

Date : 20070516

Dossier : T-402-06

Référence : 2007 CF 521

Ottawa (Ontario), le 16 mai 2007

EN PRÉSENCE DE MADAME LA JUGE SIMPSON

ENTRE :

MACRO AUTO LEASING INC.

demanderesse

et

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

défendeur

MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT

INTRODUCTION

[1] La présente demande de contrôle judiciaire vise la décision du défendeur (Transports Canada) de saisir, le 25 janvier 2006, un conteneur dans lequel se trouvaient deux automobiles « Superformance » partiellement assemblées et leurs pièces (le contenu du conteneur) que Macro Auto Leasing Inc. (la demanderesse) importait d’Afrique du Sud (la saisie). Il s’agissait, en l’occurrence, d’une deuxième saisie avec rétention de composants d’automobiles Superformance au motif que de telles automobiles sont des « véhicules » au sens de la définition prévue à l’article 2 de la *Loi sur la sécurité automobile*, L.C. 1993, ch. 6 (la Loi).

[2] La première saisie a eu lieu le 21 avril 2005 à la suite d'une enquête sur les activités commerciales de la demanderesse. Transports Canada a conclu, à l'issue de cette enquête, que la demanderesse proposait à sa clientèle des automobiles fabriquées récemment et en parfait état de marche.

[3] Le 11 juillet 2005, à la suite de la première saisie, le juge Tallock de la Cour supérieure de justice de l'Ontario a ordonné, dans une directive de six paragraphes, la remise des articles saisis au motif que leur rétention continue causerait des problèmes injustifiés à la demanderesse. Le juge a dit que les articles saisis étaient [TRADUCTION] « divers composants d'un véhicule automobile prêt-à-monter », mais il est évident qu'il ne s'est pas demandé si ces divers composants constituaient un « véhicule » au sens de la Loi. J'ai conclu pour cette raison que sa décision ne contribue pas au règlement des questions en litige en l'espèce.

LA PREUVE

[4] La preuve de la demanderesse est constituée de l'affidavit de Leonard Skok, en date du 28 mars 2006 (l'affidavit de Skok). M. Skok est président de la société demanderesse.

[5] Transports Canada se fonde pour sa part sur l'affidavit de Harry George Baergen, en date du 26 mai 2006 (l'affidavit de Baergen). M. Baergen est ingénieur principal de l'application des lois réglementaires à la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada.

[6] Les auteurs de ces deux affidavits ont été contre-interrogés sur leurs affidavits.

LA LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

[7] Dans son affidavit, Baergen présente la Loi. Il dit :

[TRADUCTION]

5. La Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada (la Direction générale), où je travaille, a été mise sur pied en 1969 afin de permettre au gouvernement fédéral de jouer un rôle de premier plan pour trouver des solutions aux problèmes dans le domaine de la sécurité routière au Canada [...]

10. Afin de limiter les risques de mort et de dommages corporels, matériels et environnementaux, la Loi confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'instaurer des normes de sécurité nationales en matière de conception et de construction de véhicules automobiles.

11. Ces normes, appelées *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (le Règlement), définissent pour toutes les catégories de véhicules visés par la Loi des exigences minimales en matière de rendement, d'équipement et de renseignements à fournir. Ces exigences visent notamment les feux et éclairages, le freinage, la protection des passagers en cas d'accident, les tableaux d'affichage et instruments de contrôle, l'inflammabilité des matériaux de l'habitacle, le numéro d'identification du véhicule ainsi que de nombreux autres éléments de conception et de fonctionnement ayant trait à la sécurité.

12. L'annexe III du Règlement constitue les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC). Ces normes prévoient les critères de rendement et de conception applicables à la fabrication des systèmes de sécurité automobile afin que seuls des véhicules ne présentant aucun danger puissent être fabriqués ou importés au Canada.

13. Les NSVAC peuvent s'appliquer à une catégorie précise de véhicules ou à plusieurs catégories en même temps. Par exemple, la NSVAC 115 (Numéro d'identification du véhicule) s'applique à toutes les catégories de véhicules. Par contre, la NSVAC 121 (Systèmes de freinage à air comprimé) ne s'applique qu'aux véhicules lourds comme les camions et les autobus.

14. De nombreuses NSVAC exigent la mise à l'essai de prototypes afin d'attester que tous les engins de la même catégorie respectent les NSVAC. C'est ainsi, par exemple, que la NSVAC 301 (Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant) exige un essai de collision, la NSVAC 208 (Protection des occupants) exige un essai de collision afin de vérifier le bon fonctionnement des sacs gonflables et la NSVAC 210 (Ancrages de ceinture de sécurité) exige un essai de tension pour les ancrages des ensembles de retenue.

