COUR SUPÉRIEURE

2026 QCCS 3932 (CanLII)

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE TERREBONNE

Nº : 700-17-018670-223

DATE : 15 octobre 2026

SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE CAROLE THERRIEN, J.C.S.

AVIATION SB INC.
Partie demanderesse / défenderesse reconventionnelle

c.

MIRABEL HÉLI SUPPORT INC.
PATRICE CHAPUT
Partie défenderesse / demanderesse reconventionnelle

JUGEMENT[1]

L'APERÇU

[1] Aviation SB inc. (« **Aviation** ») réclame 363 787 $ à Mirabel Héli Suppport inc, (« **Mirabel** ») et son unique actionnaire et dirigeant, Patrice Chaput (« **M. Chaput** »).

[2] Cette somme serait due à la suite de l'inexécution d'un contrat visant la vente des pièces d'un hélicoptère accidenté, propriété d'Aviation, par Mirabel. La responsabilité personnelle de M. Chaput découle, selon Aviation, de son appropriation frauduleuse de pièces de l'appareil, entrainant la levée du voile corporatif.

---

[1] Une table des matières est disponible à la fin du présent jugement.

[3] Mirabel oppose que le contrat (verbal) de service emportait une obligation de moyens dont elle s'est acquittée jusqu'à la résiliation de l'entente. Elle a ensuite rendu les éléments de l'appareil toujours en sa possession et aucune autre prestation n'est due de sa part à Aviation.

[4] Mirabel introduit de son côté une demande reconventionnelle et réclame 3 590 $ à Aviation pour des factures impayées dans le cadre du même contrat. Aviation admet la créance, mais opère compensation avec les dommages réclamés.

[5] Enfin, M. Chaput plaide que la réclamation contre lui n'est pas fondée, alors qu'aucune preuve ne soutient les allégations de fraude à son endroit.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

***

[6] Le Tribunal rejette la demande introductive tant contre Mirabel que contre M. Chaput personnellement et condamne Aviation à verser le solde de 3 590 $.

[7] Pour l'essentiel, le Tribunal conclut que l'entente verbale est un contrat de services emportant une obligation de moyens de la part de Mirabel et qu'Aviation n'a pas démontré qu'elle aurait contrevenu à ses obligations. La résiliation du contrat imposait la restitution des prestations, ce qui a été fait par la remise des pièces encore en possession de Mirabel en temps opportun.

[8] Vu les admissions d'Aviation, la somme réclamée par Mirabel lui est due.

LE CONTEXTE GÉNÉRAL

[9] Aviation est détenue par M. Bourdeau, un homme d'affaires se disant très prospère dans le domaine automobile. La société ne compte aucun employé et possède un hélicoptère que Bourdeau pilote lui-même. Mirabel est opérée par M. Chaput. Il s'agit d'une société qui assure l'entretien d'hélicoptères et compte une dizaine d'employés.

[10] En juillet 2019, M. Bourdeau est aux commandes de l'appareil et trois passagers sont à bord. Au moment de l'atterrissage, le moteur est toujours en marche et l'hélicoptère se renverse sur son flanc.

[11] Mirabel est appelée pour que l'engin soit évacué dans ses installations.

[12] L'assureur conclut éventuellement que l'hélicoptère ne peut être réparé. Il déclare que la perte est *totale* et prévoit verser l'indemnité complète (moins la franchise de 50 000 $). Aviation empoche donc le produit d'assurance de 950 000 $ et rachète l'appareil à l'assureur pour 100 000 $.

[13] M. Bourdeau prévoit revendre les pièces. Il anticipe un profit très important. Selon lui, cette décision est prise sur les conseils précis de M. Chaput, qui lui représenterait que

l'opération générerait de tels profits. Il plaide que les deux hommes s'entendent pour que la carlingue soit remorquée dans les locaux de Mirabel pour y être démantelée, afin que les pièces soient certifiées et revendues.

[14] Selon M. Bourdeau, l'entente prévoit qu'il récupérera d'abord sa mise de fonds de 75 000 $ US et, ensuite, que 85 % des produits de la revente des pièces lui seront remis. Mirabel conserverait donc 15 % des ventes dépassant les premiers 75 000 $ US.

[15] En avril 2022, le contrat prend fin abruptement dans un contexte de mésentente entre les deux hommes. À ce moment, seules quelques pièces sont vendues et plusieurs éléments ont été détruits. Selon M. Chaput, ces composantes n'avaient pas de potentiel de revente profitable.

[16] Aviation mandate donc un tiers pour reprendre possession de la carlingue et des pièces encore chez Mirabel. Il vend la carlingue pour 100 000 $ et estime que de nombreuses pièces sont manquantes.

