibilité des pièces. Dans la décision Tremblay c. Mazda Canada inc, 2024 QCCQ 5301, l'Honorable Louis Riverin, j.c.q., a répondu à cette question et la pertinence de ses propos nous apparaît devoir s'appliquer à la présente affaire presque mot à mot :

« [20] La notion de disponibilité réfère expressément à ce dont on peut disposer, ce qui demeure à la disposition, ce qui est prêt ou libre à l'usage.

[21] Selon les faits du dossier, une fois la pièce commandée, sa disponibilité ne fut effective que suite à l'écoulement d'un délai de cinq (5) mois. Un tel délai démontre à lui seul que l'on ne pouvait disposer de la pièce.

[22] Dans l'affaire Comitini c. G.M.A.C. Leaseco Ltd (J.E. 93-1080 (C.S.)), un délai total de cinq (5) mois occasionné par des difficultés à obtenir des pièces de rechange fut jugé excessif et déraisonnable dans les circonstances ce qui constitue un manquement à

l'obligation imposée au commençant par l'article 39 LPC.

[23] Dans l'affaire Boulianne c. American Motors Canada Inc. (C.P., Chicoutimi 165-32-000099-832, 1985-05-10), un délai de 52 jours pour la livraison d'un maître-cylindre de frein est jugé déraisonnable.

[24] Dans l'affaire Chalaba c. Rainville Automobiles inc. (C.P. Beauharnois 760-32-000999-856, 1986-04-01), un délai total de deux (2) mois fut jugé raisonnable pour livrer des morceaux rares de la colonne de direction qui ont dû être commandés du Japon pour un véhicule âgé de quatre (4) ans.

[25] Dans l'affaire Lamothe c. Chrysler Canada inc. (2009 QCCQ 12757), un délai de deux (2) mois pour rendre une pièce disponible fut jugé déraisonnable.

[26] Dans cette dernière affaire, le Juge Jean-François Gosselin suggère trois (3) critères non exhaustifs d'analyse.

[27] Le premier critère est la nature de la pièce. Plus une pièce est essentielle au fonctionnement du véhicule, plus le fabricant doit faire preuve de diligence dans le maintien de la disponibilité d'une telle pièce.

[28] En l'espèce, le support à radiateur est une pièce essentielle au fonctionnement du véhicule. Cet élément milite dans une obligation de tenir une telle pièce disponible.

[29] Le second critère est celui de la période de mise en marché du véhicule. Plus le véhicule est d'un modèle récent, plus l'inventaire de pièce disponible doit être complet. Au contraire, plus un véhicule est ancien, plus il est compréhensible que l'inventaire soit incomplet.

[30] En l'espèce, le véhicule est un modèle 2021 et c'est en février 2022 que la nécessité de la pièce est requise. L'inventaire devait donc être complet, ce qui n'est pas le cas.

[31] Le troisième critère est celui de la cause de la rupture d'inventaire. Si la rupture d'approvisionnement est momentanée, imprévisible et qu'elle découle d'un problème ponctuel et non pas d'un manque de planification, cette situation peut être prise en compte.

[32] À cet égard, il y lieu de considérer que des pièces doivent être disponibles à l'intérieur d'une situation commerciale raisonnable, laquelle comporte la mondialisation du marché. Une rupture d'inventaire de 23 éléments démontre un manque de planification de Mazda relativement à cette pièce.

[33] Mazda doit s'assurer de garder un nombre requis de pièces en inventaire pour qu'elles soient disponibles ou encore s'assurer que son fournisseur soit en mesure de fabriquer de telles pièces avec diligence si elle opte pour un nombre en inventaire inférieur au besoin.

[34] Le Tribunal partage, ici, l'opinion du Juge Jean-François Gosselin lorsqu'il écrit :

« (...) si le modèle d'affaires « just in time » permet aux constructeurs d'automobiles de recevoir des pièces au fur et à mesure qu'ils en ont besoin lorsqu'il s'agit d'assembler des véhicules, l'on ne voit pas pourquoi la même approche ne pourrait pas prévaloir lorsqu'il s'agit d'expédier au concessionnaire la pièce dont il a besoin pour faire fonctionner le véhicule du consommateur. » (Lamothe c. Chrysler Canada inc., 2009 QCCQ 12757). »

[39] Plus loin, il ajoute :

« [38] Par ailleurs, Mazda soutient que les pièces de rechange qui doivent être disponibles, selon l'article 39, ne sont que les pièces d'entretien régulier. Pour Mazda, un consommateur ne doit pas avoir la même expectative de disponibilité pour une pièce qui

n'est pas une pièce d'entretien régulier.