15. En vertu de la Loi, seul un véhicule qui répond aux NSVAC peut être importé au Canada [...]

ENSEMBLES DE PIÈCES D'AUTOMOBILE ET VÉHICULES AUTOMOBILES PRÊTS-À-MONTER (CANADA ET ÉTATS-UNIS)

[8] Baergen déclare à ce sujet dans son affidavit :

[TRADUCTION]

Ensemble de pièces d'automobile

21. On entend par « ensemble de pièces » (« car kit ») ou « trousse de départ » (« starter kit ») un ensemble de pièces d'automobile. Un tel ensemble peut être importé au Canada par un amateur de construction automobile, qui entend se fabriquer une automobile à l'aide à la fois des pièces ainsi importées et d'une voiture usagée, ou de pièces usagées, tout à fait indépendamment de l'ensemble qu'il a importé d'un fabricant.

22. Un modèle très populaire est la Shelby Cobra. L'amateur de construction automobile pourra commencer avec le châssis d'une Ford Mustang 1985, qu'il peut obtenir chez un marchand de ferraille canadien, et le combiner à l'ensemble de pièces qu'il a importé pour construire une réplique d'une Shelby Cobra 1966. L'importation de l'ensemble de pièces qui vont être combinées avec les pièces obtenues ici n'est pas visée par la Loi étant donné qu'il n'y a pas eu importation d'un véhicule et que le véhicule n'a pas été fabriqué par une « entreprise » telle que définie dans la Loi.

23. Lorsque l'amateur a terminé la construction de sa voiture, ce qui peut prendre quelques semaines ou quelques années, son véhicule est enregistré dans la province en tant que véhicule « de fabrication artisanale ». Un numéro de série lui est attribué par la province, après un contrôle de sécurité. Ni l'ensemble de pièces, ni la voiture de fabrication artisanale, ni l'amateur qui l'a fabriquée ne sont visés par la Loi. C'est plutôt le Code de la route de la province qui s'applique à partir du moment où le véhicule circule sur les routes provinciales.

34. En ce qui concerne l'application de la Loi, la distinction essentielle est que les pièces importées d'un fabricant ne peuvent pas circuler ou faire partie d'un attelage automobile et ne peuvent pas non plus être garanties par le fabricant étant donné qu'il manque à cet ensemble de nombreuses pièces que le fabricant ne fournit pas. C'est pourquoi l'ensemble de pièces n'est pas visé par la définition de « véhicule » et que les pièces ne relèvent pas de la Loi [...]

Véhicules automobiles prêts-à-monter

24. Par contre, les « véhicules automobiles prêts-à-monter », voitures « clé en main » ou les « répliques » de voitures sont des « véhicules de tourisme » visées par la définition plus large de « véhicule ». Il s'agit de véhicules à part entière qui, souvent, sont en partie démontés afin d'en faciliter le transport ou afin de faciliter les petits travaux de finition effectués à l'arrivée. Étant donné qu'un « véhicule automobile prêt-à-monter » ou une « réplique » est en fait un véhicule automobile, qu'il soit assemblé ou démonté, il est visé par la Loi et doit, par conséquent, respecter les NSVAC.

25. Ce qui préoccupe essentiellement, tant au Canada qu'aux États-Unis, les autorités réglementaires, y compris le ministère des Transports, c'est que les fabricants de véhicules automobiles prêts-à-monter ne respectent pas la plupart des Federal Motor Vehicle Safety Standards américains (l'équivalent, aux États-Unis, des NSVAC) ou les NSVAC. Par conséquent, la fabrication de ces véhicules ne répond pas à toutes les normes de sécurité imposées aux autres fabricants d'automobiles.

29. D'après mon expérience, si les fabricants de véhicules automobiles prêts-à-monter ne sont pas vraiment portés à respecter les normes de sécurité fédérales, c'est essentiellement parce que cela exigerait d'eux des connaissances techniques plus poussées. Dans la plupart des cas, ces fabricants mettent davantage l'accent sur le côté esthétique et sur la puissance du véhicule que sur ses caractéristiques techniques. En outre, il y a dans la législation américaine, une lacune qui donne aux fabricants un accès suffisamment large au marché américain et ces derniers n'entendent pas engager, pour des considérations techniques, les dépenses qui leur permettraient de se conformer aux NSVAC simplement pour obtenir l'accès au marché canadien qui est beaucoup plus restreint.

[9] La « lacune américaine » dont parle M. Baergen permet que soient importés aux États-Unis, sans respecter les Federal Motor Vehicle Safety Standards américaines, des véhicules automobiles prêts-à-monter intégralement assemblés, sauf qu'il leur manque le moteur.