LA POSITION DES PARTIES

[17] **Aviation** soutient que l'entente est un contrat de dépôt et de services. Il en découle que Mirabel devait : conserver l'hélicoptère de manière prudente et diligente, ne pas s'en servir sans permission, le restituer sur demande, répondre de sa perte (sauf en cas de force majeure), vendre les pièces, agir au mieux des intérêts d'Aviation, prendre soin de l'appareil, ne pas résilier unilatéralement le contrat pour des motifs inappropriés et, à contretemps, remettre les pièces invendues et réparer le préjudice causé par la résiliation unilatérale du contrat.

[18] Elle estime que Mirabel a contrevenu à ses obligations en :

- Ne remettant pas à Aviation le produit de la vente des pièces (11 253 $);
- Ne recherchant pas de manière diligente des acheteurs pour les pièces;
- En omettant d'informer Aviation, lors de la conclusion de l'entente et, ensuite, de l'existence et de l'impact de la règlementation en vigueur quant à la disposition et la revente de pièces usagées/accidentées pour le type d'aéronef en cause;
- En omettant d'agir de manière diligente et proactive pour accommoder les intérêts et répondre aux attentes légitimes d'Aviation, à savoir : que le produit de la vente des pièces lui rapporterait plus que les 100 000 $ payés pour racheter l'appareil accidenté et que Mirabel tienne un inventaire fiable des pièces;
- En mettant fin à l'entente unilatéralement, sans justification sérieuse;

2026 QCCS 3932 (CanLII)

2026 QCCS 3932 (CanLII)

[19] Ces manquements aux obligations contractuelles de Mirabel lui causeraient un dommage direct, soit la perte de la valeur des pièces manquantes. Elle soumet donc l'expertise de M. Archambault, établissant, selon elle, la preuve de la valeur de sa perte.

[20] Quant à M. Chaput personnellement, les éléments suivants démontrent, selon Aviation, des agissements fautifs établissant qu'il s'est servi de la personnalité morale de sa société pour masquer ses propres fautes et soustraire à Aviation ses biens. Cela justifie donc la levée du voile corporatif et fonde la preuve de fautes extracontractuelles engageant sa responsabilité personnelle. Il s'agit donc des actions et omissions suivantes :

- Il a fait de fausses représentations à M. Bourdeau au moment de la conclusion de l'entente, en omettant volontairement de discuter de la règlementation applicable et de son impact;
- Il a participé à la rétention, la dissimulation et la destruction de pièces appartenant à Aviation;
- Il s'est approprié sans droit des pièces pour son usage personnel et pour celui de Mirabel;
- Il a trompé Aviation en lui remettant une pièce qu'il savait ne pas lui appartenir;
- Il a trompé Aviation en lui remettant une fausse estimation de la valeur des pièces.

[21] **Mirabel** plaide que l'entente répond aux critères du contrat de services et qu'elle avait en conséquence une obligation de moyens – qu'elle a remplie. Aucune faute contractuelle ne lui étant reprochable, aucun dommage n'est dû à Aviation.

[22] Selon M. Chaput, le contrat est devenu inexécutable à un certain moment. Sa résiliation en cours d'exécution emporte la remise en état des parties. Il en découle l'application des règles de la restitution des prestations[2]. Cette restitution s'est effectuée en nature et est complète (sous réserve de la demande reconventionnelle) vu : la remise des pièces par Mirabel, le fait que certains éléments ont été rebutés et la compensation des sommes dues à la suite de la vente de certaines composantes.

[23] Quant à la demande reconventionnelle, Aviation admet la créance de 3 590 $ et Mirabel plaide qu'elle doit lui être remise dans le cadre de la restitution des prestations.

[24] **M. Chaput** soutient que la preuve n'établit pas qu'il aurait commis une faute distincte de celle de sa société ni participé activement à une appropriation frauduleuse

[2] *Code civil du Québec*, art. 1699 et suivants.

de pièces, non plus qu'il aurait utilisé sa société comme écran pour camoufler de tels gestes.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

L'ANALYSE

1. Quant à la nature du contrat

[25] Essentiellement, selon Aviation, les parties ont convenu d'un contrat innomé, répondant à la fois aux conditions du contrat de dépôt et de services. Le contrat de dépôt obligeait d'abord Mirabel à lui rendre l'hélicoptère entier lors de la résiliation, ce à quoi elle a fait défaut. Elle doit donc remettre l'équivalent de la valeur des pièces manquantes. Mirabel et M. Chaput doivent aussi répondre de la perte de chance de réaliser un profit.

[26] Mirabel fait valoir que l'entente est un contrat de services qui ne prévoyait pas de résultat spécifique ni de terme. Ainsi, ses obligations de moyens ont été remplies et elle ne doit rien à la suite de la résiliation, ayant remis ce qu'elle avait en sa possession et détruit ce qui devait l'être et n'avait pas de valeur.

[27] Selon Aviation, son obligation se limitait à acheter l'hélicoptère de l'assureur. En contrepartie, Mirabel s'obligeait à :

- Récupérer l'hélicoptère;
- L'entreposer dans ses locaux;
- Le démanteler;
- Évaluer la valeur marchande des pièces;
- Dresser un inventaire des composantes;
- Vendre les pièces;
- Remettre à Aviation les premiers 75 000 $ US du produit de ces ventes;
- Ensuite, conserver 15 % des ventes subséquentes et remettre le reste à Aviation.