[39] À cet égard, il y a lieu de souligner que l'article 39 mentionne que pour :

« Un bien qui fait l'objet d'un contrat de nature à nécessiter un travail d'entretien, les pièces de rechange (...) doivent être disponibles (...) »

[40] Le législateur utilise le terme « bien » et le terme « pièces ». La notion de bien n'est donc pas limitée aux pièces. C'est le bien qui nécessite des pièces de rechange.

[41] La loi n'établit pas une distinction entre des pièces requises pour un entretien régulier ou un autre type d'entretien. Il n'y a pas lieu d'établir une distinction que la loi n'établit pas elle-même.

[42] Au surplus, il y a lieu de souligner que la pièce dont il est question dans le présent litige est une pièce essentielle au fonctionnement du véhicule. Sans elle, le véhicule ne peut pas rouler. »

[40] En l'espèce, on retiendra qu'au moment du délibéré plus d'une année s'est écoulée depuis l'arrêt du fonctionnement complet du véhicule et ni le vendeur, ni la défenderesse non pris l'initiative de commander la pièce, ni informer le demandeur du délai requis pour la commander et la recevoir, ni du temps nécessaire pour la réparation. Ce délai est déraisonnable. On se rappellera que le vendeur a eu le véhicule en sa possession dès le jour de la panne et pour ce qui est de la défenderesse, elle est informée de la situation dès le 18 août 2025 (pièces P-9, P-10 et P-11).

[41] Bien que les nouveaux articles 39 à 39.7 de la LPC n'étaient pas en vigueur au moment où le demandeur a entrepris son recours (ils sont entrés en vigueur le 5 octobre 2025), nous sommes d'avis qu'ils peuvent nous guider dans la présente analyse.

[42] Il appartenait à la défenderesse (et au vendeur) de faire les démarches requises pour donner satisfaction au consommateur (le demandeur). Ce dernier demandait que son véhicule soit réparé depuis le 11 février 2025. Il ne l'a pas été et ne l'est toujours pas. La défenderesse n'a pas à attendre après le demandeur comme elle le prétend pour s'assurer de la disponibilité de la pièce et la commander.

[43] Rien dans la preuve n'indique que le demandeur a, à un quelconque moment, exprimé un refus à ce qu'on répare son véhicule. Le véhicule est simplement stationné chez lui et . . . il ne fonctionne pas. Le demandeur pouvait, vu l'écoulement du temps, aller de l'avant avec une solution de rechange, soit l'achat d'un "tacot" pour palier au manquement de la défenderesse (et du vendeur).

[44] Qu'en est-il de l'analyse sur la base des trois critères mis de l'avant par l'Honorable juge Jean-François Gosselin, et cité par son collègue le juge Riverin. Pour ce qui est de la nature de la pièce, il appert dans le présent cas que celle-ci est essentielle au fonctionnement du véhicule. Sans cette pièce, le véhicule ne fonctionne tout simplement pas.

[45] En ce qui a trait à la période de mise en marché, le véhicule en est un de l'année 2019 et la panne est survenue au début de 2025. Après un délai de 6 ans, les pièces essentielles au fonctionnement d'un véhicule doivent être encore disponibles. Nous avons d'ailleurs noté que la pièce D-1 porte la mention « end of supply time 2039 ». Est-ce à dire que la défenderesse elle-même reconnaît que la pièce défectueuse dans ce cas-ci doit être disponible jusqu'en 2039? Une réponse affirmative à cette question s'impose, à défaut d'autres explications quant à cette mention.