La pratique en vigueur à Transports Canada

[10] Dans son affidavit, Baergen déclare :

[TRADUCTION]

31. Par la nature même des choses en question, la distinction entre un ensemble de pièces d'automobile et un véhicule automobile prêt-à-monter peut difficilement faire l'objet d'une norme établie une fois pour toute. Il s'agit plutôt de concepts jalonnant une sorte de continuum. À une extrémité, il y a un ensemble de pièces d'automobile. À l'autre, on trouve un véhicule prêt à démarrer. C'est pourquoi il faut examiner attentivement toute cargaison de pièces d'automobile afin de voir s'il ne s'agit que de pièces détachées, qui ne sont pas visées par la Loi, ou s'il s'agit bien d'un véhicule au sens de la Loi.
32. Sous la surveillance de notre direction générale, une procédure a été mise en place pour le traitement des importations dans ce secteur d'activité. Dans le cadre de cette procédure, les décisions sont prises au cas par cas, en tenant compte de la nature même de l'activité en cause et du fait que ses produits ne permettent pas d'employer une approche

uniforme. Voici les éléments essentiels de cette procédure, dont une copie est annexée à titre de pièce D :

- (i) L'importateur qui souhaite importer un véhicule ou des pièces d'automobile en avise la Direction générale.
- (ii) L'importateur transmet par télécopie à la Direction générale une liste des pièces en question. La Direction générale procède à une analyse détaillée de cette liste afin de décider s'il s'agit d'un ensemble de pièces, ou de pièces diverses, ou bien d'un véhicule automobile prêt-à-monter auquel s'applique la Loi.
- (iii) S'il s'agit d'une cargaison de pièces détachées, l'importateur reçoit une lettre l'informant notamment que :
 - a) il a été décidé que la cargaison constitue un ensemble de pièces d'automobile et non un « véhicule » au sens de la Loi, à condition que cette cargaison représente l'intégralité des pièces à importer;
 - b) il est illégal d'importer au Canada un véhicule automobile qui n'est pas conforme aux normes de sécurité, mais que les pièces détachées n'ont pas besoin d'être homologuées;
 - c) le fait qu'un véhicule n'ait pas de moteur ne suffit pas à le soustraire à la définition de « véhicule » prévue par la Loi;
 - d) si les pièces en question, prises dans leur ensemble, permettent presque d'assembler un véhicule automobile complet, la lettre de la Direction générale ne doit servir que pour la cargaison en question.
- (iv) La lettre, dont une copie est annexée à titre de pièce E, peut alors être utilisée par l'importateur pour parachever l'importation de cet ensemble de pièces d'automobile destinées aux constructeurs amateurs.

[11] Transports Canada a publié un document intitulé « Informations de Transports Canada relativement aux “véhicules automobiles prêts-à-monter” ». Il est joint à l'affidavit de Skok à titre de pièce T. Il comprend le passage suivant, dans lequel Transports Canada est appelé « TC » :

De façon générale, les constructeurs et les importateurs de véhicules automobiles de même que les individus qui importent des « véhicules automobiles prêts-à-monter » relèvent de la compétence de TC. Cependant, TC ne peut exercer une autorité sur les artisans qui rassemblent des pièces de sources variées pour en faire un véhicule de fabrication artisanale pour usage personnel. L'artisan peut acheter des pièces sous la forme d'une trousse de départ (ce qui nécessite généralement un véhicule donneur) à la condition qu'il n'importe pas un véhicule automobile désassemblé. Si l'artisan importe trop de pièces, au point où TC considère qu'elles constituent un

véhicule automobile, il devient un « importateur de véhicules automobiles » et peut être sujet à l'autorité de TC.

LE CONTENU DU CONTENEUR

[12] Après la saisie, le contenu du conteneur a été décrit dans un avis de rétention en date du 25 janvier 2006 :

[TRADUCTION] Un conteneur dans lequel se trouvaient deux (2) voitures (assemblées). Se trouvaient également dans le conteneur des caisses contenant des sièges, des réservoirs à essence, des pièces de système d'échappement, etc. Ont également été trouvées les clés d'une des voitures. Conteneur MSCU 3815003 1 20 DU
Numéros de série – 2390 et 2388

[13] Au paragraphe 55 de son affidavit, M. Baergen déclare avoir inspecté le conteneur et constaté que son contenu était celui indiqué au paragraphe 45 de son affidavit. Il a toutefois reconnu, lors de son contre-interrogatoire, que le conteneur n'avait pas été inspecté à fond. C'est pourquoi j'ai décidé de me fonder sur l'affidavit de Skok. Ce dernier décrit aux paragraphes 4 et 6 de son affidavit ce qui se trouvait dans le conteneur :

[TRADUCTION]

