

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

**Date : 20120320**

**Dossier : A-190-11**

**Référence : 2012 CAF 93**

**CORAM : LE JUGE PELLETIER  
LA JUGE DAWSON  
LE JUGE STRATAS**

**ENTRE :**

Action réelle

**MS STORMONT ET MS PAUL E. N<sup>O</sup> 1**

Action personnelle

**MCKEIL MARINE INC., DETROIT-WINDSOR TRUCK  
FERRY INC. ET CMT CANADIAN MARITIME  
TRANSPORT LTD.**

**appelants**

**et**

**SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA**

**intimée**

Audience tenue à Halifax (Nouvelle-Écosse), le 31 janvier 2012.

Jugement rendu à Ottawa (Ontario), le 20 mars 2012.

**MOTIFS DU JUGEMENT :**

**LE JUGE PELLETIER**

**Y ONT SOUSCRIT :**

**LA JUGE DAWSON  
LE JUGE STRATAS**

Cour d'appel fédérale



Federal Court of Appeal

**Date : 20120320**

**Dossier : A-190-11**

**Référence : 2012 CAF 93**

**CORAM : LE JUGE PELLETIER  
LA JUGE DAWSON  
LE JUGE STRATAS**

**ENTRE :**

Action réelle

**MS STORMONT ET MS PAUL E. N<sup>o</sup> 1**

Action personnelle

**MCKEIL MARINE INC., DETROIT-WINDSOR TRUCK  
FERRY INC. ET CMT CANADIAN MARITIME  
TRANSPORT LTD.**

**appelants**

**et**

**SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA**

**intimée**

## **MOTIFS DU JUGEMENT**

### **LE JUGE PELLETIER**

#### **INTRODUCTION**

[1] La Cour est saisie de l'appel de la décision par laquelle le juge Beaudry de la Cour fédérale (le juge des requêtes) a statué que les appelantes McKeil Marine Inc., Detroit-Windsor Truck Ferry Inc. et CMT Canadian Maritime Transport Ltd. (ci-après appelées collectivement McKeil), qui exploitent des traversiers pour camions entre le port de Windsor et le port de Detroit, devaient payer des droits de déglçage. Dans son appel devant notre Cour, McKeil fait valoir que le juge des requêtes a mal interprété le *Barème des droits pour les services de déglçage*, Gazette du Canada, Partie I, 16 janvier 1999, Vol. 133, n° 3 (le Barème des droits). McKeil soutient également qu'en tout état de cause, la Garde côtière canadienne (la GCC) n'a pas compétence pour imposer des droits pour des services de déglçage dans les limites du port de Windsor parce que cette compétence a été conférée à l'Administration portuaire de Windsor dans les lettres patentes de cette dernière.

#### **LES FAITS**

[2] Sa Majesté la Reine du chef du Canada (la Couronne) a introduit une action devant la Cour fédérale pour recouvrer de McKeil des droits de déglçage non acquittés. Les parties ont convenu que le litige portait essentiellement sur l'interprétation des dispositions légales

applicables et ont donc demandé à la Cour de statuer sur un point de droit en application de l'article 220 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106.

[3] L'affaire a été instruite sur le fondement d'un exposé conjoint des faits, reproduit au paragraphe 3 de la décision du juge des requêtes : *Canada c. M.V. Stormont (The)*, 2011 FC 531, [2011] F.C.J. No. 676. Pour les besoins du présent appel, il suffit de savoir que McKeil exploite un service de traversiers pour camions entre le port de Windsor et le port de Detroit. Les deux ports se trouvent sur la rivière Detroit, de leur côté respectif de la frontière internationale située au milieu de la rivière. La limite nord-ouest du port de Windsor est la frontière canado-américaine, qui est aussi la limite sud-est du port de Detroit. Les traversiers de McKeil se déplacent dans le port de Windsor vers la frontière canado-américaine et arrivent directement dans le port de Detroit, sans naviguer dans des eaux intermédiaires. La même chose se produit au retour lorsqu'ils passent du port de Detroit au port de Windsor.

[4] Les parties conviennent que le port de Windsor est situé dans une zone de glaces, selon la description de l'annexe I du Barème des droits. Les parties conviennent également que la GCC fournit des services de déglçage dans le port de Windsor.