[46] Enfin, pour ce qui est du 3^e critère, celui concernant la cause d'une hypothétique rupture d'inventaire, aucune explication en ce sens n'a été fournie par la défenderesse, si ce n'est que d'alléguer qu'il s'agit d'une pièce qui n'est pas normalement nécessaire. Comme le mentionnait le juge Riverin, la LPC ne fait pas de distinction entre différents types de pièces. Il n'y a donc pas lieu d'en faire.

[47] Aucune preuve n'a été présentée pouvant laisser croire que le véhicule avait pu être utilisé à des fins autres que celles normalement prévues. De plus, lorsqu'il est utilisé dans un cadre normal, un bien doit pouvoir avoir une durée de vie raisonnable eu égard à son prix.

[48] Dans le cas présent, une durée de vie de 6 ans (le demandeur est propriétaire du véhicule depuis 3 ans au moment du bris), pour un prix payé de plus de 33 000\$ ne rencontre pas les prescriptions de la LPC. Entre la date d'achat et le 11 février 2025, le véhicule aura roulé pour un peu plus de 41 000 km, ce qui n'apparaît pas exagéré.

[49] En conséquence de ce qui précède, nous ne pouvons qu'en arriver à la conclusion que la défenderesse doit être tenue responsable des dommages du demandeur qui de son manquement. Plus d'un an s'est écoulé et rien n'a été fait pour remédier au problème.

[50] Le fait que la défenderesse allègue maintenant (en date du 23 février 2026) que la pièce est disponible, en deux seuls exemplaires, en Allemagne, n'y change rien. La défenderesse ne s'est pas conformée aux dispositions de l'article 39 de la LPC. Elle a fait le choix que cette pièce ne soit pas disponible en nombre suffisant et dans un temps raisonnable.

[51] Quels sont donc les dommages du demandeur?

[52] Le demandeur, dans le cadre de sa pièce P-20, détaille les sommes réclamées pour justifier sa réclamation comme suit :

- a) Prix du véhicule : 33 690.35\$
- b) Facture Volkswagen Granby : 522.98\$
- c) Facture Garage Francis Dion : 1 786.94\$
- d) Achat d'un véhicule usagé essentiel : 2 000.00\$

[53] Le demandeur a réduit sa réclamation à 15 000.00\$ et il ne demande pas dans ses conclusions l'annulation ou la résiliation de la vente, ni n'a offert de remettre le véhicule.

[54] Le droit pour le demandeur de réclamer des dommages-intérêts en cas de manquement est prévu à l'article 272 de la LPC. L'article 1611 C.c.Q. prévoit quant à lui que les dommages-intérêts visent à compenser la perte que subit le demandeur.

[55] Nous comprenons que le demandeur cherche à se faire compenser les pertes qu'il subit. Toutefois, nous ne pouvons pas lui accorder de compensation pour la valeur de son véhicule. Il a choisi de le garder.

[56] Le demandeur peut se faire rembourser les frais encourus pour les démarches de réparation qui se sont avérées vaines vu la non-disponibilité de la pièce, soit la somme totale de 2 309.92\$.

[57] Le demandeur s'est également retrouvé dans l'obligation d'acheter un autre véhicule qu'il a payé 2 000.00\$, selon son témoignage écrit (pièces P-9 et P-20). Le témoignage du demandeur est pour le moins succinct, mais par ailleurs, il n'a pas été remis en question par la défenderesse quant à cet aspect. La preuve nous satisfait et nous ferons donc droit à cette réclamation. Le demandeur devait remplacer le véhicule qui était inutilisable et il l'a fait pour un prix très raisonnable.

[58] Le demandeur n'a pas fait la preuve d'autres dommages particuliers.

[59] Enfin, et bien qu'il est souvent difficile de faire une évaluation précise des troubles et inconvénients qu'une telle situation puisse engendrer, il ne fait aucun doute à la lumière du témoignage écrit du demandeur (pièces P-9, P-13, P-19 (en partie) et P-20) qu'il en a subi (privation de son véhicule, temps consacré à tenter de régler le dossier, recherche, stress, etc.).