[28] Selon Mirabel, il s'agit uniquement d'un contrat de service en vertu duquel elle s'est engagée à remorquer l'appareil, le démanteler, entreposer les pièces et les vendre en contrepartie de 50 % du produit des ventes, le cas échéant.

[29] Précisons qu'il est acquis pour tous que la vente de la majeure partie des composantes exige qu'elles soient certifiées, une tâche essentielle que Mirabel doit effectuer.

[30] Le Tribunal conclut qu'il ne s'agit pas d'un contrat de dépôt que la loi définit comme suit :

> **2280.** Le dépôt est le contrat par lequel une personne, le déposant, remet un bien meuble à une autre personne, le dépositaire, qui s'oblige à garder le bien pendant un certain temps et à le restituer.
>
> Le dépôt est à titre gratuit; il peut, cependant, être à titre onéreux lorsque l'usage ou la convention le prévoit. [3]

[31] Au moment de la conclusion de l'entente, il n'est pas question que le bien soit éventuellement remis à Aviation. Au contraire, M. Bourdeau veut qu'il soit entièrement revendu. Cet élément factuel est clair et M. Bourdeau n'a pas témoigné au contraire. Le but de l'exercice n'est pas de conserver l'hélicoptère pour qu'il soit restitué à Aviation éventuellement. M. Bourdeau n'a aucune attente de voir son appareil simplement conservé pendant un certain temps, puis lui être remis éventuellement. Il fait appel à l'expertise de Mirabel en matière d'entretien d'aéronefs et de certification des pièces d'un tel appareil. Il s'agit là de l'objet central de l'entente, soit le service technique qu'offre Mirabel en cette matière.

[32] Le simple entreposage de l'appareil est par ailleurs couvert par l'assureur avant qu'il ne soit racheté par Aviation. L'assureur verse d'ailleurs une indemnité pour couvrir les frais d'entreposage jusqu'à la vente de la carlingue à Aviation. Bref, si un contrat de dépôt est en cause, ce n'est que pour cette période limitée dans le temps et couverte par une autre entente.

[33] Le présent contrat vise le démontage et la disposition des pièces de l'ensemble de l'appareil. Bien sûr, il faut pour cela que le bien soit physiquement chez Mirabel, mais cet élément demeure un simple accessoire au contrat de service.

[34] Il s'agit donc d'un contrat de services qui rencontre les conditions du *Code civil du Québec*, à savoir :

> **2098.** Le contrat d'entreprise ou de service est celui par lequel une personne, selon le cas l'entrepreneur ou le prestataire de services, s'engage envers une autre personne, le client, à réaliser un ouvrage matériel ou intellectuel ou à fournir un service moyennant un prix que le client s'oblige à lui payer.

2. Quant aux obligations de Mirabel

[35] Mirabel, prestataire de services, s'est donc engagée envers Aviation à fournir le service de revendre l'appareil accidenté, entier ou en pièces détachées, après les avoir démantelées et certifiées, pour celles qui pouvaient l'être, suivant une rémunération.

---

[3] *Code civil du Québec*, art. 2280.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

[36] La durée et les modalités spécifiques d'exécution ne sont pas déterminées et les considérations financières divergent selon chacune des parties.

[37] Selon Aviation, Mirabel a gravement manqué à ses obligations en :

- Ne lui remettant pas le produit de la vente des pièces vendues en 2020 et 2021;
- Ne recherchant pas de manière diligente des acheteurs pour les pièces;
- Agissant de mauvaise foi, ne collaborant pas et ne renseignant pas adéquatement Aviation au moment de la conclusion de l'entente et durant l'exécution du contrat;
- Ne tenant pas un inventaire fiable au cours d'exécution;
- En résiliant le contrat unilatéralement sans raison sérieuse.

[38] Selon Mirabel, elle n'était tenue qu'à une obligation de moyens, soit de tenter de vendre les pièces, ce qu'elle a fait. Ainsi, aucune preuve de manquement à ses obligations n'est démontrée.

[39] Tenant compte des éléments suivants, le Tribunal conclut que la preuve ne démontre pas que Mirabel a manqué à ses obligations.

2.1 Les circonstances entourant la conclusion du contrat

[40] M. Bourdeau se présente comme un entrepreneur très prospère et chevronné. Il explique qu'il opère une concession automobile depuis de nombreuses années, dont le chiffre d'affaires dépasse 50 millions de dollars par an. Il pilote des hélicoptères depuis 2013. Il possède de tels appareils par le biais de sa société (Aviation). L'appareil en cause est son deuxième et, depuis, il en a acquis au moins un autre.

