

COUR DU QUÉBEC

(Division des petites créances)

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

N° : 505-32-038168-218

DATE : 23 mars 2026

SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE MONIQUE DUPUIS, J.C.Q.

JEAN-FRANÇOIS TAILLEFER

Demandeur / défendeur
reconventionnel

c.

CAN-AM MARINE TRANSPORT INC.

Défenderesse / demanderesse sur
Intervention forcée et demanderesse
reconventionnelle

et

RÉMY CARRIER

Défendeur en garantie / défendeur
reconventionnel

JUGEMENT

[1] Jean-François Taillefer poursuit Can-Am Marine Transport inc. (Can-Am Transport) en raison de dommages causés à son bateau pendant son transport de la Floride jusqu'au Québec.

[2] Can-Am Transport soutient que le bateau était endommagé avant ce transport et que par ailleurs, le mandataire de monsieur Taillefer, Rémy Carrier, n'a pas suivi les instructions quant à sa préparation avant le chargement.

[3] Sans préjudice à sa défense, Can-Am Transport appelle en garantie monsieur Carrier, alléguant qu'il est le principal responsable des dommages, le cas échéant.

[4] Par demande reconventionnelle, elle réclame à monsieur Taillefer et à monsieur Carrier le prix du transport qui demeure impayé à ce jour.

QUESTIONS EN LITIGE

[5] La présente affaire soulève les questions suivantes :

DEMANDE PRINCIPALE

- **Can-Am Transport a-t-elle manqué aux obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport intervenu avec monsieur Taillefer?**
- **Les dommages allégués se sont-ils produits pendant le transport effectué par Can-Am Transport au sens des articles 2040 et 2049 C.c.Q.?**
- **Le cas échéant, Can-Am Transport a-t-elle démontré l'un ou l'autre motif lui permettant de s'exonérer de sa responsabilité, plus particulièrement, que le bateau était déjà endommagé avant le transport?**
- **Selon les réponses aux questions précédentes, monsieur Taillefer a-t-il droit aux montants réclamés?**

DEMANDE EN GARANTIE

- **En tant qu'intermédiaire, monsieur Carrier a-t-il commis une faute génératrice de responsabilité l'obligeant à indemniser Can-Am Transport, en tout ou en partie, de la condamnation prononcée contre elle, le cas échéant?**

DEMANDE RECONVENTIONNELLE

- **En tenant compte de l'admission par monsieur Taillefer que le montant de 11 500 \$ pour le transport est dû, la demande reconventionnelle dirigée contre monsieur Carrier est-elle fondée?**

LE CONTEXTE

[6] En juin 2020, monsieur Taillefer achète un bateau de marque *Formula* modèle 400SS de l'année 2013 par l'intermédiaire de monsieur Carrier, courtier en bateaux. Le bateau est en Floride et monsieur Taillefer désire le faire transporter au Québec.

[7] À cette fin, monsieur Carrier communique avec Claude Girard, propriétaire de Can-Am Transport qui transmet à monsieur Taillefer une soumission que celui-ci accepte : il s'agit de transporter le bateau à partir de la Marina Coastal Marine Yacht à St-Petersburg jusqu'à la Marina Bobino à Sainte-Dorothée, pour le prix de 11 500 \$.¹

[8] Le 22 juillet 2020, date prévue au contrat pour du ramassage du bateau, le chauffeur de Can-Am Transport, Claude Périgny, se présente à la Marina Coastal Marine Yacht. Le bateau n'y est pas encore mais arrive peu de temps après par voie maritime.

[9] Il était prévu que monsieur Périgny décharge le bateau à la Marina Bobino le 25 juillet. Or, deux jours avant cette date, monsieur Carrier informe monsieur Girard que ce ne sera pas possible : le seul employé de cette Marina habilité à manœuvrer l'équipement pour faire le travail est alors en vacances.

[10] Après avoir effectué des recherches, monsieur Girard informe monsieur Taillefer que le bateau sera déchargé à la Marina de l'Île Perrot, capable de le recevoir.

[11] Le 25 juillet, monsieur Périgny se présente à cette Marina et fait décharger le bateau en présence de monsieur Taillefer et de Joseph Di Maria.

[12] Monsieur Périgny demande à monsieur Taillefer de signer le connaissance, ce qu'il refuse pour des motifs qui demeurent inexplicables. Il remet cependant à monsieur Girard arrivé sur les lieux, un chèque de 11 500 \$ en paiement du transport.