4. Lorsque les pièces importées arrivent à leur destination, la carrosserie est fixée au châssis de la voiture. Les portes, le capot et le couvercle du coffre sont eux aussi fixés à la carrosserie. La carrosserie et les pièces qui y sont fixées sont livrées déjà peintes. Étant donné la condition dans laquelle elles sont livrées, on peut dire que les pièces ressemblent, sous forme très simplifiée, à ce que l'on considère en général comme un véhicule automobile [...]
5. Les principales pièces permettant au châssis et à la carrosserie de se déplacer, ainsi que les composants nécessaires pour transformer une armature ayant l'aspect d'un véhicule en un véhicule en état de fonctionnement sont énumérés à la pièce C jointe au présent affidavit. Aucune de ces pièces ne se trouve dans le conteneur saisi par Transports Canada [...]

[14] Les pièces dont il est question à l'annexe C sont énumérées ci-dessous. Je vais les appeler « Pièces nécessaires à la carrosserie et au châssis » et « Pièces nécessaires au groupe motopropulseur ».

Pièces nécessaires à la carrosserie et au châssis

Roues	Pneus	Adaptateurs de moyeux de roues
Moyeux de roues et écrous de fixation	Direction à crémaillère	Colonne de direction et joints
Tourillons avant	Base stabilisatrice arrière et stabilisateur des maillons	Support d'écrouillon
Moyeux de roues avant	Moyeux de roues arrière	Ressorts hélicoïdaux avant
Ressorts hélicoïdaux arrière	Amortisseurs avant	Amortisseurs arrière
Arbre de côté arrière gauche	Arbre arrière droit	Joints homocinétiques internes et externes du côté gauche
Joints homocinétiques internes et externes du côté droit	Fixation du différentiel	Différentiel
Tuyau de reniflard	Disques de frein avant et arrière	Coussinets des roues avant et arrière
Barres d'accouplement gauches	Barres d'accouplement droites	Freins à disque avant (côté droit et côté gauche)
Freins à disque arrière (côté droit et côté gauche)	Fixation des étriers arrière	Fixation des étriers avant
Étriers de freins arrière	Étriers de freins avant	Plaquettes de freins avant
Plaquettes de freins arrière	Raccords de conduite de frein et conduites complémentaires	Liquide pour freins hydrauliques
Frein de secours et ferrures	Raccords pour réservoir à essence et collet	Capuchon du réservoir à essence
Raccords électriques, lumières, voyants lumineux et klaxon	Batterie	Colonne de direction
Arbre de direction	Maître-cylindre de freinage	Bras de commande supérieurs et inférieurs (6)

Pièces nécessaires au groupe motopropulseur

Moteur	Transmission	Supports du moteur
Plaques des supports du moteur	Supports de la transmission	Boîte de vitesse
Carter d'embrayage	Dispositif d'embrayage	Volant cinétique
Cylindre d'embrayage asservi, ferrure et raccordement	Arbre de transmission et joints	Radiateur à huile
Canalisation d'huile	Durite de radiateur	Câble de tachymètre et

		adaptateur
Pompe d'injection	Tuyauterie à carburant et raccord des tuyauteries à carburant	Alternateur
Ensemble d'allumage	Pompe à eau	Réservoir en charge
Carburateur et raccords	Poulies et courroies	Distributeur
Connecteurs d'alimentation		

[15] Nul ne conteste qu'au point d'importation, le conteneur ne renfermait ni moteur ni roues, ni aucune des pièces décrites, ci-dessus, au paragraphe 14.

[16] Au paragraphe 46 de son affidavit, Baergen déclare que Superformance International (Superformance) est l'entreprise qui fabrique et qui assemble, en Afrique du Sud, les voitures Superformance. Toutefois, Superformance expédie non seulement des voitures complètement assemblées (hormis le groupe motopropulseur), mais également des voitures expédiées en deux cargaisons distinctes. La première comprend ce qui se trouvait dans le conteneur et la seconde comprend les pièces nécessaires à la carrosserie et au châssis. Nous les appellerons ensembles de pièces nécessaires à l'assemblage. Il ressort clairement de l'affidavit de Skok que l'assemblage de voitures Superformance ne fait aucunement appel à des pièces de récupération. En effet, Superformance assure la fabrication intégrale du châssis et de la carrosserie. Cela veut dire que lorsqu'ils sont assemblés au Canada, le châssis et la carrosserie de la voiture sont entièrement composés de pièces fabriquées par Superformance et expédiées dans des conteneurs sous forme d'ensembles de pièces nécessaires à l'assemblage.