[41] M. Chaput est spécialisé en entretien d'aéronefs. Il est diplômé en cette matière et travaille dans le domaine depuis longtemps. Sa société compte une dizaine d'employés. Mirabel fait donc l'entretien d'une cinquantaine d'appareils, dont ceux d'Aviation depuis au moins 2009. Elle détient notamment les pouvoirs de certification des pièces fabriquées par Airbus hélicoptères, manufacturier de l'appareil en cause. Les deux hommes sont donc en relation d'affaire depuis longtemps.

[42] En 2016, M. Chaput se rend au Kazakhstan à la demande de M. Bourdeau. Ce dernier lui le mandate pour inspecter l'appareil en cause ici dans le but de l'acheter. L'appareil sera acquis pour 750 000 $ US par Aviation et entretenu par Mirabel ensuite jusqu'à l'accident de juillet 2019.

[43] À ce moment, M. Bourdeau est aux commandes de l'appareil avec trois autres personnes à bord. Alors que le moteur est en marche et que l'hélicoptère vole à très

2026 QCCS 3932 (CanLII)

basse altitude, l'engin renverse sur son flanc. Il est alors urgent[4] que la carlingue soit évacuée. M. Bourdeau mandate Mirabel à cette fin. La procédure est précipitée et M. Chaput s'en occupe le lendemain. L'appareil est alors amené dans les installations de Mirabel.

[44] L'assureur déclare que l'appareil est une perte totale. Il est assuré pour 1 million de dollars et une franchise de 50 000 $ s'applique. Les réparations s'élèveraient à 1,5 M $. Un chèque de 950 000 $ est remis à Aviation par l'assureur.

2.2 Le contenu de l'entente

[45] Selon M. Bourdeau, M. Chaput lui propose alors de racheter l'appareil aux assureurs pour qu'il soit démantelé dans ses installations et que les pièces soient revendues ensuite par l'intermédiaire de Mirabel. Il lui ferait alors miroiter des profits entre 300 000 $ US et 600 000 $ US, lesquels seraient partagés entre eux. Fort de cette assurance de profits très importants, M. Bourdeau négocie avec l'assureur qui accepte de lui vendre la carlingue pour 100 000 $. Il témoigne par ailleurs que M. Chaput s'engage personnellement. Il témoigne que c'est son sentiment bien qu'il admette qu'aucunes paroles ne soient échangées à cet égard avec M. Chaput.

[46] Selon M. Chaput, c'est M. Bourdeau qui insiste alors pour racheter l'appareil. Il souhaite faire du profit avec la revente des pièces. M. Chaput le met alors en garde quant aux normes de sécurité empêchant l'utilisation éventuelle de plusieurs pièces, alors qu'elles sont accidentées. M. Bourdeau réfute cet argument. Il insiste que M. Chaput lui aurait alors clairement fourni l'assurance d'un profit minimal de 300 000 $ US et que le risque était nul, dit-il.

[47] En janvier 2020, Aviation achète donc l'appareil accidenté pour 100 000 $.

[48] M. Chaput accepte – pour rendre service à son client de longue date, dit-il – de démanteler les pièces ayant une valeur et de tenter de les revendre, moyennant un partage de 50/50 des produits éventuels de la vente.

[49] Le Tribunal conclut que la version de M. Chaput sur ces éléments est la plus vraisemblable et cohérente avec les circonstances.

[50] D'abord, les chiffres avancés par M. Bourdeau quant aux profits escomptés ne peuvent avoir été évoqués par M. Chaput. La preuve démontrant (1) que les composantes importantes de l'appareil ne pouvaient pas être revendues à des fins de navigation et (2) que certaines autres devaient être recertifiées. Or, ce processus exige de l'espace, du temps et de la main-d'œuvre spécialisée, ce que Mirabel acceptait de fournir.

[4] L'urgence est admise et découle de circonstances extérieures à la présente situation.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

2026 QCCS 3932 (CanLII)

[51] Ces données sont importantes dans l'appréciation de la situation.

[52] M. Bourdeau plaide qu'il ne savait pas que des enjeux de certification se posaient. Il avance donc que M. Chaput avait un avantage sur lui dans le cadre de la négociation. Il se plaint donc d'avoir été tenu dans l'ignorance des éléments techniques essentiels.

[53] Or, il est peu vraisemblable que M. Bourdeau ne soit pas à ce moment conscient des enjeux de réglementation applicable à la revente de pièces d'aéronefs accidentées. Il est pilote depuis de nombreuses années. Il a déjà transigé deux hélicoptères usagés et tenté d'en acquérir au moins un autre (au Panama). Il est difficile de croire qu'il n'ait pas la moindre idée que la liquidation de pièces de cette nature implique une nouvelle certification et le respect de règles strictes du fabriquant et des autorités gouvernementales.