[13] Toutefois, le 28 juillet, il émet un arrêt de paiement sur ce chèque alléguant que le bateau est endommagé.

[14] Le 25 août suivant, Can-Am Transport lui réclame le paiement de la somme de 11 500 \$.² Un peu plus tard le même jour, monsieur Taillefer lui répond qu'il n'a pas l'intention de le payer vu les dommages causés à son bateau pendant le transport.³

[15] Le 21 septembre suivant, il adresse un nouveau courriel à Can-Am Transport dans lequel il détaille les dommages causés au bateau et transmet les factures pour les réparations déjà effectuées ou des soumissions pour les travaux à venir.⁴

¹ Pièce D-6.

² Pièce D-19.

³ Pièce P-2.

[16] Le 8 octobre 2020, il intente la présente action et réclame la somme de 12 195,69 \$, soit le montant des réparations de 23 695,69 \$ duquel il déduit le montant dû le prix du transport soit 11 500 \$.

[17] À l'audience, monsieur Taillefer modifie sa demande : il maintient sa réclamation de 23 695,69 \$ qu'il réduit à 15 000 \$ pour bénéficier du recours devant la division des Petites Créances : le cas échéant, c'est le Tribunal qui opérera compensation entre le montant qui pourrait lui être dû par Can-Am Transport et celui réclamé par cette dernière pour le transport, que monsieur Taillefer ne conteste pas.

DROIT APPLICABLE

[18] L'article 2049 du *Code civil du Québec* (C.c.Q.) stipule que le transporteur est tenu de réparer le préjudice résultant du transport à moins qu'il ne prouve que la perte résulte d'une force majeure, du vice propre du bien ou d'une freinte normale.

[19] L'article 2040 C.c.Q. précise que le transport du bien couvre la période qui s'étend de la prise en charge par le transporteur en vue de son déplacement jusqu'à la délivrance.

[20] Une jurisprudence constante enseigne que le transporteur assume une obligation de résultat : il doit livrer le bien qui lui est confié dans le même état que celui dans lequel il l'a reçu. Il est tenu de la perte ou du dommage causé au bien qu'il transporte et ne peut s'exonérer qu'en prouvant par preuve prépondérante l'un ou l'autre des motifs d'exonération soit la force majeure, le vice propre du bien ou la survenance d'une freinte normale.⁵

[21] La preuve présentée à la Division des petites créances doit répondre aux règles habituelles de preuve. Ainsi, la partie à qui incombe la charge de la preuve doit l'établir de façon prépondérante au moyen d'éléments factuels pertinents en droit et en fait.

[22] La règle de la prépondérance de la preuve exige que celui à qui elle incombe démontre que l'existence des faits qu'il invoque est plus probable que leur inexistence. Il ne s'agit pas de démontrer par une certitude absolue ces faits⁶.

⁴ Pièce P-2.

⁵ *154995 Canada inc. c. Express Golden Eagle inc.*, 2009 QCCQ 3649; *Martel c. Beauvais*, C.Q. Abitibi (Div. petites créances), 2000 CanLII 3291 (QC CQ), n° 615-32-001634-003 10 novembre 2000, j. Lavergne, AZ-50080695; *Groupe Jules Savard inc. c. Compagnie canadienne d'assurances générales Lombard*, 2005 QCCA 111; *Gardfield Transportation Systems Ltd. c. Stan-Canada Machinery Ltd.*, J.E. 96-1126, AZ-96011598 (C.A.).

⁶ Art. 2803 et 2804 du *Code civil du Québec* (C.c.Q.).

[23] En l'absence de prépondérance de preuve, la partie qui ne peut se décharger de son fardeau perd sa cause.

ANALYSE ET DÉCISION

DEMANDE PRINCIPALE

- **Can-Am Transport a-t-elle manqué aux obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport intervenu avec monsieur Taillefer?**

[24] Monsieur Taillefer soutient que Can-Am Transport est responsable des dommages causés à certaines pièces et équipements du bateau, survenus pendant le transport, soit plus particulièrement :

- **Perte des antennes de TV et de Wi-Fi, arrachées pendant le transport;**
- **Perte d'une des hélices du pied de moteur gauche;**
- **Dommages causés au pied du moteur droit ;**
- **Déconnexion du système d'échappement**

[25] Les réparations de tous ces dommages a pris du temps et ont privé monsieur Taillefer de l'usage de son bateau pendant l'été 2020. Il réclame des dommages pour ce préjudice.

