



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2010-037

Great West Van Conversions Inc.

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le mercredi 30 novembre 2011*

TABLE DES MATIÈRES

DÉCISION.....	i
EXPOSÉ DES MOTIFS	1
CONTEXTE.....	1
HISTORIQUE DES PROCÉDURES	1
MARCHANDISES EN CAUSE.....	2
ANALYSE	2
Cadre législatif.....	2
Classement tarifaire en cause.....	3
Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00?	5
Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00?	16
DÉCISION	17

EU ÉGARD À un appel entendu le 7 juin 2011, en vertu du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. 1985 (2^e supp.), c. 1;

ET EU ÉGARD À 13 décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada le 26 juillet 2010, concernant des demandes de réexamen, aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

GREAT WEST VAN CONVERSIONS INC.

Appelante

ET

**LE PRÉSIDENT DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS
DU CANADA**

Intimé

ET

SAF-HOLLAND CANADA LIMITED

**Partie
intervenante**

DÉCISION

L'appel est admis.

Jason W. Downey

Jason W. Downey

Membre président

Dominique Laporte

Dominique Laporte

Secrétaire

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)
Date de l'audience : Le 7 juin 2011

Membre du Tribunal : Jason W. Downey, membre président

Conseiller juridique pour le Tribunal : Alain Xatruch

Directeur de la recherche : Audrey Chapman

Agent de la recherche : Jan Wojcik

Gestionnaire, Bureau du greffe : Michel Parent

Agent du greffe : Julie Lescom

PARTICIPANTS :

Appelante Great West Van Conversions Inc.	Conseiller/représentant Michael Kaylor
Intimé Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	Conseiller/représentant Jennifer Francis
Partie intervenante SAF-Holland Canada Limited	Conseiller/représentant Michael R. Smith

TÉMOINS :

Martin Geurts Président Great West Van Conversions Inc.	Jon R. Johnson Avocat-procureur et conseiller en commerce international
---	--

Veillez adresser toutes les communications au :

Secrétaire
Tribunal canadien du commerce extérieur
Standard Life Centre
333, avenue Laurier Ouest
15^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G7

Téléphone : 613-993-3595
Télécopieur : 613-990-2439
Courriel : secretaire@tcce-citt.gc.ca

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONTEXTE

1. Le présent appel est interjeté par Great West Van Conversions Inc. (Great West Van) auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) conformément au paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*¹ à l'égard de 13 décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) conformément au paragraphe 60(4).

2. La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si certains fourgons et d'autres marchandises diverses (les marchandises en cause) peuvent, en plus d'être classés dans différents numéros tarifaires des chapitres 1 à 97 de l'annexe du *Tarif des douanes*², aussi être classés dans le numéro tarifaire 9958.00.00 à titre de parties, accessoires et articles devant servir d'équipement d'origine dans la fabrication de véhicules de tourisme ou dans le numéro tarifaire 9959.00.00 à titre de matières des sections III, VI, VII, XI, XIII, XIV ou XV ou des chapitres 45 ou 48 devant servir à la fabrication de véhicules de tourisme et donc être admissibles au traitement en franchise de droits.

HISTORIQUE DES PROCÉDURES

3. Du 2 septembre au 29 décembre 2005, Great West Van importait les marchandises en cause dans le cadre de 13 transactions distinctes. Les marchandises en cause ont été classées dans différents numéros tarifaires des chapitres 73, 74, 83, 85 et 87.

4. Les 20 et 21 août 2009, Great West Van demandait un remboursement de droits de douane conformément à l'alinéa 74(1)e) de la *Loi* du fait que les droits avaient été payés par suite d'une erreur dans le classement tarifaire des marchandises en cause. À cet égard, Great West Van demandait que les marchandises en cause soient classées dans le numéro tarifaire 9958.00.00 ou 9959.00.00 et soient donc admissibles au traitement en franchise de droits.

5. Le 19 novembre 2009 et les 16 et 21 décembre 2009, l'ASFC rejetait les demandes de Great West Van en vue du remboursement des droits de douane payés à l'égard des marchandises en cause. Conformément au paragraphe 74(4) de la *Loi*, ces rejets sont réputés être des révisions aux termes de l'alinéa 59(1)a).

6. Le 10 décembre 2009 et les 11 et 12 janvier 2010, Great West Van demandait des réexamens du classement tarifaire des marchandises en cause aux termes du paragraphe 60(1) de la *Loi*.

7. Le 26 juillet 2010, l'ASFC rendait ses décisions aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi*, selon lesquelles elle rejetait les demandes et confirmait le résultat de ses révisions antérieures, soit que les marchandises en cause ne pouvaient pas être classées dans les numéros tarifaires 9958.00.00 ou 9959.00.00.

8. Le 13 septembre 2010, Great West Van déposait le présent appel auprès du Tribunal aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi*.

1. L.R.C. 1985 (2^e supp.), c. 1 [*Loi*].

2. L.C. 1997, c. 36.

9. Le 29 avril 2011, SAF-Holland Canada Limited (SAF-Holland) déposait un avis d'intervention auprès du Tribunal. Le 6 mai 2011, le Tribunal accordait le statut de partie intervenante à SAF-Holland aux termes du paragraphe 41(2) des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*³.

10. Le 7 juin 2011, le Tribunal tenait une audience publique à Ottawa (Ontario). M. Martin Geurts, président et fondateur de Great West Van, a témoigné au nom de Great West Van et M. Jon R. Johnson, avocat-procureur et conseiller en commerce international, a témoigné au nom de l'ASFC. SAF-Holland n'a pas fait entendre de témoin.

MARCHANDISES EN CAUSE

11. Les marchandises en cause consistent en huit fourgons commerciaux Dodge Sprinter ou Freightliner Sprinter de l'année modèle 2005 (fourgons Sprinter), ainsi que des jantes accompagnées de chapeaux de roue et de boulons de moyeu, des crochets, des porte-brosses à dents, des actionneurs, des appareils d'éclairage, des cordons lumineux, des supports, des bagues de centrage chromées et des roues de marque Borbet^{®4}. Great West Van affirme avoir utilisé ces marchandises dans la fabrication de ses autocaravanes de classe B (c.-à-d. des minibus de camping)⁵. À l'audience, M. Geurts a expliqué qu'une autocaravane de classe B est « [...] un fourgon transformé en une autocaravane sans que la forme générale du véhicule ne soit modifiée de façon importante »⁶ [traduction].

12. Great West Van a déposé comme pièce un DVD illustrant la façon dont les autocaravanes de classe B sont fabriquées⁷. La vidéo a été visionnée à l'audience et, bien que le Tribunal ait appris qu'elle avait été produite par Pleasure-Way Industries Ltd. (Pleasure-Way), un autre fabricant canadien d'autocaravanes de classe B et concurrent de Great West Van, M. Geurts a affirmé dans son témoignage qu'elle démontrait de façon juste et exacte le processus de production suivi par Great West Van⁸. La vidéo illustre la façon dont des modèles de fourgons sont achetés puis modifiés considérablement par découpage et démontage de nombreuses pièces d'origine, puis par ressoudage et ajout d'une quantité importante de pièces et d'équipement spécialisés exclusifs au secteur de l'autocaravane.

ANALYSE

Cadre législatif

13. Dans des appels interjetés aux termes de l'article 67 de la *Loi* concernant les questions de classement tarifaire, le Tribunal détermine le classement tarifaire des marchandises en cause conformément aux règles d'interprétation prescrites.

14. La nomenclature tarifaire est énoncée en détail dans l'annexe du *Tarif des douanes*, qui est conforme au Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (le Système harmonisé) élaboré par l'Organisation mondiale des douanes⁹. L'annexe est divisée en sections et en chapitres, et

3. D.O.R.S./91-499.

4. Pièce du Tribunal AP-2010-037-08A, onglet A au para. 7, tableau 1.

5. *Transcription de l'audience publique*, 7 juin 2011, aux pp. 31, 35.

6. *Ibid.* à la p. 36.