[54] D'ailleurs, la mise en demeure qu'il envoie en avril 2022 fait état qu'il estime à ce moment que le contrat impliquait que Mirabel vende les pièces *conformément à la règlementation applicable en la matière (…) comme vous le savez toutes pièces usagées peut être réinstallée sur un aéronef uniquement si les normes de navigabilité en vigueur sont respectées*[5]. De plus, la demande introductive d'instance stipule que Mirabel s'est engagée à vendre les pièces conformément à la règlementation applicable[6]. M. Bourdeau dit maintenant qu'il l'a appris après.

[55] Le Tribunal ne croit pas que M. Bourdeau ait fait un chèque de 100 000 $ sans avoir fait le tour de la question, pour les éléments généraux du moins. Il savait que la revente des pièces impliquait des enjeux sérieux, nombreux et coûteux de recertification de certaines composantes. Il savait aussi que certaines pièces ne pouvaient pas naviguer à nouveau.

[56] Si l'on retenait la version de M. Bourdeau, M. Chaput aurait accepté d'entreposer l'appareil gratuitement (alors que l'assureur le rémunérait 1 000 $ par mois pour stationner dans son hangar), de le démanteler et de certifier au besoin de nombreuses pièces. Il devait donc investir de la main-d'œuvre à ses frais, en contrepartie de 15 % des ventes après les premiers 75 000 $ US. Considérant l'ampleur de la tâche, le Tribunal conclut que la version de M. Chaput voulant qu'il ait accepté de le faire pour 50 % de toutes les ventes est vraisemblable et plus que probable.

[57] Le Tribunal conclut que l'entente est à cet effet.

[58] Ensuite, aucun terme ou échéance n'est prévu. Il s'avère que la pandémie a éclaté quelques semaines après cette entente. M. Chaput explique que le ralentissement généralisé des activités économiques, plus spécifiquement en milieu aéronautique, a eu un impact important sur l'ensemble de ses activités, dont le travail sur cet appareil.

---

[5] Pièce P-1, Mise en demeure 13 avril 2022 et ses procès-verbaux de signification.
[6] *Demande introductive d'instance re-re-modifiée*, datée du 19 mai 2023, séq. 49, paragr. 3.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

[59] Aviation réplique que la preuve spécifique ici n'est pas faite.

[60] Quoi qu'il en soit, il demeure de connaissance judiciaire que la pandémie a interdit le moindre déplacement au travail à diverses périodes à cette époque. De manière générale, il s'agit d'un contexte qui a certainement eu un impact et qui rend crédible la version de M. Chaput sur cet aspect.

[61] Le contrat ne contenait aucune obligation de résultat, mais un échange de bons procédés. Mirabel accepte de démanteler l'appareil, de certifier ce qui peut et doit l'être et de tenter de revendre les pièces.

[62] Mirabel avait ainsi l'obligation générale de prendre les moyens raisonnables pour vendre les pièces et de remettre 50 % des ventes à Aviation, sans qu'un délai pour le faire ne soit prévu.

3. Quant à la contravention de Mirabel à ses obligations

[63] M. Chaput témoigne qu'il a tenté de vendre la carcasse entière, sans succès en 2020. Il témoigne de certaines démarches que le Tribunal ne peut discréditer.

[64] Ensuite, son équipe démantèle certaines pièces qui sont vendues. Les montants sont ici négligeables dans le contexte des sommes en cause en l'instance (moins de 12 000 $). Il ne remet pas la part d'Aviation à ce moment parce que les factures d'Aviation affichent un déficit, un élément admis.

[65] En mars 2021, M. Bourdeau le contacte. Il veut un inventaire des pièces en stock pour fournir des données à son comptable. Selon M. Chaput, la commande est précise : il souhaite que l'inventaire affiche une valeur ciblée, supérieure à la réalité, selon lui. Cette valeur ne peut être atteinte tenant compte de l'état des pièces et de l'impossibilité de revendre des composantes majeures et coûteuses, en raison de la règlementation. Il est ici question d'un peu moins de 400 000 $ d'inventaire qui seront indiqués au document finalement.

[66] M. Chaput s'exécute malgré tout. Il admet devant le Tribunal avoir indiqué des valeurs élevées et ajouté des valeurs à des composantes majeures qui ne pouvaient être revendues. Il explique aujourd'hui le regretter, mais évoque le caractère très directif et l'insistance de M. Bourdeau.

[67] Les pièces qui ne peuvent être réutilisées sont démantelées. M. Chaput interpelle M. Bourdeau quant à ces composantes, M. Bourdeau lui répond de faire ce qui doit l'être, mais précise qu'il ne veut pas en prendre charge. M. Chaput contacte des compagnies de recyclage de métaux qui ne s'y intéressent pas, considérant qu'il s'agit d'un trop faible volume. M. Chaput en dispose purement et simplement, sans conserver d'inventaire.