[26] Monsieur Taillefer reproche aussi à Can-Am Transport de ne pas avoir vérifié que la Marina Bobino était apte à recevoir son bateau au moment prévu de la livraison. Elle est donc responsable des coûts additionnels de chargement, de déchargement et de transport du bateau pour le transférer de la Marina de l'Île Perrot à la Marina Bobino.

Dommages causés au bateau pendant le transport

Antenne de TV arrachée pendant le transport

[27] Can-Am Transport ne conteste pas le fait qu'au moment où monsieur Périgny prend charge du bateau, il y avait une antenne de télévision sur la structure qui surmonte le poste de pilotage.

[28] Avant que can-Am Transport n'en prenne possession, monsieur Girard demande à monsieur Carrier dans un courriel du 22 juillet 2020 de faire enlever tous les instruments sur le bateau apparaissant à la photo jointe à ce courriel, où l'on voit notamment une antenne que les parties identifient comme étant l'antenne de

télévision.⁷ Monsieur Girard ajoute à l'audience qu'il a parlé à monsieur Carrier qui confirme avoir reçu ses instructions.

[29] À l'audience, ce témoignage n'est pas contredit. Monsieur Carrier croit se souvenir d'avoir reçu la demande de monsieur Girard mais en garde un souvenir vague : de toute évidence, il n'y a pas donné suite.

[30] Monsieur Périgny déclare à l'audience qu'il n'a pas enlevé l'antenne, il n'était pas autorisé à le faire. Il ajoute qu'à son avis, cela ne posait pas de problème puisque même avec l'antenne érigée, il respectait la hauteur permise pour le transport.

[31] Dans l'affaire *Can-Am Marine Transport inc. c. Roy*⁸, le juge Claude Laporte, J.C.Q., rappelle que l'entrepreneur spécialisé en transport est celui sur qui repose le choix des moyens pour l'exécution du contrat.⁹ De plus, il a l'obligation d'agir dans les meilleurs intérêts de son client.¹⁰

[32] Monsieur Girard connaît le risque de transporter le bateau avec l'antenne de télévision érigée, puisqu'il demande à monsieur Carrier de l'enlever. Soit que can-Am Transport refusait de transporter le bateau avec l'antenne en place, soit qu'elle demandait à monsieur Périgny de la retirer après en avoir avisé monsieur Taillefer.

[33] La preuve prépondérante démontre donc que l'antenne de télévision n'était plus sur le bateau au moment de sa délivrance et Can-Am Transport doit assumer la responsabilité de la perte, en l'absence de preuve de force majeure, de vice propre du bien ou d'une freinte normale.

- **Antenne Wi-Fi arrachée**

[34] Pour mettre en jeu la présomption de responsabilité de l'article 2049 C.c.Q., monsieur Taillefer doit démontrer par preuve prépondérante qu'il y avait une antenne Wi-Fi sur le bateau au moment où monsieur Périgny prend charge du bateau.

[35] Or, ce dernier affirme qu'au moment où il prend possession du bateau, il n'y a pas d'antenne Wi-Fi : les seuls instruments qui se trouvent sur le bateau sont ceux qui apparaissent à la photo jointe au courriel du 22 juillet 2020, soit le radar, l'antenne de télévision et le feu de position.¹¹

[36] Le Tribunal ne peut écarter le témoignage crédible et probant de monsieur Périgny à ce sujet, appuyé des photos qu'il produit. Il conclut donc que monsieur Taillefer n'a pas démontré que cette antenne se trouvait sur le bateau au moment de la prise en charge par Can-Am Transport.

⁷ Pièce D-4.

⁸ 2015 QCCQ 3007.

⁹ Art. 2099 C.c.Q.

¹⁰ Art. 2100 C.c.Q.

¹¹ Pièce D-4.

- **Perte d'une des hélices du pied de moteur gauche (babord)**

[37] Il n'est pas contesté que le bateau de monsieur Taillefer dispose de deux pieds de moteur dotés chacun de deux hélices et qu'à l'arrivée du bateau à la Marina de l'Île Perrot, il manque une des hélices du pied du moteur gauche.

[38] Or, le témoignage crédible de monsieur Périgny, corroboré par la photo qu'il prend au moment où il prend en charge le bateau, démontre que selon toute probabilité, cette hélice manquait déjà avant le transport.¹²

[39] Can-Am Transport a donc démontré par preuve prépondérante un motif l'exonérant de sa responsabilité à savoir que cette hélice manquait au moment de la prise en charge du bateau, il s'agit d'un *vice propre du bien*.