[17] Les brochures publicitaires de Superformance constituent la pièce G jointe à l'affidavit de Baergen. Elles indiquent que les voitures Superformance sont fabriquées au moyen de pièces neuves en Afrique du Sud. Pour le marché américain, il s'agit de répliques d'automobiles intégralement

assemblées, que l'acheteur peut équiper du moteur et de la transmission qui lui conviennent. Selon les documents publicitaires, 99 p. 100 des voitures sont équipées d'un moteur V8 Ford à poussoir.

[18] Superformance se présente comme [TRADUCTION] « le fabricant de répliques d'automobiles le mieux équipé au monde » ayant une usine perfectionnée de 150 000 pieds carrés et plus de 400 employés.

L'ENQUÊTE

[19] Aux paragraphes 8 et 9 de son affidavit, Skok a dit ce qui suit :

[TRADUCTION]

- La demanderesse n'assemble pas les pièces qu'elle importe et se trouvant dans le conteneur.
- La demanderesse ne fournit pas d'ensembles de pièces nécessaires à l'assemblage. Le client doit lui-même se procurer ces pièces auprès de tiers.
- Les clients de la demanderesse doivent également se procurer le groupe motopropulseur auprès de tiers.

[20] À l'appui de ces affirmations, M. Skok cite toutefois les dispositions d'un contrat auquel la demanderesse n'est pas partie. Il s'agit d'un contrat conclu entre Macro Autosports Inc.

(le concessionnaire) et un éventuel client. Le document est intitulé [TRADUCTION] « Contrat de vente des pièces nécessaires à l'assemblage de la carrosserie et du châssis d'une réplique d'automobile ».

On trouve la disposition suivante à la page 4 de ce document :

[TRADUCTION] ... L'acheteur reconnaît que l'achat et l'installation de la transmission, du moteur, de la direction, de la suspension et du système de freinage lui incombent entièrement [...] L'acheteur reconnaît en outre que le concessionnaire refuse expressément de l'aider à assembler ou à installer l'une des pièces ou l'un des composants achetés dans le cadre du présent contrat de vente [...]

[21] En outre, la clause E(4) du contrat prévoit ce qui suit :

[TRADUCTION] L'achat de la direction, du système de freinage et de la suspension nécessaires au fonctionnement du produit incombe entièrement à l'acheteur [...]
L'acheteur reconnaît que le concessionnaire ne l'aidera d'aucune façon pour l'assemblage des pièces et des composants, que ces pièces ou ces composants fassent ou non partie du produit acheté en vertu du présent contrat de vente.

[22] Au cours de son enquête, M. Baergen a découvert que Macro Autosports est exploitée à la fois par M. Leonard Skok et par son fils, M. Allan Skok. Sur son papier à en-tête, l'entreprise se présente comme [TRADUCTION] « Distributeurs de répliques d'automobiles Superformance complètes ». La lettre circulaire aux clients éventuels, qui s'adresse au [TRADUCTION] « Cher amateur de Cobra » et est signée par Leonard et Allan Skok, comporte les paragraphes suivants qui contredisent les dispositions du contrat dont il est question plus haut :

[TRADUCTION] Les répliques d'automobiles sont importées au Canada sous forme de pièces et composants expédiés par notre fabricant installé à Port Elizabeth (Afrique du Sud). Les pièces nécessaires à l'assemblage proviennent des États-Unis. Macro Autosports Inc. peut, en votre nom, prendre des dispositions pour que toutes les pièces soient assemblées dans un atelier Superformance certifié situé à Concord (Ontario). Votre réplique d'automobile Superformance pourrait, selon vos exigences précises, être très bientôt en état de rouler.

Un important élément est que la réplique doit respecter l'esthétique de l'original. En effet, lors de la revente, les répliques d'automobiles qui conservent le plus de valeur sont celles qui correspondent le plus exactement à l'original. Les répliques sont construites en usine et sont par conséquent identiques, hormis le moteur dont le propriétaire choisira de les équiper.

Nous pouvons, en votre nom, organiser l'installation d'un moteur Ford SVO Crate, ou d'un moteur construit spécialement. Les moteurs recommandés sont les moteurs Ford 351W, 392 et 460 équipés soit d'un changement de vitesse automatique soit d'une boîte manuelle à cinq vitesses. Les moteurs recommandés sont construits par des spécialistes des moteurs de course et non par des personnes qui se contentent de remettre à neuf des moteurs de série! Vous trouverez, ci-joint, les prix des choix recommandés.

[Non souligné dans l'original.]

[23] Dans son affidavit, Baergen déclare :

[TRADUCTION]
43. Au Canadian International Auto Show de 2002, M. Skok m'a fait savoir qu'il entretenait avec les propriétaires de Superformance une relation particulièrement étroite qui lui permet d'acheter et d'importer les véhicules sous forme d'ensembles

de pièces détachées même si Superformance ne fabrique en général que des véhicules complètement assemblés, hormis le moteur et la transmission.