## ANALYSE

### **La norme de contrôle**

[5] Le présent appel vise un point de droit tranché par un juge sur le fondement d'un exposé conjoint des faits. Par conséquent, les normes de contrôle applicables sont celles énoncées dans *Housen c. Nikolaisen*, 2002 CSC 33, [2002] 2 R.C.S. 235, aux paragraphes 8, 10 et 37 : la décision correcte pour les questions de droit, et l'erreur manifeste et dominante pour les questions de fait, et pour les questions mixtes de fait et de droit lorsqu'il n'y a pas de question de droit isolable.

[6] Comme McKeil a exposé les mêmes arguments devant la Cour fédérale et notre Cour et que la norme de la décision correcte permet à notre Cour de procéder à sa propre analyse de la question juridique soulevée, je traiterai des arguments de McKeil en évitant de répéter ce qui est exposé dans la décision de la cour d'instance inférieure et les motifs d'appel de McKeil.

### **Interprétation du Barème des droits**

[7] Les parties du Barème des droits pertinentes pour le présent appel sont reproduites ci-dessous :

**1.** Les définitions qui suivent s'appliquent au calcul, à la perception et au paiement des droits de services de déglçage établis dans le présent barème des droits.

[...]

**1.** The definitions in this section apply in this fee schedule with respect to the calculation, collection and payment of icebreaking services fees.

...

« zone de glaces » Secteurs du Canada "ice zone" means that part of Canada

où des services de déglçage sont disponibles durant l'hiver pour faciliter la navigation commerciale selon la description de l'annexe I. (*ice zone*)  
[...]

in which icebreaking services are available in support of commercial shipping as described in Annex I. (*zone de glaces*)  
...

« transit » Mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escale entre les deux, ce qui exclut le mouvement d'un navire qui demeure entièrement dans les limites d'un même port. (*transit*)

“transit” means any movement by a ship which includes one port of departure, one port of arrival and no intermediate port calls in between, but does not include any movement by a ship which remains entirely within the boundaries of a single port. (*transit*)  
...

[...]

**2.** (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (7) et de l'article 3, le présent barème des droits s'applique à tous les navires qui effectuent un transit dans la zone des glaces.

**2.** (1) Subject to subsections (2) to (7) and section 3, this fee schedule applies to all ships that transit the ice zone.

**3.** (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (6), le droit que doit payer, pour des services de déglçage, un navire pour chaque transit à destination ou en provenance d'un port canadien situé dans la zone des glaces dans les limites de la saison des glaces établies à l'annexe I est de 3 100 \$.

**3.** (1) Subject to subsections (2) to (6), the fee payable, for icebreaking services, by a ship for each transit to or from a Canadian port located in the ice zone within the ice season dates prescribed in Annex I is 3 100 \$.

[8] Je résumerais comme suit les arguments de McKeil concernant l'interprétation du Barème des droits.

[9] McKeil affirme que le Barème des droits ne s'applique que lorsque la totalité du « transit » a lieu dans la zone de glaces. Son argument repose sur la version française du Barème

des droits qui semble indiquer que les droits s'appliquent lorsque le « transit », terme utilisé comme nom, a lieu dans la zone de glaces. Par contre, la version anglaise est ambiguë à cet égard étant donné son emploi du mot « transit » en tant que nom mais aussi en tant que verbe.

[10] McKeil affirme aussi que l'emploi du mot « entre » dans la version française de la définition du mot « transit » (« Mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée [...] ») donne à penser qu'il doit exister une zone de glaces située entre les deux ports. La définition anglaise du mot « *transit* », qui utilise le mot « *includes* » (« *any movement by a ship which includes one port of departure, one port of arrival [...]* »), n'exprime pas la même idée.

[11] McKeil fait valoir que, dans les deux cas, selon les règles d'interprétation bilingue, la version française non ambiguë doit être considérée comme indiquant le sens commun des deux versions, ce qui résout toute ambiguïté constatée dans la version anglaise.

[12] Je suis en désaccord avec l'affirmation selon laquelle le Barème des droits comporte une ambiguïté. À mon avis, si on les interprète correctement, les versions française et anglaise indiquent exactement la même chose.