[40] Même si le Tribunal avait conclu à la responsabilité de Can-Am Transport pour la perte de l'hélice, il n'aurait pas pour autant accordé le montant réclamé à ce chapitre par monsieur Taillefer.

[41] Monsieur Taillefer paie la somme de 6 339,72 \$ pour ce qu'il allègue être le remplacement de l'hélice manquante¹³.

[42] Il ne fait aucune mention de ce problème dans son courriel du 25 août 2020, ce n'est que dans sa mise en demeure du 21 septembre 2020¹⁴ qu'il mentionne précisément le remplacement de l'hélice babord, référant à la facture du 10 août précédent.¹⁵

[43] Monsieur Taillefer a fait défaut d'aviser Can-Am Transport du problème et l'a fait réparer avant la mise en demeure, ce qui contrevient à l'obligation que lui impose les articles 1590 et 1595 du *Code civil du Québec* :

« **1590.** *L'obligation confère au créancier le droit d'exiger qu'elle soit exécutée entièrement, correctement et sans retard.*

Lorsque le débiteur, sans justification, n'exécute pas son obligation et qu'il est en demeure, le créancier peut, sans préjudice de son droit à l'exécution par équivalent de tout ou partie de l'obligation:

1° *Forcer l'exécution en nature de l'obligation;*

2° *Obtenir, si l'obligation est contractuelle, la résolution ou la résiliation du contrat ou la réduction de sa propre obligation corrélative;*

3° *Prendre tout autre moyen que la loi prévoit pour la mise en oeuvre de son droit à l'exécution de l'obligation.*

¹² Pièce D-15.

¹³ Pièce P-3 (facture du 10 août 2020 et chèque du 7 août 2020 pour ce montant).

¹⁴ Pièce P-2.

¹⁵ Pièce P-2.

1595. La demande extrajudiciaire par laquelle le créancier met son débiteur en demeure doit être faite par écrit.

Elle doit accorder au débiteur un délai d'exécution suffisant, eu égard à la nature de l'obligation et aux circonstances; autrement, le débiteur peut toujours l'exécuter dans un délai raisonnable à compter de la demande. » (Le Tribunal souligne)

- **Dommages au pied du moteur droit (tribord)**

[44] Monsieur Taillefer soutient que le pied du moteur droit a été endommagé lorsqu'il arrive à la Marina de l'Île Perrot, alors qu'il était en bon état avant le transport

[45] Dans son courriel du 25 août 2020, il écrit à Can-Am Transport : *il (bateau) a été diagnostiqué hier par un représentant de la Marina Bobino à l'aide d'un ordinateur spécialisé, que le pied du moteur tribord est affecté d'un problème et qu'il est désaligné avec le pied babord. Vous vous souviendrez sans doute que lors de l'arrivée du bateau, le pied tribord était désaligné de façon importante ...*¹⁶

[46] Le diagnostic auquel réfère monsieur Taillefer n'est pas produit au dossier. Dans sa demande introductive d'instance, il ne réfère qu'à une réparation au pied *R & F* : « *Steering Failure* ». Il réfère également à une facture de 550 \$¹⁷ sur laquelle on retrouve la mention *Diagnostic System Vodia* et *démonter système direct*.

[47] Il ne s'agit pas ici d'un rapport d'un expert ou d'un mécanicien permettant d'identifier le dommage dont se plaint monsieur Taillefer.

[48] Même si le Tribunal avait pu conclure à un tel dommage, les photos produites par monsieur Périgny démontrent que ce pied de moteur était dans la même position avant le départ de la Floride qu'au moment de son arrivée.¹⁸

[49] Monsieur Taillefer soutient que monsieur Périgny aurait dû utiliser une remorque de marque *Broward Trailer* : il produit au soutien de ses prétentions des photos prises d'une telle remorque qu'il estime appropriée.¹⁹

[50] Monsieur Périgny déclare qu'il a utilisé pour le transport en cause une remorque *Adulra* de *Waltron*, qu'il déclare être spécifique pour le transport de ce genre de bateau, et qu'il utilise depuis de très nombreuses années.

[51] Le Tribunal ne peut retenir le témoignage de monsieur Taillefer puisqu'il s'agit d'une opinion au sujet de laquelle seul un expert peut témoigner : cette preuve n'est pas recevable.²⁰

¹⁶ Pièce P-2.