[24] Baergen ajoute dans son affidavit :

[TRADUCTION]

44. Lors d'une visite à l'improviste dans les locaux de Macro en avril 2003, j'ai pu voir, dans la salle d'exposition, trois véhicules Superformance : deux « S1 Roadsters » complètement assemblés et équipés d'un groupe motopropulseur, et une « Cobra », elle aussi complètement assemblée, sauf le groupe motopropulseur. Selon les prix affichés, il ne restait qu'à faire installer le groupe motopropulseur. Le prix de la Cobra était de 57 000 \$, sans le groupe motopropulseur et de 78 000 \$ avec le groupe motopropulseur.

[25] On trouve également ce qui suit dans l'affidavit de Baergen :

[TRADUCTION]

47. ... après importation du véhicule et des pièces périphériques, Macro s'arrange pour vendre, à sa clientèle canadienne, soit directement soit indirectement par l'intermédiaire d'une compagnie qui lui est liée, un véhicule complet, y compris le manuel d'entretien et les clés. La méthode employée pour mener à bien cette transaction peut changer de temps à autre, mais une des méthodes consiste à conclure des contrats réciproques avec diverses entreprises appartenant aux Skok.

[26] Il ressort également de l'affidavit de Baergen qu'en ce qui concerne la voiture

Superformance numéro de série SPO1643, Macro Autosports a fourni la carrosserie, les roues et les pièces alors que l'ensemble de pièces nécessaires à l'assemblage a été fourni par une autre entreprise dont M. Leonard Skok était un des dirigeants et administrateurs.

[27] Enfin, selon une facture de Macro Autosports en date du 15 mai 2003, une Superformance MK 111 2003, numéro de série SPO1643, a été vendue à un certain Douglas Johnston de Winnipeg, au prix de 77 950 \$, c'est-à-dire à peu près le prix que M. Baergen a vu affiché dans la salle d'exposition de la demanderesse pour ce véhicule équipé d'un groupe motopropulseur.

[28] Compte tenu de ces divers éléments de preuve, Transports Canada a conclu :

- Les composants de la carrosserie et du châssis d'une Superformance sont importés au Canada en deux étapes – dans des conteneurs et dans des ensembles de pièces nécessaires à l'assemblage.
- Au Canada, la demanderesse et diverses entreprises qui lui sont liées proposent à leur clientèle des voitures Superformance équipées d'un groupe motopropulseur et, à partir du moment où toutes les pièces d'une Superformance sont arrivées à destination, la voiture Superformance peut très rapidement être en état de rouler.

LES QUESTIONS EN LITIGE

1. Le conteneur en cause contenait-il des véhicules?

[29] Dans l'arrêt *Bell ExpressVu Ltd. Partnership c. Rex*, [2002] 2 R.C.S. 559, au paragraphe 26, la Cour suprême du Canada a fait sienne l'approche prônée, en matière d'interprétation des lois, par E.A. Driedger dans son ouvrage *Construction of Statutes*, 2^e éd. (Toronto: Butterworths, 1983), à la page 87 :

[TRADUCTION] Aujourd'hui, il n'y a qu'un seul principe ou solution : il faut lire les termes d'une loi dans leur contexte global en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'esprit de la loi, l'objet de la loi et l'intention du législateur.

[30] La Loi définit à l'article 2 ce qu'est un « véhicule » :

«véhicule» Véhicule automobile, ou faisant partie d'un attelage automobile, qui peut circuler sur la route; la présente définition ne vise toutefois pas les véhicules qui circulent exclusivement sur rail.

[non souligné dans l'original]

"vehicle" means any vehicle that is capable of being driven or drawn on roads by any means other than muscular power exclusively, but does not include any vehicle designed to run exclusively on rails.

[my emphasis]

[31] Dans l'arrêt *R. c. Hasselwander*, [1993] 2 R.C.S. 398, la Cour suprême du Canada s'est penchée sur la définition d'« arme » prohibée au paragraphe 84(1) du *Code criminel du Canada*, L.R.C. 1985, ch. C-46, et sur le sens qu'il convenait, dans ce contexte, de donner au mot « pouvant » utilisé dans cette disposition. On entendait par arme prohibée une arme « pouvant tirer rapidement plusieurs balles ».