[13] Avant d'examiner avec plus d'attention les dispositions légales, il m'apparaît utile de dire un mot au sujet de la rédaction des lois bilingues. Les lois bilingues ne sont pas rédigées dans une langue puis traduites dans l'autre langue. Chaque version est rédigée de façon indépendante,

sans renvoi à l'autre, sur la base d'instructions communes (Canada, ministère de la Justice, « Rédaction bilingue et bijuridique des lois fédérales : Bref historique de la rédaction législative fédérale », < [http://www.justice.gc.ca/fra/nouv-news/autres-others/2009/doc\\_32413d.html](http://www.justice.gc.ca/fra/nouv-news/autres-others/2009/doc_32413d.html)>). Par conséquent, il arrive fréquemment qu'une version de la loi emploie des mots ou des structures de phrase qui n'ont pas d'équivalent dans l'autre version. Il ne s'agit pas de déterminer si l'une est une traduction fidèle de l'autre, mais plutôt si les deux transmettent la même idée.

[14] Je pourrais aussi souligner que l'approche préconisée par McKeil à cet égard est erronée. McKeil a comparé la version anglaise du Barème sur les droits à une traduction de la version française. Or, il convenait de comparer directement les versions française et anglaise.

[15] Gardant cela à l'esprit, examinons maintenant le libellé du Barème des droits. Les versions française et anglaise ont la même structure :

- un article intitulé « Définitions » (*Interpretation*), contenant les définitions des termes utilisés, dont « transit » (*transit*);

- un article intitulé « Application » (*Application*), l'article 2, portant sur le champ d'application du Barème des droits;

- un article intitulé « Droits » (*Fees*), l'article 3, qui énonce le montant des droits exigibles et les bases du calcul.

[16] Cette structure logique comporte une seule anomalie : l'article 2, « Application », est assujéti à l'article 3, « Droits », point sur lequel je reviendrai.

[17] Aux dires de McKeil, l'article 2 dispose, dans sa version anglaise, que le Barème des droits s'applique à [TRADUCTION] « tous les navires qui transitent dans la zone de glaces » (« *all ships that transit the ice zone* »), alors qu'en français, il indique que le Barème des droits s'applique « à tous les navires qui effectuent un transit dans la zone des glaces ». Je rappelle que McKeil affirme que l'emploi du mot « *transit* » comme verbe dans la version anglaise de l'article 2 crée une ambiguïté quant à la question de savoir si la totalité ou seulement une partie du « transit » doit avoir lieu dans la zone de glaces. McKeil ajoute que la version française indique clairement que la totalité du « transit » doit avoir lieu dans la zone de glaces, puisque le mot « transit » est utilisé comme nom dans cette version. Par conséquent, selon McKeil, la version française non ambiguë du Barème des droits devrait être privilégiée au détriment de la version anglaise ambiguë.

[18] Par conséquent, McKeil conclut que les droits de déglçage ne s'appliquent que lorsque tant le port de départ que celui d'arrivée se situent dans la zone de glaces. Étant donné que, selon la définition, la zone de glaces ne se trouve qu'au Canada, elle ne s'applique pas au port de Detroit, qui se trouve aux États-Unis. En conséquence, argumente McKeil, le trajet du port de Windsor au port de Detroit ne constitue pas un « transit », et il n'est donc pas assujetti aux droits de déglçage.

[19] Le raisonnement de McKeil est erroné parce que l'article 2 du Barème des droits est assujetti à l'article 3. La version anglaise de l'article 3 indique que des droits de déglçage sont

imposés « *for each transit to or from a Canadian port located in the ice zone* », et la version française, que des droits sont imposés « pour chaque transit à destination ou en provenance d'un port canadien situé dans la zone des glaces ». Toute ambiguïté que pourrait comporter le texte de l'article 2 est complètement levée par l'article 3, qui n'exige que soit le port de provenance, soit le port d'arrivée se trouve dans la zone de glaces.

[20] En l'espèce, comme le port de Windsor est situé dans la zone de glaces, tout trajet qui commence ou finit dans ce port est un « transit » assujéti au Barème des droits. Par conséquent, je suis d'avis que l'argument de McKeil doit être écarté et que le Barème des droits s'applique aux trajets de ses traversiers à destination comme en provenance du port de Windsor.