7. Pièce A-01.

8. *Transcription de l'audience publique*, 7 juin 2011, aux pp. 27-28. M. Geurts a expliqué que, puisque Pleasure-Way possédait déjà une vidéo qui convenait à ses besoins, Great West Van a tout simplement choisi de présenter cette vidéo plutôt que d'en réaliser une elle-même.

9. Le Canada est l'un des pays signataires de la *Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*, qui régit le Système harmonisé.

chaque chapitre de l'annexe contient une liste de marchandises classées dans des positions, sous-positions et numéros tarifaires. Les sections et chapitres peuvent comprendre des notes concernant leur interprétation. Les articles 10 et 11 du *Tarif des douanes* prescrivent la méthode que le Tribunal doit appliquer pour l'interprétation de l'annexe afin de déterminer le classement tarifaire approprié de marchandises.

15. Le paragraphe 10(1) du *Tarif des douanes* prévoit ce qui suit : « [...] le classement des marchandises importées dans un numéro tarifaire est effectué, sauf indication contraire, en conformité avec les Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé^[10] et les Règles canadiennes^[11] énoncées à l'annexe. »

16. Les *Règles générales* sont composées de six règles structurées en cascade, de sorte que si le classement des marchandises ne peut être déterminé conformément à la Règle 1, il faut alors tenir compte de la Règle 2, et ainsi de suite, jusqu'à ce que le classement soit établi¹². Le classement commence donc par l'application de la Règle 1, qui prévoit ce qui suit : « [...] le classement [est] déterminé légalement d'après les termes des positions et des Notes de Sections ou de Chapitres et, lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et Notes, d'après les Règles suivantes. »

17. L'article 11 du *Tarif des douanes* prévoit ce qui suit : « Pour l'interprétation des positions et sous-positions, il est tenu compte du Recueil des Avis de classement du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises^[13] et des Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises^[14] et de leurs modifications, publiés par le Conseil de coopération douanière (Organisation mondiale des douanes). » Par conséquent, contrairement aux notes de sections et de chapitres, les *Notes explicatives* n'ont pas force exécutoire pour le Tribunal dans son classement des marchandises importées. Toutefois, la Cour d'appel fédérale a déclaré qu'il faut respecter ces notes, à moins qu'il n'existe un motif valable de ne pas le faire, puisqu'elles servent de guide d'interprétation aux fins du classement tarifaire au Canada¹⁵.

18. Après que le Tribunal a utilisé cette méthode pour déterminer la position dans laquelle les marchandises en cause doivent être classées, l'étape suivante consiste à déterminer la sous-position et le numéro tarifaire appropriés, par application de la Règle 6 des *Règles générales* dans le cas de la sous-position et des *Règles canadiennes* dans le cas du numéro tarifaire.

Classement tarifaire en cause

19. Dans le présent appel, les parties conviennent dans l'ensemble que les marchandises en cause sont correctement classées dans leur numéro tarifaire respectif des chapitres 73, 74, 83, 85 et 87. La seule source du différend entre les parties, et donc la question en litige dans cet appel, consiste à déterminer si les marchandises en cause peuvent également être classées dans le numéro tarifaire 9958.00.00 ou 9959.00.00 et donc être admissibles au traitement en franchise de droits.

10. L.C. 1997, c. 36, annexe [*Règles générales*].

11. L.C. 1997, c. 36, annexe.

12. Les Règles 1 à 5 des *Règles générales* s'appliquent au classement au niveau de la position (c.-à-d. à quatre chiffres). En vertu de la Règle 6 des *Règles générales*, les Règles 1 à 5 s'appliquent au classement au niveau de la sous-position (c.-à-d. à six chiffres). De la même façon, les *Règles canadiennes* rendent les Règles 1 à 5 des *Règles générales* applicables au classement au niveau du numéro tarifaire (c.-à-d. à huit chiffres).

13. Organisation mondiale des douanes, 2^e éd., Bruxelles, 2003 [*Avis de classement*].

14. Organisation mondiale des douanes, 4^e éd., Bruxelles, 2007 [*Notes explicatives*].

15. *Canada (Procureur général) c. Suzuki Canada Inc.*, 2004 CAF 131 (CanLII) aux para. 13, 17.

20. Le chapitre 99, qui comprend les numéros tarifaires 9958.00.00 et 9959.00.00, prévoit des dispositions de classement spéciales qui permettent à des marchandises d'être importées au Canada en franchise de droits. Puisque aucune des positions du chapitre 99 n'est subdivisée au niveau des sous-positions ou des numéros tarifaires, il suffit que le Tribunal tienne compte, dans la mesure nécessaire, des Règles 1 à 5 des *Règles générales* pour déterminer si des marchandises peuvent être classées dans ce chapitre¹⁶. De plus, puisque le Système harmonisé réserve le chapitre 99 à des fins de classement spécial (c.-à-d. à l'usage exclusif de pays pris individuellement), il n'y a pas d'*Avis de classement* ni de *Notes explicatives* à prendre en considération.

21. La section XXI, qui comprend le chapitre 99, ne comporte pas de notes de section. Cependant, le Tribunal considère que les notes 3 et 4 du chapitre 99 sont pertinentes en ce qui a trait à la question de savoir si les marchandises en cause peuvent être classées dans le numéro tarifaire 9958.00.00 ou 9959.00.00. Ces notes prévoient ce qui suit :

3. Les marchandises peuvent être classées dans un numéro tarifaire du présent Chapitre et peuvent bénéficier des taux de droits de douane du tarif de la nation la plus favorisée ou du tarif de préférence prévus au présent Chapitre qui s'appliquent à ces marchandises selon le traitement tarifaire applicable selon le pays d'origine, mais ce classement est subordonné au classement préalable de celles-ci dans un numéro tarifaire des Chapitres 1 à 97 et à l'observation des conditions prévues par les textes d'application qui leurs sont applicables.
4. Les termes utilisés dans ce Chapitre et dans les Chapitre[s] 1 à 97 s'entendent au sens de ces derniers Chapitres.

22. Conformément à la note 3 du chapitre 99, les marchandises en cause ne peuvent être classées dans le chapitre 99 que si elles ont préalablement été classées dans un numéro tarifaire des chapitres 1 à 97. Comme il est indiqué ci-dessus, les parties conviennent dans l'ensemble que les marchandises en cause sont correctement classées dans des numéros tarifaires des chapitres 1 à 97. Plus particulièrement, les parties conviennent que les marchandises en cause, à l'exception de sept des huit fourgons Sprinter, sont correctement classées dans les numéros tarifaires 8704.31.00 (l'un des huit fourgons Sprinter), 8708.70.29 (jantes avec chapeaux de roue et boulons de moyeu), 7318.13.90 (crochets), 7418.20.00 (porte-brosses à dents), 8501.13.20 (actionneurs), 8512.20.90 (appareils d'éclairage, y compris les cordons lumineux), 8302.42.00 (supports), 8512.90.90 (bagues de centrage chromées) et 8708.70.19 (roues de marque Borbet®). Le Tribunal accepte ces classements. En ce qui concerne ces marchandises, la condition énoncée à la note 3 du chapitre 99 a donc été remplie.

23. Quant aux sept fourgons Sprinter susmentionnés, Great West Van allègue que, bien qu'ils aient été classés dans le numéro tarifaire 8703.23.00 (la position n° 87.03 comprend les véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes), il ressort des éléments de preuve qu'ils sont en réalité destinés au transport de marchandises et qu'ils doivent par conséquent être classés dans le même numéro tarifaire que le huitième fourgon Sprinter, c.-à-d. dans le numéro tarifaire 8704.31.00 (la position n° 87.04 comprend les véhicules automobiles pour le transport de marchandises). Elle soutient que, nonobstant le fait qu'elle n'a pas auparavant contesté le classement des sept fourgons Sprinter, la note 3 du chapitre 99 confère au Tribunal la compétence de réexaminer leur classement dans les chapitres 1 à 97 s'il y a lieu.