¹⁷ Pièce P-3.

¹⁸ Pièce D-15.

¹⁹ Pièce P-5.

[52] Monsieur Taillefer ajoute que le bateau ne pouvait pas être endommagé avant sa prise en charge par Can-Am Transport puisque le rapport d'inspection effectuée avant son achat n'en fait pas mention.

[53] Ce rapport ne lui est d'aucun secours puisqu'il ne comporte aucune photo de cette pièce à l'arrière du bateau et aucune constatation ou rapport à ce sujet.²¹

[54] De plus, monsieur Taillefer et monsieur Carrier déclarent que le bateau est demeuré en possession de la succession de l'ancien propriétaire après l'inspection du 20 juin 2020. Le Tribunal ne peut exclure la probabilité que quelqu'un se soit servi du bateau avant la livraison à la Marina de St-Petersburg et ait pu causer le dommage, le cas échéant.

[55] Monsieur Taillefer n'est pas expert et le Tribunal ne peut retenir son témoignage à l'effet que le bateau n'aurait pas pu naviguer de son port d'attache jusqu'à la Marina de St-Petersburg si les deux pieds de moteur avaient déjà été abîmés : il s'agit de simples hypothèses que le Tribunal ne retient pas.

[56] Les propos rapportés par monsieur Taillefer à l'effet que personne ne l'a utilisé dans l'intervalle entre le rapport et le transport à cette Marina, n'est pas une preuve recevable : il s'agit de oui-dire alors que monsieur Taillefer n'a aucune connaissance personnelle de ces faits.

- **Déconnexion du système d'échappement**

[57] Les photos produites par monsieur Taillefer au sujet de ce problème montrent effectivement que le tuyau du système d'échappement semble être déconnecté.²²

[58] Encore ici cependant, rien ne permet de conclure que ce tuyau n'était pas dans le même état avant la prise en charge par Can-Am Transport.

[59] Monsieur Taillefer déclare à l'audience qu'il ne s'agit pas d'un problème grave mais qui à son avis, illustre la négligence avec laquelle monsieur Périgny a chargé le bateau sur sa remorque.

[60] Or, la preuve ne permettant pas de conclure ainsi, le Tribunal ne retient pas cet argument.

Défaut par Can-Am Transport d'avoir livré le bateau à la Marina Bobino

[61] Selon le contrat, Can-Am Transport devait livrer le bateau à la Marina Bobino. Monsieur Taillefer soutient que l'entreprise devait s'assurer de la capacité de la Marina de le recevoir, à cette date.

²⁰ Art.2843, al. 1. C.c.Q.

²¹ Pièce P-7.

²² Pièce P-4, pp. 7, 8, 9 et 13.

[62] Il n'est pas contesté que la délivrance du bateau n'a pas pu avoir lieu à cet endroit parce qu'il n'était pas possible de le décharger, le seul employé habilité à opérer la machinerie à cet effet était en vacances.

[63] Monsieur Taillefer n'a pas démontré qu'en vertu du contrat intervenu avec Can-Am Transport, il appartenait à cette dernière de s'assurer de la capacité de la Marina de recevoir le bateau.

[64] Le choix du lieu où Can-Am Transport prend charge du bateau de même que l'endroit où elle en effectue la délivrance appartient à son propriétaire.

[65] C'est d'ailleurs monsieur Carrier, agissant comme mandataire pour monsieur Taillefer, qui fait les arrangements pour que le bateau quitte son port d'attache pour être livré, par voie maritime, à la Marina de St-Petersburg.

[66] Il doit en être de même pour le lieu de délivrance. Le choix de la Marina Bobino par monsieur Taillefer a été fait en connaissance de cause par celui-ci : il s'agissait du quatrième bateau dont il est propriétaire, le choix de la Marina était en fonction de la distance entre cet endroit et sa résidence.