[68] Entre novembre et décembre 2021, M. Bourdeau négocie l'achat d'un nouvel hélicoptère en Espagne. Dans ce contexte, selon M. Chaput, il le sollicite à une fréquence

déraisonnable. En mars, alors que l'achat est conclu, M. Bourdeau veut lui parler et multiplie les appels, auxquels M. Chaput ne répond pas. Il est alors au restaurant, un dimanche soir avec sa conjointe. M. Bourdeau passe par le fils de M. Chaput et prétexte une urgence pour lui parler. La goutte fait déborder le vase. M. Chaput est exaspéré et lui signifie que leur relation d'affaire prend fin. Il le réfère à un compétiteur pour son nouvel appareil et il en contacte un second pour l'appareil accidenté[7].

[69] Le 1er avril 2021, Bourdeau se présente chez Mirabel. M. Chaput lui réitère son intention de ne pas continuer de le servir et M. Bourdeau lui exprime sa frustration de manière grossière.

[70] Selon M. Bourdeau, la fin de la relation découle du manque de diligence de M. Chaput à répondre à ses demandes de suivi quant aux ventes de pièces. Il plaide que la résiliation découle de la décision de M. Chaput, qui refusait de lui rendre des comptes.

[71] Quoi qu'il en soit, le 4 avril 2022, M. Archambault, alors employé d'Héli Mistral Service, contacte M. Chaput pour convenir des modalités de récupération de l'appareil, pour le compte de M. Bourdeau. Il se présente le 6 avril et l'équipe de Mirabel l'aide à charger l'appareil et les pièces. Aucun inventaire n'est dressé à ce moment. La carcasse et plusieurs composantes sont chargées.

[72] Le 11 avril 2022, M. Archambault retourne chez Mirabel. Il a alors une liste en main. Une table avait été mise à sa disposition et les pièces y sont étalées. Il coche son document que M. Chaput refuse de signer alors que la mention préinscrite lui fait déclarer l'exactitude de la liste. N'ayant pas participé au décompte des pièces, il ne signe que pour attester avoir reçu le document. M. Chaput demande un délai pour faire le tour des locaux afin de récupérer toutes les pièces sur les lieux, notamment dans le magasin, un lieu où les pièces certifiées sont conservées.

[73] Éventuellement, M. Archambault est mandaté pour confectionner une liste de toutes les pièces et composantes qu'un tel appareil devrait contenir. L'information provient du site du fabricant. Les données sont colligées et les pièces qui n'ont pas été retrouvées par M. Archambault sont présumées manquantes et possiblement vendues par Mirabel, à l'insu d'Aviation.

[74] Une mise en demeure est transmise à Mirabel. Une dénonciation est envoyée à Transport Canada stipulant que, possiblement, des pièces de l'hélicoptère ont été revendues contrairement à la règlementation (Transport Canada fera une visite chez Mirabel sans qu'aucune suite n'en découle).

[75] Une saisie avant jugement est pratiquée en août 2022. M. Chaput est absent. Il donne la consigne à ses employés de coopérer avec l'huissier, accompagné par

[7] Hélimac Maintenance inc.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

M. Archambault. À son retour, il fait lui-même le tour de ses installations et retrouve quelques pièces qu'il remet à Aviation.

[76] Éventuellement, la carlingue est vendue pour 100 000 $ au profit de M. Bourdeau par Héli Mistral Service.

3.1 Le manque de diligence dans la recherche d'acheteurs

[77] Selon M. Bourdeau, il était attendu que la vente des pièces serait rapide et lucrative.

[78] Or, la pandémie a eu un impact certain sur le secteur, suivant le témoignage de M. Chaput. Ensuite, aucun délai n'est prévu au contrat. Il est ainsi difficile d'apprécier ce qui serait ou non raisonnable dans les circonstances.

[79] De plus, reste que la certification de plusieurs pièces est un élément déterminant et, ici, aucune preuve d'expert ne permet de conclure de ce qui serait la norme.

[80] Enfin, le Tribunal croit M. Chaput sur les circonstances de la fin du contrat. M. Bourdeau, à ce moment, est en marché d'acheter un nouvel appareil en Espagne et sollicite M. Chaput. C'est à ce moment que le temps et l'expertise de M. Chaput deviennent des enjeux. Or, M. Chaput ne souhaite pas continuer de collaborer avec M. Bourdeau. Jusque-là, le déroulement de la revente des pièces de son appareil ne cause pas de soucis à M. Bourdeau.

[81] Le Tribunal ne dispose pas de mesure objective sur la durée que doit prendre un intermédiaire pour démonter un appareil accidenté, certifier les pièces et les revendre. Dans le contexte où aucune durée n'est prévue au contrat, le Tribunal ne conclut pas que Mirabel a contrevenu à son obligation à cet égard.

3.2 La mauvaise foi

[82] Aviation allègue que Mirabel a contrevenu à son obligation de bonne foi en ne collaborant pas et ne renseignant pas adéquatement Aviation au moment de la conclusion de l'entente et durant l'exécution du contrat.

[83] Cette prétendue mauvaise foi n'est pas démontrée.