24. L'ASFC soutient que Great West Van n'a jamais soulevé auparavant la question du classement approprié des sept fourgons Sprinter et qu'il est maintenant trop tard pour le faire. Elle soutient que les documents déposés par Great West Van indiquent que la seule question en litige dans le présent appel

16. La note 1 du chapitre 99 prévoit que la règle de spécificité de la Règle 3 a) des *Règles générales* ne s'applique pas aux dispositions du chapitre 99. Cela reflète le fait que le classement dans les chapitres 1 à 97 et le classement dans le chapitre 99 ne sont pas mutuellement exclusifs.

consiste à déterminer si les marchandises en cause sont admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00 ou 9959.00.00. Elle soutient également que, dans ces circonstances, la note 3 du chapitre 99 ne confère pas au Tribunal la compétence de réexaminer le classement des sept fourgons Sprinter dans les chapitres 1 à 97.

25. Sur la foi des renseignements contenus au dossier, il est évident que Great West Van n'a pas contesté directement, à quelque étape que ce soit avant l'audience, le classement des sept fourgons Sprinter dans les chapitres 1 à 97 et qu'elle a elle-même indiqué que le litige dans le présent appel porte uniquement sur le classement dans le chapitre 99. De toute façon, le Tribunal est d'avis que, dans les circonstances particulières de la présente affaire, il n'est pas nécessaire de déterminer si les sept fourgons Sprinter sont correctement classés dans le numéro tarifaire 8703.23.00 ou 8704.31.00 pour rendre une décision en l'espèce, puisque cela n'a pas d'incidence sur l'analyse à faire pour déterminer si ces marchandises satisfont aux conditions du numéro tarifaire 9958.00.00 ou 9959.00.00. Par conséquent, aux fins du présent appel, le Tribunal va, sans faire d'autres analyses, simplement considérer que le classement actuel des sept fourgons Sprinter dans le numéro tarifaire 8703.23.00 satisfait à la condition énoncée à la note 3 du chapitre 99.

26. Par conséquent, la seule question à être tranchée par le Tribunal est celle de déterminer si les marchandises en cause satisfont aux conditions du numéro tarifaire 9958.00.00 ou 9959.00.00. Le Tribunal examinera chacun de ces numéros tarifaires à tour de rôle.

Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00?

27. Le numéro tarifaire 9958.00.00 prévoit ce qui suit :

9958.00.00 Parties, accessoires et articles, à l'exclusion des pneumatiques et chambres à air, devant servir à la fabrication de parties d'équipement d'origine de véhicules de tourisme, de camions ou d'autobus, ou devant servir d'équipement d'origine dans la fabrication de ces véhicules ou de leurs châssis.

28. Puisque les marchandises en cause ne sont pas des pneumatiques ni des chambres à air et que Great West Van ne soutient pas qu'elles doivent servir à la fabrication de parties d'équipement d'origine ou servir d'équipement d'origine dans la fabrication de camions ou d'autobus, il suffit au Tribunal de déterminer si elles sont des *parties, accessoires et articles devant servir d'équipement d'origine dans la fabrication de véhicules de tourisme*. Par conséquent, pour être admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00, les marchandises en cause doivent être (1) des parties, des accessoires ou des articles (2) devant servir d'équipement d'origine dans (3) la fabrication de véhicules de tourisme.

Les marchandises en cause sont-elles des parties, des accessoires ou des articles?

29. Great West Van soutient que toutes les marchandises en cause peuvent être considérées comme des parties, des accessoires et des articles. En ce qui concerne les fourgons Sprinter, elle soutient que, bien qu'ils puissent être des machines ou des véhicules complexes, ils sont tout de même visés par le sens ordinaire du terme « article », qui, soutient-elle, est très large. À l'appui de sa position, elle renvoie à la décision de la Commission du tarif dans *Star Shipping (Canada) Ltd. c. Sous-M.R.N.D.A.*¹⁷, où il a été statué que le terme « article » désigne un produit fini.

17. (1972), 5 R.C.T. 373.

30. Par contre, l'ASFC soutient que les fourgons Sprinter ne sont pas des parties, des accessoires ou des articles. Elle soutient que certaines dispositions du *Tarif des douanes*, qui sont maintenant abrogées, servent à démontrer que les termes « parties, accessoires et articles », utilisés dans le numéro tarifaire 9958.00.00, ne visent pas à comprendre des véhicules automobiles complets comme les fourgons Sprinter.

31. Plus particulièrement, l'ASFC soutient que, si le Parlement avait voulu que les véhicules automobiles complets soient compris dans le numéro tarifaire 9958.00.00, il l'aurait simplement indiqué, comme il l'a fait pour les numéros tarifaires 9954.00.00, 9955.00.00 et 9956.00.00, qui étaient en vigueur en même temps que le numéro tarifaire 9958.00.00 mais qui ont été abrogés en 2001 par suite d'une décision de l'Organisation mondiale du commerce. Elle ajoute que le numéro tarifaire 9957.00.00, qui était également en vigueur en même temps que le numéro tarifaire 9958.00.00 et qui comprenait les articles devant servir d'équipement d'origine dans la fabrication des mêmes véhicules automobiles que ceux mentionnés dans les numéros tarifaires 9954.00.00, 9955.00.00 et 9956.00.00, étaye davantage sa position selon laquelle l'intention n'était pas que le terme « articles » vise des véhicules automobiles complets.

32. Great West Van réplique en faisant valoir que même si les numéros tarifaires 9954.00.00, 9955.00.00, 9956.00.00 et 9957.00.00 étaient en vigueur, il n'est pas certain que des véhicules similaires aux fourgons Sprinter n'auraient pas pu être considérés comme des « articles » conformément au numéro tarifaire 9958.00.00. Elle ajoute que, s'ils avaient pu être considérés ainsi à l'époque, il n'y a pas de raison pour qu'ils ne le soient pas aujourd'hui.

33. Le Tribunal remarque que l'ASFC n'allègue pas que les marchandises en cause, à l'exclusion des fourgons Sprinter, ne peuvent être considérées comme des parties, des accessoires ou des articles. De l'avis du Tribunal, il ne fait aucun doute que les jantes accompagnées de chapeaux de roue et de boulons de moyeu, les crochets, les porte-brosses à dents, les actionneurs, les appareils d'éclairage, les cordons lumineux, les supports, les bagues de centrage chromées et les roues de marque Borbet[®] sont tous admissibles soit à titre de parties, soit à titre d'accessoires ou même à titre d'articles et, par conséquent, satisfont à la première condition du classement dans le numéro tarifaire 9958.00.00.

34. En ce qui concerne les fourgons Sprinter, le Tribunal doit décider s'ils sont visés par le sens ordinaire du terme « article », qui n'est pas défini pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00. Cependant, le Tribunal a déjà accepté que ce terme peut généralement être défini comme « un produit fini ou semi-fini qui n'est pas considéré comme une matière ou un matériel »¹⁸. En l'espèce, les fourgons Sprinter, bien qu'ils soient livrés dans leur état le plus élémentaire, sont manifestement des produits finis, par opposition à des matières. Par conséquent, le Tribunal convient avec Great West Van que le sens ordinaire du terme « article » est suffisamment large pour englober les fourgons Sprinter.

35. L'ASFC soutient que certains numéros tarifaires, qui sont maintenant abrogés, indiquent que l'intention n'a jamais été que le terme « article » vise des véhicules complets; cet argument ne convainc pas le Tribunal. Le fait que les numéros tarifaires 9954.00.00, 9955.00.00 et 9956.00.00 renvoient expressément à des véhicules complets n'empêche pas, selon le Tribunal, que de tels véhicules complets puissent également être considérés comme des « articles » lorsqu'ils doivent servir d'équipement d'origine dans la fabrication d'autres véhicules, soit une condition de l'ancien numéro tarifaire 9957.00.00 et du numéro tarifaire actuel 9958.00.00, qui ne figure pas dans les numéros tarifaires 9954.00.00, 9955.00.00 et 9956.00.00. Si le Parlement avait voulu que le numéro tarifaire 9958.00.00 ne comprenne que les marchandises expressément mentionnées, il n'aurait pas utilisé les termes « parties, accessoires et articles », qui comprennent incontestablement un très vaste éventail de marchandises.

18. Voir, par exemple, *Wolseley Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (18 janvier 2011), AP-2009-004 (TCCE) au para. 25.