[21] J'ajouterais que cette conclusion fait en sorte que ceux qui bénéficient des services de déglçage assument une partie du coût de ces services, tout en évitant le résultat absurde que des navires dont le trajet commence ou se termine à l'extérieur du Canada n'aient pas à acquitter de droits de déglçage.

### **Pouvoir légal de percevoir des droits de déglçage prévu par la loi**

[22] Le pouvoir du ministre d'imposer des droits est prévu à l'article 47 de la *Loi sur les océans*, L.C. 1996, ch. 31, reproduit ci-dessous :

**47.** (1) Le ministre peut, sous réserve des règlements d'application du présent article éventuellement pris par le Conseil du Trésor, fixer les prix à payer pour la fourniture de services ou

**47.** (1) The Minister may, subject to any regulations that the Treasury Board may make for the purposes of this section, fix the fees to be paid for a service or the use of a facility

d'installations au titre de la présente loi par lui-même ou le ministre, ou tout organisme fédéral dont il est, du moins en partie, responsable.

provided under this Act by the Minister, the Department or any board or agency of the Government of Canada for which the Minister has responsibility.

(2) Les prix fixés dans le cadre du paragraphe (1) ne peuvent excéder les coûts supportés par Sa Majesté du chef du Canada pour la fourniture des services ou des installations.

(2) Fees for a service or the use of a facility that are fixed under subsection (1) may not exceed the cost to Her Majesty in right of Canada of providing the service or the use of the facility.

[23] L'argument de McKeil sur ce point est résumé au paragraphe 69 de son mémoire des faits et du droit :

[TRADUCTION] [...] Le pouvoir de la GCC de fixer des droits est uniquement résiduel. Pour enlever à la GCC sa compétence en matière de fixation de droits, tout ce qu'exige la *Loi sur les océans* est que le pouvoir soit « attribué de droit à d'autres ministères ou organismes fédéraux » (*Loi sur les océans*, art. 41), ce qui a effectivement été fait dans la *Loi maritime du Canada* [L.C. 1998, ch. 10].

[24] Comme McKeil l'indique, l'argument des « pouvoirs résiduels » repose sur l'article 41 de la *Loi sur les océans* :

**41.** (1) Le ministre étant responsable des services de garde côtière, ses pouvoirs et fonctions s'étendent d'une façon générale à tous les domaines de compétence du Parlement non attribués de droit à d'autres ministères ou organismes fédéraux concernant :

**41.** (1) As the Minister responsible for coast guard services, the powers, duties and functions of the Minister extend to and include all matters over which Parliament has jurisdiction, not assigned by law to any other department, board or agency of the Government of Canada, relating to

a) les services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et

(a) services for the safe, economical and efficient

l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes par la fourniture :

...

(iii) de services de brise-glace et de surveillance des glaces,

...

movement of ships in Canadian waters through the provision of

[...]

(iii) ice breaking and ice management services, and

[...]

[25] L'argument de McKeil à cet égard comporte deux volets. Premièrement, le ministre ne peut fixer les prix à payer pour la fourniture de services qui ont été attribués de droit d'autres ministères ou organismes fédéraux. Ainsi, le fait que la GCC fournit actuellement des services de déglacage au port de Windsor n'est pas concluant quant au pouvoir du ministre d'imposer des droits pour ces services. Si la responsabilité de fournir des services de déglacage a été attribuée à un autre organisme, le ministre n'a pas le pouvoir d'exiger des droits à cet égard.

[26] Deuxièmement, le droit du ministre de fixer des prix aux termes de l'article 47 peut être annulé par une attribution du droit de fixer des prix à tout autre ministère ou organisme fédéral.

[27] Concernant d'abord le deuxième argument, l'article 41 de la *Loi sur les océans* fait état de l'attribution de « pouvoirs et fonctions » concernant la fourniture de services, soit des services de navigation en l'espèce. L'article 41 ne peut servir à étayer l'argument que l'attribution du pouvoir de fixer des prix à un autre organisme prive le ministre (et, par conséquent, la GCC) du droit d'exiger des droits pour les services rendus.