[60] Dans notre évaluation nous prenons en considération le fait que le véhicule a tout de

même pu être utilisé durant 3 ans, semble-t-il, sans problème. De même dans l'évaluation globale du dédommagement que peut recevoir le demandeur, ce dernier ne doit pas se retrouver dans une position meilleure que si son véhicule avait effectivement été réparé dans un délai raisonnable. (voir Gervais c. Cie General Motors du Canada, 2025 QCCQ 6592)

[61] En ayant cette préoccupation en tête, il appert qu'au seul chapitre de la privation de l'usage du bien, le demandeur, tel qu'il appert de la pièce P-1, paie depuis plus d'un an, la somme de 132.50\$ par semaine (pièce P-1), pour l'achat d'un véhicule qu'il n'a pu, et ne peut toujours pas, utiliser. L'achat d'un autre véhicule est venu palier partiellement à l'inconvénient de ne pas pouvoir utiliser son véhicule. Il n'en demeure pas moins que le demandeur doit continuer de le payer. Nous ignorons cependant quand cet achat est survenu. Usant de notre discrétion nous lui accorderons la somme de 1 722.50\$ à ce chapitre, laquelle somme représente les paiements dus pour une période de 4 mois.

[62] Pour l'ensemble des autres troubles et inconvénients déjà évoqués ci-haut, nous accorderons la somme de 500.00\$.

Le demandeur avait-il l'obligation de mitiger ses dommages et, si oui, l'a-t-il fait?

[63] Cette question est soulevée par la défense et il peut être légitime de la poser. Cette obligation pour le demandeur de mitiger ses dommages découle essentiellement de l'application de l'article 1479 C.c.Q.

[64] Qu'en est-il dans le cas présent?

[65] Lorsque la défenderesse pose cette question, c'est directement en lien avec le fait que le demandeur a conservé son véhicule. Il est vrai qu'il pouvait en disposer. Le vendre? Qui voudra acheter un véhicule qui ne peut être réparé, si ce n'est que pour ces pièces, et pour quel montant?

[66] Nous retiendrons également (au moment de la présente décision) que le demandeur (selon la pièce P-1) continuera pour encore 23 mois environ à payer la somme de 132.50\$ par semaine, pour un véhicule qu'il ne peut utiliser.

[67] Si le demandeur fait le choix de vendre son véhicule à un ferrailleur, comme il le laisse sous-entendre (pièce P-20), cette vente, à un prix que nous ignorons, viendra effectivement mitiger ses pertes en lien avec la valeur du véhicule. Notons que dans le contexte où le demandeur pouvait demander la résiliation/résolution du contrat (ce qu'il n'a pas fait dans le cadre de la présente procédure) cette question de l'obligation de mitiger ses dommages ou encore celle en lien avec la dépréciation du bien se serait alors posée avec plus d'acuité.

[68] De plus, la défenderesse aurait pu elle-même contribuer à atténuer le préjudice du demandeur en se montrant plus pro-active dans les démarches visant à réparer le véhicule plutôt que de simplement répondre, selon le témoignage du demandeur (pièce P-13), qu'elle ne pouvait rien faire vu l'expiration de la garantie contractuelle, ou encore en se contentant d'affirmer tardivement que la pièce peut être trouvée en Allemagne.

[69] Ainsi, considérant les motifs pour lesquels les dommages-intérêts consentis au demandeur ont été accordés, nous sommes d'avis, quant à la question de savoir si le demandeur a mitigé ses dommages, qu'il l'a effectivement fait et il n'y a pas lieu de réduire autrement le montant que devra payer la défenderesse.

[70] En terminant, il n'y pas lieu de déroger à la règle prévue à l'article 340 C.P.C. voulant que la partie qui succombe doit payer à l'autre les frais de justice qui sont, dans le présent dossier, de 237.00\$;

VII. DÉCISION

ACCUEILLE partiellement la demande;

CONDAMNE la défenderesse à payer au demandeur la somme de 6 532.42\$ avec intérêts au taux légal majoré de l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du Code civil du Québec, à compter du 18 août 2025, date de la mise-en-demeure adressée à la défenderesse;

LE TOUT avec les frais de justice.

St-Eustache
Lieu

ce

27 mars 2026
Date

Alain	Turgeon
Prénom	Nom

Arbitre accrédité par le Barreau du Québec

Mr Alain Turgeon, avocat

Signature