36. À la lumière de ce qui précède, le Tribunal est convaincu qu'en l'espèce, les fourgons Sprinter sont également des articles et que, par conséquent, ils satisfont à la première condition du classement dans le numéro tarifaire 9958.00.00.

Est-ce que Great West Van fabrique des véhicules de tourisme?

37. Afin de déterminer si Great West Van fabrique des véhicules de tourisme, le Tribunal doit trancher deux questions distinctes. Tout d'abord, il doit déterminer si les autocaravanes de classe B produites par Great West Van peuvent être considérées comme des « véhicules de tourisme » pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00. Si elles peuvent être considérées comme des « véhicules de tourisme », il doit alors déterminer si elles peuvent être considérées comme « fabriquées » par Great West Van.

– « Véhicules de tourisme »

38. Great West Van soutient que le sens ordinaire de l'expression anglaise « *passenger automobiles* » et de son équivalent français « véhicules de tourisme », englobe les autocaravanes de classe Class B qu'elle produit. Elle soutient également que, bien qu'il soit admis que les versions anglaise et française d'un texte législatif ont également force de loi, la Cour suprême du Canada a conclu dans *R. c. Daoust*¹⁹ que, s'il y a ambiguïté dans une version mais pas dans l'autre, le sens commun aux deux versions doit être déterminé à partir de la version qui est claire.

39. Great West Van soutient qu'en l'espèce, le sens de l'expression française « véhicules de tourisme » ne fait aucun doute. Elle soutient que le terme anglais « *vehicle* », qui est l'équivalent du terme français « véhicule », a été défini ainsi par la Cour fédérale du Canada : « [...] [e]ngin à roue(s) ou à moyen de propulsion, servant à transporter des personnes ou des marchandises »²⁰.

40. En ce qui concerne le terme français « tourisme », Great West Van remarque qu'il figure dans le *Robert Collins Dictionnaire français-anglais, anglais-français*²¹, précédé des termes « [...] avion/voiture de » et rendu en anglais par « *private plane/car* ». Par conséquent, elle soutient que l'expression française « véhicules de tourisme » signifie simplement « véhicules privés ». À son avis, les autocaravanes de classe B qu'elle produit sont sans contredit destinés à l'usage privé de leurs propriétaires, qualification qui a été, selon elle, reconnue par M. Johnson.

41. Great West Van soutient également que les définitions des termes anglais « *automobile* » et « *car* » fournies par l'ASFC²² appuient sa position selon laquelle ses autocaravanes de classe B peuvent être considérées comme des véhicules de tourisme. Elle soutient que le terme anglais « *automobile* » est défini comme « *a car [...]* » (une voiture [...]) et que le terme « *car* » est défini comme « un véhicule routier comprenant un habitacle fermé, propulsé par un moteur à combustion interne; une automobile » [traduction].

42. Selon Great West Van, les autocaravanes de classe B satisfont à la définition du terme anglais « *car* » et peuvent donc être considérées comme des « *automobiles* ». Elle ajoute également que, bien que ses autocaravanes de classe B puissent avoir une autre finalité, soit de permettre aux individus et aux familles d'y manger et d'y dormir en voyageant, cela ne leur enlève pas leur caractère de véhicules de tourisme.

19. [2004] 1 R.C.S. 217 [*Daoust*].

20. Voir *Pièces d'autos usagées RTA (1986) Inc. c. Canada*, 2005 CF 771 (CanLII); *Canada (Ministre du revenu national) c. Cast Terminals Inc.*, 2003 CFPI 535 (CanLII).

21. Sixième éd., s.v. « tourisme ».

22. Pièce du Tribunal AP-2010-037-08A, onglet 5 aux pp. 117-118.

43. Enfin, Great West Van soutient que, contrairement aux assertions faites par l'ASFC, le Tribunal ne doit pas tenir compte des *Notes explicatives* de la position n° 87.03 et des définitions des expressions anglaises « *passenger car* » et « *motor home* » données dans le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*²³ pour déterminer si ses autocaravanes de classe B peuvent être considérées comme des véhicules de tourisme pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00.

44. Elle soutient que, conformément à la décision du Tribunal dans *Fenwick Automotive Products Limited c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada*²⁴, les *Notes explicatives* ne peuvent être invoquées pour interpréter les numéros tarifaires du chapitre 99. Elle ajoute que, bien que la note 4 du chapitre 99 stipule que les mots et les expressions utilisés dans le chapitre 99 ont le même sens que dans les chapitres 1 à 97, cela ne donne pas au Tribunal la compétence pour examiner les *Notes explicatives* des chapitres 1 à 97. En ce qui concerne le *Règlement SVA*, elle soutient qu'il n'est pas *in pari materia* avec le *Tarif des douanes* (c.-à-d. que sa finalité est différente) et qu'il ne peut par conséquent être invoqué.

45. Pour sa part, l'ASFC soutient que la position de Great West Van voulant que l'expression anglaise « *passenger automobiles* » et son équivalent français « véhicules de tourisme » englobent ses autocaravanes de classe B manque de sens commun et déforme le sens ordinaire de ces expressions. À cet égard, elle soutient que le témoignage de M. Geurts est particulièrement révélateur, puisque les autocaravanes de classe B que Great West Van produit n'y sont pas désignées comme des « *automobiles* » ou des « *passenger automobiles* » et que M. Geurts a affirmé que l'utilisation de ces expressions sèmerait la confusion chez les consommateurs²⁵.

46. L'ASFC soutient que les termes anglais « *automobile* » et « *car* », qui sont synonymes, sont respectivement définis ainsi : « [...] “véhicule de tourisme [*passenger vehicle*] autopropulsé qui comporte habituellement quatre roues et un moteur à combustion interne, servant au transport terrestre” »²⁶ [traduction] et « [...] un “véhicule routier comprenant un habitacle fermé, propulsé par un moteur à combustion interne” [...] »²⁷ [traduction]. Elle remarque que, bien qu'il ne soit pas défini dans les dictionnaires, l'expression anglaise « *passenger automobile* » signifie plus ou moins la même chose que le terme anglais « *automobile* » parce qu'une automobile est destinée au transport de passagers.

47. L'ASFC soutient également que les *Notes explicatives* de la position n° 87.03, où les autocaravanes (i.e. les minibus de camping) sont définis comme des « [...] véhicules assurant le transport des personnes et spécialement équipés en vue d'assurer le logement (lits, cuisine, sanitaires, etc.) », illustrent que, bien que les autocaravanes soient des véhicules destinés au transport de personnes, ils ont également une autre fonction, qui est d'offrir un lieu d'habitation. À son avis, le fait que les autocaravanes de classe B de Great West Van sont équipées pour l'habitation les distingue des véhicules de tourisme et les empêche d'être considérées ainsi.

48. L'ASFC soutient également que la distinction énoncée ci-dessus entre « autocaravane » et « véhicule de tourisme » (*passenger automobiles*) est étayée par les définitions données dans le *Règlement SVA*. Elle soutient que les définitions des expressions « *passenger car* », qui est, selon elle, la même chose que « *passenger automobile* », et « autocaravane » sont telles qu'il n'y a pas de chevauchement

23. C.R.C., c. 1038 [*Règlement SVA*], paragraphe 2(1).

24. (11 mars 2009), AP-2006-063 (TCCE) [*Fenwick*].

25. *Transcription de l'audience publique*, 7 juin 2011, aux pp. 60-62.

26. Pièce du Tribunal AP-2010-037-08A au para. 15.

27. *Ibid.*

de sens²⁸. Par conséquent, elle soutient que, puisque les autocaravanes de classe B produites par Great West Van satisfont à la définition d'« autocaravane » dans le *Règlement SVA*, elles ne peuvent être considérées comme des « *passenger cars* » et qu'à ce titre, elles ne peuvent être considérées comme des « *passenger automobiles* » pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00.