[84] Le récit livré par M. Chaput est à certains égards tristement réaliste. Il regrette avoir signé un inventaire gonflé pour le comptable de M. Bourdeau. Il admet ne pas avoir été en mesure de le confronter à ce moment et il s'avère que la situation s'est retournée contre lui lorsqu'il l'a fait plus tard.

[85] Le Tribunal remarque par ailleurs que, le 5 mai 2022, les avocats de M. Bourdeau écrivent à Transport Canada. IIs dénoncent alors qu'Aviation a confié l'appareil accidenté à Mirabel en 2019 et ne l'a récupéré qu'en avril 2022.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

[86] Ils écrivent donc :

> (…) À sa grande surprise, [Aviation] a constaté que l'aéronef avait été entièrement dépouillé de toutes ses composantes. Elle a fait dresser un inventaire des pièces d'après le *tracking report* qu'elle avait auparavant (…).
>
> Le comparatif entre l'inventaire des composantes qu'elle a récupérées et le *tracking report* montre qu'il y a beaucoup de pièces manquantes y compris leur *form one* et *component cards*.[8]
>
> [Soulignement du Tribunal]

[87] Globalement, Aviation dénonce ne pas avoir d'informations sur la traçabilité des pièces de son aéronefs et s'inquiète que des composantes puissent avoir été revendues en contravention de la règlementation et au détriment de la sécurité des passagers.

[88] Or, dans la lettre adressée à Transport Canada, le contrat conclu entre Aviation et Mirabel n'est jamais évoqué. De même, il n'y est pas mentionné que M. Bourdeau avait spécifiquement confié le mandat à Mirabel de démanteler l'appareil et de vendre les pièces.

[89] Ici, le Tribunal questionne la déclaration de surprise aux autorités.

[90] Selon Mirabel, plusieurs des pièces actuellement réclamées ont été jetées ou détruites – avec l'accord d'Aviation considérant le coût trop élevé que représentait leur déplacement. M. Chaput insiste donc que les pièces qui ont été déclarées vendues par Mirabel, sont les seules pièces qui ont effectivement fait l'objet d'une transaction et générées un profit. Il estime en conséquence n'avoir caché aucune information, alors notamment que M. Bourdeau connaissait l'état des pièces appelées à être détruites et n'ayant aucune valeur.

[91] Ainsi, aucune mauvaise foi de M. Chaput engageant Mirabel n'est établie.

[92] Le Tribunal convient que Mirabel a rempli son obligation de moyens, alors qu'elle a tenté de vendre certaines pièces, déclaré ces ventes à Aviation et remis l'ensemble des pièces toujours en sa possession à Aviation à la fin du contrat.

[93] Enfin, les pièces détruites, suivant l'entente entre les parties, ne peuvent donc être restituées. Pour le reste, les parties sont remises en état, sauf pour le solde découlant de la compensation entre les ventes de pièces et la facture quant à l'entreposage pour la période précontractuelle, admise par Aviation.

[8] Pièce P-2, Lettre à monsieur Alain Carrier de Transport Canada datée du 5 mai 2022 et ses pièces jointes.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

2026 QCCS 3932 (CanLII)

4. Quant à la condamnation personnelle de M, Chaput

[94] Avant toute chose, le Tribunal conclut qu'en aucun temps, la preuve ne permet de conclure que M. Chaput se serait engagé personnellement. Le sentiment évoqué par M. Bourdeau à cet égard ne peut mener à conclure qu'il y aurait eut échange de volonté avec M. Chaput personnellement.

[95] Ainsi, dans ce contexte, une condamnation personnelle de M. Chaput oblige le Tribunal à lever le voile corporatif. À cet égard, la loi prévoit que :

> **317.** La personnalité juridique d'une personne morale ne peut être invoquée à l'encontre d'une personne de bonne foi, dès lors qu'on invoque cette personnalité pour masquer la fraude, l'abus de droit ou une contravention à une règle intéressant l'ordre public.[9]

[96] La Cour d'appel[10] précise que :

> [46] (…) par l'emploi du verbe « masquer » à l'article 317 C.c.Q., le législateur cherche à réprimer l'utilisation de la personne morale par l'actionnaire, l'administrateur ou le dirigeant « comme d'un intermédiaire pour commettre une fraude, un abus de droit ou une dérogation à une règle d'ordre public sans encourir de responsabilité personnelle »https://citoyens.soquij.qc.ca/php/decision.php?ID=FC7AB9912A6E9C386FDB6CD695EA23DD&access_token=eyJ0aW1lc3RhbXAiOjE3NjUyMjMwNzMsInNpZ25hdHVyZSI6IjA4YTQwNzAwM2JiNTQ0MjRkMmNkMDM5NmQzZDQ1Yjg0NDU2ODhlYjZiMWUwYzcwYzBhYjI4ZDQ2MTYyZjY0ZDciLCJzY29yZSI6MC41LCJ2YWxpZGF0ZWQiOnRydWV9 - _ftn25, sans pour autant exiger que le geste prohibé soit lui-même dissimulé ou camouflé :
>
> > 264. Autrement dit, il n'est pas nécessaire que les actes reprochés posés par la société soient masqués ou camouflés; le véhicule corporatif doit plutôt avoir été employé pour empêcher d'imputer au défendeur un des gestes prohibés par l'article 317 C.c.Q.
> >
> > […]
> >
> > [Références omises]

[97] Selon M. Chaput, aucune faute de la nature de ce qu'invoque Aviation ne justifie la levée du voile corporatif. Il estime abusive cette portion du recours.