[28] La dernière question a trait au premier argument de McKeil : le pouvoir et la fonction de fournir des services de déglçage ont-ils été attribués à un autre ministère ou organisme fédéral, à savoir à l'Administration portuaire de Windsor? McKeil fait valoir que la réglementation des activités maritimes au port de Windsor relève de la mission de l'Administration portuaire de Windsor. On peut être d'accord avec cette affirmation sans convenir qu'il s'agit d'une attribution des responsabilités du ministre en matière de déglçage.

[29] À mon avis, l'article 41 n'est pas une disposition habilitante qui confère au ministre le pouvoir discrétionnaire de fournir ou de ne pas fournir des services de déglçage; il s'agit d'une disposition qui impose une responsabilité et qui prévoit que les interventions énumérées aux alinéas 41(1)*a*) à *e*) sont non seulement des pouvoirs mais aussi des obligations du ministre. Si le législateur a estimé approprié d'imposer au ministre le devoir de fournir des services de déglçage, ce ne peut être que parce qu'il considérait qu'il s'agissait de services nécessaires. Pour que le ministre soit déchargé de cette obligation et que celle-ci soit attribuée à une autre entité, cette dernière doit aussi avoir l'obligation de fournir des services de déglçage. McKeil n'a renvoyé notre Cour à aucune disposition qui impose au port de Windsor l'obligation de fournir des services de déglçage, et je n'ai pas été en mesure d'en trouver. Par conséquent, je conclus que l'obligation du ministre de fournir des services de déglçage n'a pas été attribuée à l'Administration portuaire de Windsor.

[30] Par conséquent, le ministre peut, et doit, fournir des services de déglacement au port de Windsor, et il l'a fait. Il s'ensuit qu'il a le droit de percevoir des droits pour ces services conformément au Barème des droits.

## **CONCLUSION**

[31] Si on les interprète correctement, les versions tant française qu'anglaise de l'article 2 du Barème des droits expriment la même idée. Il n'existe donc aucune ambiguïté qui exigerait que l'on recoure aux règles de l'interprétation bilingue. Les deux versions indiquent clairement que le Barème des droits s'applique à tout « transit », terme défini dans ce document, en provenance comme à destination d'un port situé dans la zone de glaces. Le port de Windsor répond à cette condition. Par conséquent, tout « transit » en provenance ou à destination du port de Windsor est assujéti au Barème des droits.

[32] McKeil n'a pas réussi à démontrer que l'obligation du ministre de fournir des services de déglacement a été attribuée au port de Windsor de façon à priver le ministre du pouvoir de percevoir des droits pour de tels services.

[33] En conséquence, l'appel devrait être rejeté avec dépens.

« J.D. Denis Pelletier »

---

j.c.a.

« Je suis d'accord.

Eleanor R. Dawson, j.c.a. »

« Je suis d'accord.

David Stratas, j.c.a. »

Traduction certifiée conforme  
Sandra de Azevedo, LL.B.

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** A-190-11

**APPEL DE LA DÉCISION, RENDUE LE 9 MAI 2011, PAR MONSIEUR LE JUGE  
BEAUDRY DE LA COUR FÉDÉRALE DANS LE DOSSIER T-1683-05**

**INTITULÉ :** Action réelle, MS STORMONT  
ET MS PAUL E. N<sup>O</sup> 1, Action  
personnelle, MCKEIL MARINE  
INC., DETROIT-WINDSOR  
TRUCK FERRY INC. ET CMT  
CANADIAN MARITIME  
TRANSPORT LTD. c. SA  
MAJESTÉ LA REINE DU  
CHEF DU CANADA

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Halifax (Nouvelle-Écosse)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Le 31 janvier 2012

**MOTIFS DU JUGEMENT :** LE JUGE PELLETIER

**Y ONT SOUSCRIT :** LA JUGE DAWSON  
LE JUGE STRATAS

**DATE DES MOTIFS :** Le 20 mars 2012

**COMPARUTIONS :**

Ritch Durnford POUR LES APPELANTS

Karen Watt POUR L'INTIMÉE

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Philip M. Chapman et Isabelle French POUR LES APPELANTS

Myles J. Kirvan  
Sous-procureur général du Canada POUR L'INTIMÉE