49. Enfin, l'ASFC soutient que, dans le langage courant, le sens de l'expression anglaise « *passenger automobile* » est plutôt clair et que, de toute façon, il est moins ambigu que son équivalent français « véhicules de tourisme ». Elle soutient que, bien qu'elle convienne avec Great West Van que l'expression française « de tourisme » indique que le véhicule est à caractère privé, par opposition à public, le terme « *vehicle* » lui-même a un sens beaucoup plus large que le terme « *automobile* ». Elle soutient, par conséquent, que l'expression française « véhicules de tourisme » doit être rapprochée de l'expression « voiture de tourisme », qui désigne une voiture privée, ce qui est conforme à la définition et à la fonction de l'expression anglaise « *passenger automobile* ».

50. Le Tribunal remarque que l'article 13 de la *Loi sur les langues officielles*²⁹ prévoit que les versions anglaise et française d'une loi du Parlement ont également force de loi ou même valeur. Ainsi, ni la version anglaise ni la version française de l'annexe du *Tarif des douanes* n'a la priorité sur l'autre version. Si ce que chaque version dit paraît différent, comme cela semble être le cas en l'espèce, l'incohérence ne peut être résolue de façon à donner automatiquement la priorité à l'une ou l'autre des versions. La règle fondamentale d'interprétation des textes de loi bilingues qui sont rédigés de façon incohérente est ce qu'on appelle le « principe du sens commun », selon lequel le sens commun aux deux versions est présumé être le sens voulu par le Parlement et est par conséquent celui qui doit être retenu³⁰.

51. De l'avis du Tribunal, il ne s'agit pas, en l'espèce, d'un cas où l'expression anglaise « *passenger automobiles* » ou l'expression française « véhicules de tourisme » est ambiguë et que l'autre est claire, de façon à ce que l'expression qui est claire, ou moins ambiguë, puisse être utilisée pour interpréter l'autre. Il s'agit plutôt d'un cas où une version de l'expression peut avoir un sens plus large que l'autre version. Dans de telles circonstances, le sens commun est habituellement établi à partir de la version ayant le sens le plus étroit ou le plus restreint³¹.

52. Le *Canadian Oxford Dictionary* définit le terme anglais « *automobile* » (automobile) comme « *a car* [...] »³² et « *car* » (voiture) comme « **1** un *véhicule* routier comprenant un *habitacle* fermé, propulsé par un moteur à combustion interne; une automobile [...] »³³ [nos italiques, traduction]. Il définit également « *vehicle* », qui est l'équivalent anglais du terme français « véhicule », ainsi : « **1** tout moyen de transport de personnes, de marchandises, etc., particulièrement par voie terrestre »³⁴ [traduction]. Ces définitions indiquent clairement que le terme « *vehicle* » a un sens beaucoup plus large que le terme « *automobile* ». Une « *automobile* » est indéniablement un « *vehicle* », mais un « *vehicle* » n'est pas nécessairement une

28. Le paragraphe 2(1) du *Règlement SVA* définit l'expression « voiture de tourisme » (*passenger car*) comme un « [v]éhicule ayant un nombre désigné de places assises de 10 ou moins. Sont exclus de la présente définition les véhicules tout terrain, les véhicules de compétition, les véhicules à basse vitesse, les véhicules de tourisme [*passenger vehicles*] à usages multiples [...] » et le terme « autocaravane » comme un « [v]éhicule de tourisme [*passenger vehicles*] à usages multiples conçu pour servir de local d'habitation temporaire comme en témoigne la présence d'au moins quatre des [six] éléments suivants : a) une installation qui permet de faire la cuisine [...] ».

29. L.R.C. 1985 (4^e supp.), c. 31.

30. R. Sullivan, *Statutory Interpretation*, 2^e éd., Toronto, Irwin Law, 2007, à la p. 85.

31. *Daoust* au para. 29; *Schreiber c. Canada (Procureur général)*, 2002 CSC 62 (CanLII) au para. 56.

32. Deuxième éd., s.v. « *automobile* ».

33. *Ibid.*, s.v. « *car* ».

34. *Ibid.*, s.v. « *vehicle* ».

« automobile ». Une « automobile » doit être un véhicule routier motorisé destiné au transport de passagers, tandis qu'un « vehicle » peut consister en n'importe quel type de moyen de transport destiné à transporter n'importe quoi.

53. Le Tribunal remarque que les parties s'entendent essentiellement pour dire que l'expression française « de tourisme » décrit un type de véhicule qui est destiné à un usage privé plutôt que public. Cette interprétation est confirmée par *Le Petit Robert*, qui définit cette expression ainsi : « destiné aux déplacements privés et non utilitaires »³⁵. De plus, cette interprétation ne semble pas incompatible avec l'utilisation du terme ou même du concept de « *passenger* » (passager) dans la version anglaise du numéro tarifaire 9958.00.00. Par conséquent, de l'avis du Tribunal, le sens commun entre l'expression anglaise « *passenger automobiles* » et l'expression française « véhicules de tourisme » est celui d'une voiture ou d'une automobile privée.

54. Le Tribunal tient également compte des préceptes énoncés par la Cour suprême du Canada selon lesquels le principe du sens commun n'est pas absolu et que, dans certains cas, un sens commun entre deux versions d'un texte législatif peut être rejeté s'il semble aller à l'encontre de l'intention du Parlement à la lumière des autres principes d'interprétation³⁶. Dans *Cie Imm. BCN*, la Cour suprême du Canada a rejeté un sens étroit commun et a privilégié un sens plus large parce qu'elle estimait qu'il reflétait la véritable intention du Parlement. Néanmoins, en l'espèce, le Tribunal est d'avis que l'adoption du sens plus restrictif de « voiture privée » ou « automobile », par opposition à « véhicule privé », est conforme à l'intention du Parlement.

55. Le numéro tarifaire 9958.00.00 contient les mots « de véhicules de tourisme, de camions ou d'autobus » et le numéro tarifaire 9959.00.00, qui est également en cause, contient les mots « de véhicules de tourisme, d'autobus, de camions, d'ambulances ou de corbillards ». D'après ces mentions, il apparaît au Tribunal que l'intention du Parlement était que seuls les véhicules *routiers motorisés* soient compris dans ces numéros tarifaires. Comme le terme « *vehicle* » a un sens très large et comprend incontestablement plus que les seuls véhicules routiers motorisés, le Tribunal est d'avis que l'adoption du sens plus large d'un véhicule ou d'un véhicule privé ne serait pas appropriée dans le contexte du numéro tarifaire 9958.00.00.

56. Le Tribunal remarque également que l'utilisation de l'expression « véhicules de tourisme » dans la version française des numéros tarifaires 9958.00.00 et 9959.00.00 soulève des questions quant à la cohérence des traductions du tarif. L'expression anglaise « *passenger automobiles* » n'apparaît qu'à deux occasions dans le tarif et, aux deux occasions, le terme français correspondant est « automobiles »³⁷. Le *Dictionnaire Larousse français-anglais anglais-français* donne la traduction suivante du terme « *automobile* » : « automobile [...] voiture [...] »³⁸. De plus, il est intéressant de noter que les expressions anglaises « *passenger vehicle* » et « *passenger car* » dans le *Règlement SVA* ont respectivement, comme expressions françaises correspondantes, « véhicule de tourisme » et « voiture de tourisme »³⁹. Bien que les définitions fournies dans le *Règlement SVA* n'aient pas force de loi et qu'elles ne lient pas le Tribunal, elles tendent à indiquer qu'il peut y avoir un problème de cohérence entre les traductions du tarif et que la version française des numéros tarifaires 9958.00.00 et 9959.00.00 aurait plutôt dû utiliser l'expression « voitures de tourisme », lequel serait tout à fait compatible avec le sens commun énoncé ci-dessus.

35. 2011, s.v. « tourisme ».

36. *Doré c. Verdun (Ville)*, [1997] 2 R.C.S. 862 au para. 25; *La Reine c. Cie Imm. BCN Ltée*, [1979] 1 R.C.S. 865 [*Cie Imm. BCN*] aux pp. 871-872.

37. Voir les numéros tarifaires 8301.70.10 et 8458.19.10.

38. 2007, s.v. « automobile ».