[67] La preuve révèle que Can-Am Transport a agi et donné des directives relativement à l'aspect du contrat qui lui incombe, comme par exemple la préparation du bateau (enlèvement des antennes) et les aspects du dédouanement.²³

[68] Par ailleurs, dans la soumission acceptée par monsieur Taillefer, Can-Am Transport indique, au chapitre des *Conditions* : *En tout temps, les lieux de ramassage et de livraison doivent être accessibles et carrossables*. Il s'agit d'une indication non équivoque que la vérification des lieux et partant, leur capacité à accueillir le bateau, est à la charge du client.²⁴

DEMANDE EN GARANTIE

- **En tant qu'intermédiaire, monsieur Carrier a-t-il commis une faute génératrice de responsabilité l'obligeant à indemniser Can-Am Transport, en tout ou en partie, de la condamnation prononcée contre elle, le cas échéant?**

[69] À l'audience, malgré l'ambiguïté que pouvait comporter la demande introductive d'instance, monsieur Taillefer confirme qu'il ne poursuit pas monsieur Carrier. Ce dernier fait l'objet d'un appel en garantie par Can-Am Transport qui plaide que si le

²³ Pièce P-6 (A), p. 16.

²⁴ Pièce D-6.

Tribunal retenait sa responsabilité selon l'un ou l'autre des chefs de réclamation, monsieur Carrier devait en supporter les conséquences.

[70] Le Tribunal a conclu plus haut que monsieur Carrier avait reçu la demande de Can-Am Transport d'enlever les antennes et autres équipements apparaissant sur la photo du courriel qui lui est adressé, pour les fins du ramassage.

[71] Le Tribunal conclut qu'il a une part de responsabilité dans le fait que la demande n'a pas été exécutée, et que l'antenne qui était demeurée attachée au bateau a été arrachée pendant le transport.

[72] Puisque cette faute a contribué aux dommages, le Tribunal accueillera l'action en garantie de Can-Am Transport, en proportion de 50% de la condamnation, soit 224,19 \$

- **Monsieur Taillefer a-t-il droit aux montants réclamés?**

[73] Le Tribunal ne retient la responsabilité de Can-Am Transport qu'au sujet de la perte de l'antenne de TV.

[74] Le Tribunal a conclu plus haut qu'en tant que transporteur spécialisé, Can-Am Transport est celle sur qui repose le choix des moyens pour l'exécution du contrat. Par conséquent, monsieur Carrier qui est le mandataire de monsieur Taillefer, ne peut assumer une part de responsabilité dans la perte de l'antenne de télévision.

[75] Par conséquent, l'appel en garantie sera rejeté, chaque partie payant ses frais.

DEMANDE RECONVENTIONNELLE

- **En tenant compte de l'admission par monsieur Taillefer que le montant de 11 500 \$ pour le transport est dû, la demande reconventionnelle dirigée contre monsieur Carrier est-elle fondée?**

[76] Monsieur Taillefer admet qu'il doit le prix du transport de son bateau, il sera donc condamné à payer **11 500 \$** à Can-Am Transport.

[77] Monsieur Carrier a agi comme mandataire de monsieur Taillefer dans toute cette opération. Ce mandat était clairement à la connaissance de Can-Am Transport.

[78] À ce titre, monsieur Carrier, qui agit dans les limites de son mandat, s'est obligé au nom et pour le compte de monsieur Taillefer et n'est pas personnellement tenu envers Can-Am Transport du prix du transport.²⁵

²⁵ Art. 2157 C.c.Q.

[79] La demande reconventionnelle dirigée contre monsieur Carrier sera donc rejetée.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

SUR LA DEMANDE PRINCIPALE :

[80] **FAIT DROIT** en partie à l'action du demandeur et lui accorde la somme de **448,33 \$**.

SUR LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE :

[81] **FAIT DROIT** à la demande reconventionnelle à l'égard du défendeur reconventionnel Jean-François Taillefer et lui accorde la somme de **11 500 \$**.

[82] **REJETTE** la demande reconventionnelle à l'égard de Rémy Carrier,

OPÉRANT COMPENSATION ENTRE LES DEUX MONTANTS, LE TRIBUNAL :

[83] **CONDAMNE** le défendeur reconventionnel Jean-François Taillefer à payer à la demanderesse reconventionnelle can-Am Marine Transport inc. la somme de **11 051,67 \$** avec intérêts au taux légal et l'indemnité additionnelle prévue à l'article 1619 du *Code civil du Québec* à compter du 10 octobre 2020,²⁶

[84] **LE TOUT**, chaque partie payant ses frais.

SUR LA DEMANDE EN GARANTIE :

[85] **REJETTE** la demande en garantie,

[86] **LE TOUT**, chaque partie payant ses frais.

MONIQUE DUPUIS, J.C.Q.

Date d'audience : 13 janvier 2026

²⁶ Date d'expiration du délai accordé dans la mise en demeure du 29 septembre 2020 (pièce D-1).