[32] Il s'agissait dans cet arrêt d'une mitraillette Mini-Uzi semi-automatique que l'intimé avait tenté de faire enregistrer, auprès de la Cour provinciale de l'Ontario, comme arme à autorisation restreinte. La Cour provinciale a cependant entendu le témoignage d'un expert en armes à feu et a conclu, pour les raisons exposées ci-dessous, qu'il s'agissait en fait d'une arme prohibée :

[TRADUCTION] Il ressort clairement de la preuve que, grâce à quelques petits travaux effectués sur la plaque, on pourrait faire disparaître l'obstruction; toutefois, je suis davantage influencé par le fait que tout le mécanisme de la détente peut être enlevé et remplacé très facilement par un mécanisme de détente entièrement automatique, et je suis également influencé par le témoignage selon lequel on pourrait équiper l'arme du mécanisme de la détente d'une réplique de l'arme et qu'elle pourrait tirer des balles de manière entièrement automatique. Cet aspect de la question rend le contrôle presque impossible en soi, car aucun contrôle n'est exercé sur la vente des répliques d'armes. Il appert également du témoignage de l'agent Soley qu'il est facile d'obtenir des pièces de rechange de diverses sources et que, malgré un approvisionnement restreint en pièces produites par certains manufacturiers, il semble effectivement que l'adaptation de pièces entièrement automatiques à cette arme reste un exercice facile.

[33] Dans son analyse des faits, la Cour suprême du Canada a retenu du mot « pouvoir » une interprétation téléologique et a dit au paragraphe 31 :

À mon avis, tout doute quant à savoir si le verbe « pouvoir » signifie « pouvant immédiatement » ou « pouvant facilement » disparaît dès que l'on interprète ce mot en tenant compte de l'objet visé par les dispositions du Code relatives aux armes prohibées. Par conséquent, il n'est nullement nécessaire de recourir en l'espèce à la règle de l'interprétation restrictive.

[34] La Cour suprême du Canada a consulté les définitions du mot « pouvoir » qui se trouvent dans les dictionnaires et a conclu que ce mot comprend une possibilité de transformations. La Cour a toutefois fait remarquer qu'il faut apporter une restriction raisonnable à cet aspect de possibilité et elle a conclu que ce mot signifiait pouvant être transformé en une arme automatique dans « un laps de temps assez court avec assez de facilité » (voir l'arrêt *Hasselwander*, au paragraphe 39).

[35] C'est dans ce contexte qu'il convient d'examiner l'objet de la Loi ainsi que le temps et l'effort nécessaires pour transformer le contenu du conteneur en voitures en état de rouler.

[36] Selon la demanderesse, il est clair que le contenu du conteneur ne peut pas circuler dans l'immédiat ou avec facilité. Il n'y avait dans le conteneur saisi ni roues, ni moteurs. Transports Canada estime cependant qu'il y a lieu de considérer que le contenu du conteneur pouvait facilement être mis en état de fonctionner puisque, avec les pièces destinées à la carrosserie et au châssis dans l'ensemble de pièces nécessaires à l'assemblage et l'installation d'un moteur, les voitures vendues par la demanderesse peuvent rapidement être en mesure de rouler.

[37] Transports Canada affirme également que l'accent doit toujours être mis sur la sécurité des véhicules automobiles. Selon lui, la preuve indique que les voitures Superformance sont fabriquées et assemblées en Afrique du Sud. C'est pourquoi Transports Canada estime que ces voitures

pourraient être équipées des moteurs recommandés par Superformance et mises à l'essai afin de démontrer leur conformité aux NSVAC.

[38] Je comprends fort bien l'argument de Transports Canada. Mais je ne vois pas comment des considérations de sécurité pourraient justifier que Transports Canada considère le contenu du conteneur comme des véhicules étant donné qu'un amateur peut acheter un ensemble de pièces à assembler, trouver d'autres pièces chez des ferrailleurs ou ailleurs et assembler, sans que Transports Canada ait son mot à dire, une voiture en parfait état de marche. Ces véhicules, de fabrication artisanale, assemblées à partir de pièces obtenues de diverses sources, peuvent, de manière parfaitement légale, circuler sur nos routes après avoir fait l'objet d'un contrôle de sécurité et une fois remplies les formalités d'enregistrement destinées à assurer la sécurité de ces véhicules avant qu'ils ne prennent la route. Ces exigences s'appliquent également aux voitures Superformance.

[39] Je ne peux pas conclure que des considérations de sécurité justifient l'adoption de l'interprétation très large du mot « peut » que préconise Transports Canada. On ne saurait en effet dire que le contenu du conteneur, qui ne comprenait ni roues ni moteur, pouvait facilement être mis en état de circuler alors que l'assemblage des pièces, même effectué rapidement, aurait sans doute pris plusieurs jours de travail par des experts employant un équipement spécialisé.