39. Voir la définition de l'expression « voiture de tourisme » au paragraphe 2(1) du *Règlement SVA*.

57. Ayant déterminé que le sens plus restrictif d'une voiture privée ou d'une automobile est compatible avec l'intention du Parlement, le Tribunal doit maintenant déterminer si les autocaravanes de classe B que Great West Van produit peuvent être considérées comme des voitures privées ou des automobiles. De l'avis du Tribunal, les autocaravanes de classe B produites par Great West Van sont clairement des véhicules destinés à l'usage privé de leurs propriétaires par opposition à un usage public ou commercial. Les parties n'ont pas contesté ce point. De fait, les témoignages de M. Geurts et de M. Johnson appuient la conclusion du Tribunal à cet égard⁴⁰. Par conséquent, la seule question qu'il reste maintenant à trancher est celle de savoir si les autocaravanes de classe B peuvent être considérées comme des voitures ou des automobiles.

58. Comme il a été mentionné précédemment, une voiture ou une automobile est définie comme un véhicule routier comprenant un habitacle fermé, propulsé par un moteur à combustion interne. Les autocaravanes de classe B produites par Great West Van semblent tout à fait correspondre à ces critères; ce sont des véhicules routiers propulsés par un moteur à combustion interne destinés au transport de personnes. Cependant, l'ASFC allègue que les *Notes explicatives* de la position n° 87.03 indiquent que, bien que les autocaravanes soient des véhicules destinés au transport de personnes, elles sont également équipées pour l'habitation et cette fonction supplémentaire les distingue des automobiles.

59. De l'avis du Tribunal, le fait que les *Notes explicatives* de la position n° 87.03⁴¹ décrivent les autocaravanes comme ayant une autre fonction en plus de celle du transport de personnes (c.-à-d. une fonction d'habitation) ne les empêche pas d'être considérées comme des voitures ou des automobiles pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00. Comme il est indiqué ci-dessus, les autocaravanes de classe B produites par Great West Van satisfont à la définition du dictionnaire d'une voiture ou d'une automobile. De plus, bien que M. Geurts ait concédé que Great West Van n'utilise pas le terme « automobile » pour décrire ses autocaravanes de classe B⁴², cela ne signifie pas qu'elles ne puissent pas, d'un point de vue technique, être considérées comme telles pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00.

60. De fait, le Tribunal remarque que le témoignage de M. Geurts indique que, contrairement aux autres types de véhicules récréatifs, y compris les autocaravanes de classe A, qui sont semblables à des autobus et dont la taille est beaucoup plus grande, les autocaravanes de classe B offrent une mobilité et une flexibilité inhérentes accrues en raison de leur taille relativement petite, ce qui fait qu'en plus de les utiliser pour voyager, leurs propriétaires les utilisent également pour des activités quotidiennes, comme aller jouer au golf, se rendre au centre-ville ou à un centre commercial⁴³. De l'avis du Tribunal, ces usages sont du type de ceux que l'on associe normalement à une voiture ou à une automobile.

61. Pour ce qui est du fait que l'ASFC se fonde sur le *Règlement SVA*, le Tribunal est d'avis que, bien que ce règlement puisse établir une distinction entre une autocaravane et une voiture ou une automobile, il n'est pas *in pari materia* avec le *Tarif des douanes* et que, par conséquent, il ne peut être invoqué dans le contexte du présent appel. Si le Parlement avait voulu, directement ou par renvoi, intégrer les définitions du *Règlement SVA* au *Tarif des douanes*, il l'aurait fait expressément.

40. *Transcription de l'audience publique*, 7 juin 2011, aux pp. 36, 79.

41. Le Tribunal remarque que, contrairement à ce que soutient Great West Van, sa décision dans *Fenwick* n'est pas en faveur de la proposition selon laquelle les *Notes explicatives* ne peuvent être invoquées aux fins d'interprétation des numéros tarifaires du chapitre 99. Essentiellement, la décision du Tribunal dans *Fenwick* ne fait que préciser qu'il n'y a pas de *Notes explicatives* au chapitre 99. De l'avis du Tribunal, la note 4 du chapitre 99, qui prévoit que les termes et les expressions utilisés dans le chapitre 99 ont le même sens que dans les chapitres 1 à 97, lui permet de tenir compte des *Notes explicatives* des chapitres 1 à 97 lorsqu'il tente d'éclaircir le sens de mots et d'expressions utilisés dans ces chapitres, ainsi que dans le chapitre 99, ou de mots et d'expressions qui peuvent être utiles dans l'interprétation d'autres mots et expressions du chapitre 99.

42. *Transcription de l'audience publique*, 7 juin 2011, aux pp. 60-62.

43. *Ibid.* aux pp. 36-39.

62. À la lumière de ce qui précède, le Tribunal conclut que les autocaravanes de classe B produites par Great West Van peuvent être considérées comme des voitures privées ou des automobiles, ce qui signifie qu'elles peuvent également être considérées comme des « véhicules de tourisme » pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00.

– « Fabrication »

63. Le Tribunal doit maintenant déterminer si Great West Van « fabrique » les autocaravanes de classe B.

64. Great West Van soutient que la principale cause portant sur le sens du terme « fabrication » est la décision de la Cour suprême du Canada dans *The Queen v. York Marble, Tile and Terrazzo Ltd.*⁴⁴, qui concluait ce qui suit « [...] “fabriquer, c’est produire, à partir de matériaux bruts ou préparés, des articles destinés à être utilisés, en leur donnant soit à la main, soit à la machine de *nouvelles formes, qualités et propriétés ou combinaisons*” ») [traduction]. Elle renvoie également à un certain nombre d'autres décisions, dont une décision de la Cour d'appel fédérale, dans laquelle il a été conclu qu'« [i]l y a production si ce que fait une personne a pour résultat de produire une chose nouvelle. Et une chose est nouvelle lorsqu'elle peut remplir une fonction que ne pouvaient remplir les choses qui existaient auparavant⁴⁵. »

65. Great West Van soutient que, d'après la jurisprudence citée ci-dessus, l'acte de la fabrication consiste essentiellement à prendre des articles et des matières premières et à les convertir en quelque chose de nouveau en leur donnant une nouvelle qualité ou un nouveau caractère. Elle soutient qu'en l'espèce, les éléments de preuve montrent clairement que Great West Van prend les différentes marchandises en cause, y compris les fourgons Sprinter, et les convertit en de nouveaux véhicules qui sont équipés pour l'habitation.

66. Bien que l'ASFC n'ait pas directement abordé la question de savoir si Great West Van « fabrique » des autocaravanes de classe B, ses observations sur le sens de l'expression « équipement d'origine » (*original equipment*) semblent indiquer qu'elle ne considère pas que Great West Van soit un fabricant parce qu'elle ne fait pas la production originale de véhicules automobiles dans le cadre d'une production à la chaîne à grande échelle. À son avis, Great West Van prend simplement des fourgons Sprinter, qui sont déjà des véhicules complets au moment de leur importation, puis les modifie et les convertit en autocaravanes de classe B.

67. De l'avis du Tribunal, les éléments de preuve au dossier indiquent que Great West Van fabrique les autocaravanes de classe B. Dans son témoignage, M. Geurts a expliqué que le processus de production de Great West Van commence par l'importation de fourgons (les fourgons Sprinter en l'espèce), qui sont ensuite essentiellement démontés avant d'être graduellement reconstruits, pièce par pièce, sous forme d'autocaravanes de classe B, qui sont des véhicules entièrement nouveaux et différents⁴⁶. Il a ajouté que ce processus implique la fabrication à l'interne d'éléments tels que des armoires, des pièces d'acier et des sièges assemblés⁴⁷.

68. À cet égard, le Tribunal conclut que la vidéo sur DVD présentée en preuve est convaincante, puisqu'elle illustre comment les modèles de fourgons sont découpés, démontés, désassemblés puis reconstruits en détail en vue d'un usage complètement différent, avec de nouvelles parties, pièces

44. [1968] R.C.S. 140 [*York Marble*].

45. *Enseignes Imperial Signs Ltée c. M.R.N.*, [1991] 1 C.T.C. 229 [*Enseignes Imperial*].

46. *Transcription de l'audience publique*, 7 juin 2011, à la p. 29.