[98] Selon Aviation, M. Chaput a personnellement fait de fausses représentations, omettant volontairement de discuter de la règlementation applicable et de son impact. Cet élément est spécifiquement abordé plus haut. Le Tribunal ne croit pas M. Bourdeau quant à sa méconnaissance des impacts de la règlementation en vigueur.

---

[9] *Code civil du Québec*, art. 317.
[10] *Pasagard Development Corporation c. 151951 Canada inc.*, 2023 QCCA 860, paragr. 46.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

[99] Selon M. Bourdeau, M. Chaput aurait aussi détenu, dissimulé et détruit des pièces de l'appareil. Or, le Tribunal croit M. Chaput lorsqu'il affirme avoir remis les pièces sur demande et, plus généralement, sur le fait qu'il a fait détruire des pièces sans valeur et après les avoir offertes à M. Bourdeau.

[100] Quant à l'accusation de s'être approprié certaines pièces, il est vrai qu'une pièce a été convertie en élément de décoration dans le hangar. Encore ici, rien ne visait à dissimuler l'objet et il s'agissait d'un élément sans aucune valeur qui est devenu une horloge.

[101] Quant à la liste surévaluée, le Tribunal croit M. Chaput sur la séquence des événements. Ainsi, le Tribunal retient qu'il s'agissait d'une demande expresse faite par M. Bourdeau, qui désirait alors un tel portrait financier. Il s'agit d'un acte certainement répréhensible, mais qui n'a pas la portée que lui confère M. Bourdeau dans la présente instance.

[102] Ainsi, la preuve ne supporte pas les allégations voulant que M. Chaput ait utilisé sa société pour commettre une fraude, un abus de droit ou une dérogation à une règle d'ordre public, ayant pour but d'éviter d'encourir sa responsabilité personnelle.

[103] De même, la demanderesse n'a pas fait la preuve qu'une faute extracontractuelle engagerait la responsabilité de M. Chaput personnellement. Toutes les actions posées par lui l'ont été dans le cadre de la prestation de services de sa société.

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[104] **REJETTE** la demande introductive d'instance modifiée en date du 10 décembre 2025;

[105] **ACCUEILLE** la demande reconventionnelle de la défenderesse / demanderesse reconventionnelle Mirabel Héli Support inc.;

[106] **PREND ACTE** de l'aveu de la demanderesse / défenderesse reconventionnelle d'être débitrice envers la défenderesse / demanderesse reconventionnelle pour la somme de **3 590,16$ ET PREND ACTE** que la défenderesse / demanderesse reconventionnelle admet devoir la somme de **5 514,50$** à la demanderesse / défenderesse reconventionnelle représentant la moitié du produit des ventes réalisées[11] en vertu du contrat en cause **ET OPÈRE COMPENSATION** entre ces créances **ET, EN CONSÉQUENCE, CONDAMNE** la défenderesse / demanderesse reconventionnelle **Mirabel Héli Support inc.** à verser à la demanderesse / défenderesse reconventionnelle la somme de **1 924,34 $**;

[11] Pièce D-3 modifiée, Liste des pièces vendues modifiée.

[107] **LE TOUT, AVEC FRAIS DE JUSTICE**, contre la demanderesse / défenderesse reconventionnelle, incluant les frais d'expertise de Denis Savoie.

2026 QCCS 3932 (CanLII)

_____
CAROLE THERRIEN, J.C.S.

Me Sophie Gratton
SARRAZIN PLOURDE S.A.
Avocats de la partie demanderesse / défenderesse reconventionnelle

Me Stéphanie Chartray
MARCEAU & BOUDREAU AVOCATS
Avocats de la partie défenderesse / demanderesse reconventionnelle

Dates d'audience : 9, 10 et 11 décembre 2025

Table des matières

L'APERÇU 1
LE CONTEXTE GÉNÉRAL 2
LA POSITION DES PARTIES 3
L'ANALYSE 5
1. Quant à la nature du contrat 5
2. Quant aux obligations de Mirabel 6
2.1 Les circonstances entourant la conclusion du contrat 7
2.2 Le contenu de l'entente 8
3. Quant à la contravention de Mirabel à ses obligations 10
3.1 Le manque de diligence dans la recherche d'acheteurs 12
3.2 La mauvaise foi 12
4. Quant à la condamnation personnelle de M, Chaput 14
POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL : 15

2026 QCCS 3932 (CanLII)