[40] J'estime que, pour pouvoir circuler, un véhicule, après son importation, doit être muni d'une carrosserie, d'un châssis et d'un groupe motopropulseur afin que le véhicule puisse immédiatement circuler avec un minimum d'effort, une fois notamment qu'on a gonflé les pneus et qu'on a mis du carburant et du liquide à nettoyer les vitres, une batterie, des rétroviseurs et diverses autres pièces

mineures qui avaient été démontées ou qui simplement, en vue de l'expédition, n'avaient pas été installées. Cette conclusion signifie que Transports Canada a outrepassé ses attributions lorsqu'il a conclu que les éléments se trouvant dans le conteneur, dont deux châssis partiellement assemblés mais ni roues ni moteur, pouvaient circuler sur la route.

LA NORME DE CONTRÔLE

[41] Nul ne conteste que le contenu du conteneur ne pouvait pas circuler « immédiatement ». La question est de savoir s'il pouvait être « facilement » mis en état de circuler et les faits se rapportant à cette question n'ont pas été contestés. Selon la lettre circulaire envoyée par Macro Autosports, le contenu du conteneur, complété par les ensembles de pièces nécessaires et muni d'un groupe motopropulseur, pouvait « dans de très brefs délais » être assemblé afin de constituer une automobile en état de marche.

[42] La question qui se posait à Transports Canada était une question d'interprétation des lois. Dans les circonstances, le conteneur contenait-il des « véhicules » au sens de l'article 2 de la Loi?

[43] Pour ces motifs, j'ai examiné la décision de saisir le conteneur en fonction de la norme de la décision correcte.

PARTIALITÉ

[44] La demanderesse allègue que Transports Canada a pris avec deux autres entreprises (Factory Five Racing (FFR) et MDA) des dispositions afin de faciliter leurs importations, mais qu'il

refuse de répondre à la demande qu'elle lui a adressée en vue d'organiser une rencontre et de parvenir à un arrangement similaire.

[45] Transports Canada nie être parvenu, tant avec FFR qu'avec MDA, à un accord concernant une liste de pièces admissibles. Selon Transports Canada, les deux entreprises importent des ensembles de véhicules automobiles prêts-à-monter et chaque envoi est examiné en fonction de la liste des pièces fournie, à l'occasion de chaque expédition, par la compagnie. Transports Canada affirme, ce que je suis disposée à admettre, que si FFR et MDA prétendent avoir conclu avec lui des accords les autorisant à importer de tels véhicules, elles donnent une version inexacte de la situation. En effet, ces deux entreprises suivent, pour leurs importations, la procédure d'autorisation applicable à tous les importateurs de pièces d'automobile.

DÉFAUT DE NÉGOCIER

[46] Transports Canada a conclu, à juste titre à mon avis, que les représentants de la demanderesse ont donné des indications inexactes concernant l'étendue de leurs moyens et de leur volonté de vendre des voitures Superformance en état de marche. Cela étant et compte tenu des accusations criminelles qui ont été portées, il n'y a pas lieu selon moi d'adresser des reproches à Transports Canada sur ce point.

LE CARACTÈRE THÉORIQUE DE LA DEMANDE

[47] Enfin, il convient de souligner que la présente demande de contrôle judiciaire de la saisie a un caractère théorique étant donné que le contenu du conteneur a été volé dans l'enceinte douanière

et n'a pas été retrouvé. Cependant, étant donné que le sens du mot « véhicule » pose à la demanderesse un problème récurrent, j'ai accepté de me prononcer en l'espèce sur le sens du mot « véhicule » employé à l'article 2 de la Loi.

JUGEMENT

La Cour déclare que le contenu du conteneur saisi et retenu par Transports Canada le 25 janvier 2006 ne constituait pas des véhicules au sens de l'article 2 de la Loi et que, par conséquent, Transports Canada n'était pas autorisé à effectuer la saisie en vertu de l'article 15 de la Loi.

Compte tenu des circonstances de l'espèce, chacune des parties assumera ses dépens.

« Sandra J. Simpson »

Juge

Traduction certifiée conforme
Suzanne Bolduc, LL.B.

COUR FÉDÉRALE

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER

DOSSIER : T-402-06

INTITULÉ : MACRO AUTO LEASING INC.
c.
LE MINISTRE DES TRANSPORTS

LIEU DE L'AUDIENCE : TORONTO (ONTARIO)

DATE DE L'AUDIENCE : LE 14 DÉCEMBRE 2006

MOTIFS DU JUGEMENT : LA JUGE SIMPSON

DATE DES MOTIFS : LE 16 MAI 2007

COMPARUTIONS :

David W. Chodikoff
Lily Latner
POUR LA DEMANDERESSE

Roger Flaim
POUR LE DÉFENDEUR

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Goodman and Carr LLP
Toronto (Ontario)
POUR LA DEMANDERESSE

John H. Sims, c.r.
Sous-procureur général du Canada
Ministère de la Justice
Toronto (Ontario)
POUR LE DÉFENDEUR