47. *Ibid.*

d'assemblage et spécifications, qui sont conceptuellement distinctes du produit original. Bien que le châssis, le moteur et le train avant des fourgons d'origine demeurent, il en émerge à la fin de la chaîne de production un véhicule très différent.

69. M. Geurts a également expliqué que les autocaravanes de classe B font l'objet d'essais rigoureux et que Great West Van est tenue de respecter les mêmes normes strictes que tout autre fabricant de véhicules⁴⁸. À cet égard, il a affirmé que lorsque les autocaravanes sont achevées, Great West Van produit sa propre déclaration d'origine du fabricant, puisque les véhicules d'origine n'existent plus⁴⁹. Il a également indiqué que Great West Van offre une garantie sur tous ses produits⁵⁰.

70. Compte tenu des éléments de preuve susmentionnés, le Tribunal conclut sans difficulté que Great West Van utilise les marchandises en cause, y compris les fourgons Sprinter, pour produire de nouveaux produits, c.-à-d. les autocaravanes de classe B, qui ont de nouvelles formes, qualités et propriétés leur permettant de remplir une fonction qui ne pouvait pas être remplie auparavant, c.-à-d. une fonction d'habitation. De l'avis du Tribunal, le fait qu'une marchandise puisse être considérée comme ayant été fabriquée ne dépend pas du fait qu'elle ait été produite dans le cadre d'une chaîne de montage à grande échelle. Par conséquent, conformément aux principes énoncés dans *York Marble et Enseignes Imperial*, le Tribunal conclut que Great West Van fabrique les autocaravanes de classe B, qui, dans le cadre du présent appel, ont été considérés comme des « véhicules de tourisme ».

Les marchandises en cause servent-elles d'équipement d'origine?

71. Ayant déterminé que les marchandises en cause sont des parties, des accessoires et des articles et que Great West Van fabrique des autocaravanes de classe B qui peuvent être considérées comme des véhicules de tourisme, le Tribunal doit maintenant déterminer si les marchandises en cause servent d'« équipement d'origine » dans la fabrication de ces autocaravanes.

72. L'ASFC allègue que les marchandises en cause ne servent pas d'« équipement d'origine » parce que, dans le secteur automobile, cette expression a un sens très précis et renvoie aux pièces pour véhicules automobiles qui sont spécialement conçues et fabriquées puis vendues à un monteur de véhicules, qui utilise les pièces pour fabriquer des véhicules. En l'absence d'une définition de l'expression « équipement d'origine » dans le tarif, elle invoque le *Règlement sur les règles d'origine (ALÉNA)*⁵¹, qui définit cette expression (« élément d'origine » dans le *Règlement de l'ALÉNA*) ainsi : « Matière qui est incorporée dans un véhicule automobile avant la première cession du titre de propriété de celui-ci ou la première consignation du véhicule à une personne qui n'est pas un monteur de véhicules automobiles [...]. » Elle soutient que, selon M. Johnson, cette définition reflète fidèlement ce qui est considéré comme de l'« équipement d'origine » dans le secteur automobile.

48. *Ibid.* aux pp. 29-30. Le Tribunal remarque que la vidéo sur DVD présentée à l'audience montre que Pleasure-Way certifie que ses véhicules, une fois achevés, respectent les normes établies par divers organismes, tels que la Recreation Vehicle Industry Association, l'Association canadienne de normalisation, le ministère des Transports des États-Unis et l'United States National Highway Traffic Safety Administration. Bien que M. Geurts n'ait pas abordé cela à l'audience, le Tribunal ne voit aucune raison pour laquelle Great West Van n'offrirait pas de telles certifications une fois ses autocaravanes de classe B achevées.

49. *Transcription de l'audience publique*, 7 juin 2011, à la p. 30.

50. *Ibid.* à la p. 40.

51. D.O.R.S./94-14 [*Règlement de l'ALÉNA*].

73. L'ASFC soutient que Great West Van n'est pas un « monteur de véhicules automobiles » dans le jargon du secteur, puisque cette expression est réservée aux fabricants, c.-à-d. aux entités qui font la production originale de véhicules automobiles complets, habituellement dans le cadre d'une production à la chaîne à grande échelle. Elle soutient que le témoignage de M. Johnson indique clairement qu'au Canada, les monteurs de véhicules automobiles sont Ford, Chrysler, General Motors, Toyota et Honda, que l'on nomme les « cinq grands ». Elle soutient également qu'en l'espèce, la cession du titre de propriété des fourgons Sprinter, qui sont déjà des véhicules automobiles complets, se produit au moment de l'importation et avant qu'ils ne soient dépouillés et transformés en autocaravanes. Autrement dit, les fourgons Sprinter, et les autres marchandises en cause d'ailleurs, n'ont pas été intégrés aux autocaravanes avant la première cession du titre de propriété à Great West Van. Pour ces motifs, elle soutient que les marchandises en cause ne peuvent être considérées comme de l'« équipement d'origine ».

74. Great West Van réplique en soutenant qu'il ne faut pas tenir compte de la définition d'« équipement d'origine » et, par voie de conséquence, de la définition de « monteur de véhicules automobiles » donnée dans le *Règlement de l'ALÉNA*, puisque ce règlement porte sur des questions d'origine et non sur le classement tarifaire. Elle soutient également que, puisque les marchandises importées de tous les pays peuvent être admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00, il est insensé de se fonder sur les définitions des expressions « équipement d'origine » et « monteur de véhicules automobiles » qui ne s'appliquent qu'aux fins de l'*Accord de libre-échange nord-américain*⁵².

75. Great West Van soutient que l'expression « équipement d'origine » a un sens très large et que, si le Parlement avait voulu qu'il ait un sens étroit pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00, il aurait renvoyé expressément au *Règlement de l'ALÉNA* dans ce numéro tarifaire. Elle soutient donc qu'en l'absence d'un libellé restrictif, l'expression « équipement d'origine » s'applique à l'ensemble des marchandises, des matières et des articles importés par tout fabricant original de véhicules pour produire ces véhicules. Elle soutient également que, selon M. Geurts, puisque Great West Van est un fabricant original d'autocaravanes de classe B, toutes les marchandises utilisées pour la fabrication de ces autocaravanes sont considérées comme de l'équipement d'origine.

76. Great West Van soutient également que, bien qu'elle ne considère pas les définitions du *Règlement de l'ALÉNA* pertinentes dans le contexte du présent appel, ces définitions n'auraient pas pour effet d'empêcher les marchandises en cause d'être considérées comme de l'équipement d'origine. Plus particulièrement, elle soutient que rien n'appuie la position de l'ASFC selon laquelle l'expression « monteur de véhicules automobiles » n'englobe que les fabricants à grande échelle comme Ford, General Motors, Chrysler, Toyota et Honda. Elle soutient également que, puisque les autocaravanes construites par Great West Van sont les autocaravanes de classe B, la première cession du titre de propriété de ces véhicules automobiles est faite de Great West Van à son réseau de concessionnaires.

77. Pour sa part, SAF-Holland a fait des observations qui appuient en grande partie la position de Great West Van. Notamment, elle soutient que la définition d'« équipement d'origine », telle qu'elle figure dans le *Règlement de l'ALÉNA*, ne doit pas être retenue pour l'application du numéro tarifaire 9958.00.00 et que les avantages de ce numéro tarifaire ne doivent pas être offerts exclusivement aux fabricants à grande échelle tels que les « cinq grands ». Elle soutient également qu'à son avis, l'équipement d'origine englobe toutes les marchandises répondant aux spécifications d'origine d'un véhicule.

52. *Accord de libre-échange nord-américain entre le gouvernement du Canada, le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement des États-Unis du Mexique*, 17 décembre 1992, R.T.C. 1994, n° 2 (entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994) [ALÉNA].

78. Le Tribunal remarque que le terme « équipement d'origine » n'est pas défini dans le tarif et qu'il doit par conséquent tenter de donner un sens à cette expression en tenant compte d'autres aides à l'interprétation. Les définitions de dictionnaire sont habituellement très utiles pour déterminer le sens commun des mots, mais le Tribunal est d'avis que cela n'est pas approprié en l'espèce parce que, lorsqu'elles sont combinées, les définitions des termes « équipement » et « origine » n'indiquent manifestement pas adéquatement le sens qui doit être attribué à cette expression, que le Tribunal reconnaît comme propre à un secteur en particulier.

79. Le Tribunal n'est pas non plus persuadé qu'il faille donner grand poids à la définition de l'expression « équipement d'origine » donnée dans le *Règlement de l'ALÉNA*. Le *Règlement de l'ALÉNA* porte sur les questions de l'origine (c.-à-d. qu'il sert à déterminer quand des marchandises peuvent être considérées comme provenant du territoire d'un pays ALÉNA) et non sur le classement tarifaire. En outre, comme le soutient Great West Van, les marchandises importées de tous les pays peuvent être admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00. Si le Tribunal devait tenir compte du *Règlement de l'ALÉNA* pour définir l'expression « équipement d'origine », cela aurait pour effet d'imposer des critères élaborés pour l'application de l'ALÉNA à des marchandises importées de pays non ALÉNA.

80. À l'audience, M. Geurts a indiqué dans son témoignage que Great West Van est considérée dans le secteur comme un fabricant d'origine d'autocaravanes de classe B et que toutes les pièces qu'elle installe au cours de la fabrication sont considérées comme de l'équipement d'origine⁵³. Le Tribunal est d'accord avec ce point de vue. Comme le Tribunal l'a déjà déterminé, Great West Van est un fabricant d'autocaravanes de classe B. Une fois achevées, ces autocaravanes possèdent de nouvelles formes, qualités et propriétés qui leur permettent de remplir des fonctions qui ne pouvaient l'être auparavant par les fourgons Sprinter ou par les autres marchandises en cause. Par conséquent, Great West Van est manifestement un fabricant d'origine d'autocaravanes de classe B.

81. Étant donné que Great West Van est un fabricant d'origine d'autocaravanes de classe B, le Tribunal est d'avis que toutes les marchandises, qu'il s'agisse de parties, d'accessoires ou d'articles, expressément destinées par Great West Van à être installées dans les autocaravanes ou intégrées à celles-ci (c.-à-d. des marchandises faisant partie de la conception d'origine des autocaravanes) peuvent être considérées comme de l'équipement d'origine. Le Tribunal estime qu'une telle interprétation est raisonnable dans le contexte du numéro tarifaire 9958.00.00. En effet, le Tribunal remarque que, lorsqu'il a demandé à M. Johnson si l'expression « équipement d'origine » pouvait s'appliquer à toute chose entrant dans le processus de fabrication d'un produit, celui-ci a répondu par l'affirmative et a indiqué que l'expression est largement utilisée dans divers secteurs⁵⁴. Comme toutes les marchandises en cause, y compris les fourgons Sprinter, sont installées ou incorporées dans un nouveau produit ayant acquis une nouvelle identité, soit les autocaravanes de classe B, il s'agit nécessairement d'équipement d'origine.

82. Le Tribunal remarque que, même si la définition de l'expression « équipement d'origine » dans le *Règlement de l'ALÉNA* avait été appliquée en l'espèce, il aurait tout de même conclu que les marchandises en cause constituent de l'équipement d'origine. Le paragraphe 2(1) du *Règlement de l'ALÉNA* définit l'expression « élément d'origine », ainsi que « matière » et « monteur de véhicules automobiles », ainsi :

« élément d'origine » Matière qui est incorporée dans un véhicule avant la première cession du titre de propriété de celui-ci ou la première consignation du véhicule à une personne qui n'est pas monteur de véhicules automobiles [...].

53. *Transcription de l'audience publique*, 7 juin 2011, à la p. 42.

54. *Ibid.* à la p. 81.

« matière » Produit utilisé dans la production d'un autre produit, y compris une pièce ou partie ou un ingrédient.

« monteur de véhicules automobiles » Producteur de véhicules automobiles ainsi que toute personne liée avec laquelle il participe à la production de véhicules automobiles ou toute coentreprise dans laquelle il a des intérêts aux fins de la production de véhicules automobiles.

83. Great West Van est sans contredit un producteur de véhicules automobiles et satisfait par conséquent à la définition de « monteur de véhicules automobiles ». À cet égard, le Tribunal remarque que, dans son témoignage, M. Johnson reconnaît que l'expression « monteur de véhicules automobiles » peut s'appliquer à des entreprises plus petites que celles des « cinq grands »⁵⁵. Les marchandises en cause sont aussi manifestement des produits utilisés dans la production d'autres produits (c.-à-d. dans la production d'autocaravanes de classe B et satisfont par conséquent à la définition de « matière ».

84. Enfin, la première cession du titre de propriété des autocaravanes de classe B, le véhicule automobile pertinent pour les fins d'application de la définition de l'expression « équipement d'origine », se fait de Great West Van à ses clients ou à ses concessionnaires, selon le cas. Par conséquent, puisque les marchandises en cause sont des « matières » qui sont incorporées à un véhicule automobile (c.-à-d. une autocaravane) avant la première cession du titre de propriété de ce véhicule automobile particulier d'un « monteur de véhicules automobiles » (c.-à-d. Great West Van) à une personne qui n'est pas un monteur de véhicules automobiles (c.-à-d. les clients ou les concessionnaires de Great West Van), elles satisfont à la définition de l'expression « équipement d'origine » énoncée dans le *Règlement de l'ALÉNA*.

85. À la lumière de ce qui précède, le Tribunal conclut que les marchandises en cause sont des parties, des accessoires et des articles devant servir d'équipement d'origine dans la fabrication de véhicules de tourisme et sont, par conséquent, admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00.

Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00?

86. Le numéro tarifaire 9959.00.00 prévoit ce qui suit :

9959.00.00 Matières des Sections III, VI, VII, XI, XIII, XIV ou XV ou des Chapitres 45 ou 48, ou conducteurs électriques pour tensions excédant 1.000 V (à l'exclusion du fils pour bobinage ou des conducteurs coaxiaux), devant servir à la fabrication de véhicules de tourisme, d'autobus, de camions, d'ambulances ou de corbillards, ou de châssis de ces véhicules, ou des parties, accessoires ou parties de ces accessoires, autres que les pneumatiques et chambres à air en caoutchouc.

87. Les parties s'entendent pour dire que la question à l'égard du numéro tarifaire 9959.00.00 consiste à déterminer si les marchandises en cause sont des matières des sections ou des chapitres énumérés devant servir à la fabrication de véhicules de tourisme. Cependant, compte tenu de la conclusion du Tribunal énoncée ci-dessus, la seule question qu'il reste à trancher quant à ce numéro tarifaire est celle de savoir si les marchandises en cause sont des matières des sections ou des chapitres énumérés.

88. L'ASFC soutient que les marchandises en cause soit ne sont pas visées par les sections ou chapitres énumérés dans le numéro tarifaire 9959.00.00, soit qu'elles ne sont pas des « matières », et que, par conséquent, elles ne sont pas admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00. Pour sa part, Great West Van a concédé qu'aucune des marchandises en cause n'est une matière et que, par conséquent, aucune de ces marchandises n'est admissible aux avantages de ce numéro tarifaire⁵⁶.

55. *Ibid.* à la p. 80.

56. *Ibid.* aux pp. 102-103, 109.

89. Le Tribunal convient qu'aucune des marchandises en cause n'est une matière et que, par conséquent, elles ne peuvent être admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00. Le Tribunal remarque que le sens donné au terme « matières » dans le *Tarif des douanes* est différent de celui donné au même terme dans le *Règlement de l'ALÉNA*, tel qu'il est indiqué plus haut. Par conséquent, bien que les marchandises en cause puissent être considérées comme des matières aux termes du *Règlement de l'ALÉNA*, elles ne peuvent être considérées ainsi aux termes du *Tarif des douanes*.

DÉCISION

90. Pour les motifs qui précèdent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause sont admissibles au traitement en franchise de droits du numéro tarifaire 9958.00.00.

91. L'appel est donc admis.

Jason W. Downey

Jason W. Downey

Membre président