



Tribunal canadien du  
commerce extérieur

Canadian International  
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN  
DU COMMERCE  
EXTÉRIEUR

# Appels

---

## DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2013-052

Montreal Gateway  
Terminals Partnership

c.

Ministre du Revenu national

*Décision et motifs rendus  
le mercredi 18 février 2015*

**TABLE DES MATIÈRES**

DÉCISION..... i

EXPOSÉ DES MOTIFS ..... 1

    CONTEXTE ..... 1

    HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE ..... 1

    CADRE LÉGISLATIF..... 2

        ANALYSE DU TRIBUNAL..... 4

        Position des Parties ..... 4

        Évaluation du Tribunal ..... 6

CONCLUSION ..... 11

EU ÉGARD À un appel entendu les 20 et 21 octobre 2014 aux termes de l'article 81.19 de la *Loi sur la taxe d'accise*, L.R.C. (1985), ch. E-15;

ET EU ÉGARD À une décision rendue par le ministre du Revenu national le 13 septembre 2013 concernant un avis d'opposition signifié aux termes de l'article 81.17 de la *Loi sur la taxe d'accise*.

**ENTRE**

**MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP**

**Appelante**

**ET**

**LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL**

**Intimé**

**DÉCISION**

L'appel est rejeté.

Daniel Petit

Daniel Petit

Membre président

Jason W. Downey

Jason W. Downey

Membre

Jean Bédard

Jean Bédard

Membre

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)  
Dates de l'audience : les 20 et 21 octobre 2014

Membres du Tribunal : Daniel Petit, membre président  
Jason W. Downey, membre  
Jean Bédard, membre

Conseiller juridique pour le Tribunal : Georges Bujold

Agent du greffe : Alexis Chénier

**PARTICIPANTS :****Appelante**

Montreal Gateway Terminals Partnership

**Conseillers/représentants**Nathalie Goyette  
Laurie Beausoleil**Intimé**

Ministre du Revenu national

**Conseiller/représentant**

George Boyd Aitken

**TÉMOINS :**Pat O'Leary  
Directeur général  
Liebherr Container Cranes Ltd.Daniel Boyer  
Vice-président de l'entretien et de l'ingénierie  
Montreal Gateway Terminals Partnership

Veuillez adresser toutes les communications au :

Secrétaire  
Tribunal canadien du commerce extérieur  
15<sup>e</sup> étage  
333, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario) K1A 0G7

Téléphone : 613-993-3595  
Télécopieur : 613-990-2439  
Courriel : [secretaire@tcce-citt.gc.ca](mailto:secretaire@tcce-citt.gc.ca)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### CONTEXTE

1. Le présent appel est interjeté aux termes de l'article 81.19 de la *Loi sur la taxe d'accise*<sup>1</sup> par Montreal Gateway Terminals Partnership (MGTP) à l'égard d'une décision du ministre du Revenu national (le ministre) datée du 13 septembre 2013 concernant un avis d'opposition signifié aux termes de l'article 81.17 de la *Loi*.

2. La question en litige consiste à déterminer si MGTP a droit au remboursement de la taxe d'accise payée durant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2010 à l'achat de combustible diesel pour produire de l'électricité servant à faire fonctionner les moteurs électriques de portiques de stockage de conteneurs sur pneus (*Rubber Tyred Gantry Cranes*) qu'elle utilise dans ses activités de chargement et de déchargement de camions ou de trains au port de Montréal.

### HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE

3. Le 24 janvier 2011, MGTP a déposé auprès de l'Agence du revenu du Canada une demande, aux termes des alinéas 23(8)c) et 68.01(1)b) de la *Loi*, pour le remboursement de la taxe d'accise payée durant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2010 relativement à du combustible diesel. Ces dispositions prévoient que le combustible diesel devant servir à la production d'électricité est exempté de la taxe d'accise qui est généralement exigible à l'achat du combustible diesel, sauf si l'électricité ainsi produite est principalement utilisée pour faire fonctionner un véhicule.

4. Le 30 mars 2011, l'Agence du revenu du Canada a émis un avis de détermination, aux termes du paragraphe 72(4) de la *Loi*, refusant en totalité la demande de remboursement.

5. Le 28 juin 2011, MGTP a signifié un avis d'opposition au ministre, aux termes du paragraphe 81.17 de la *Loi*. MGTP soutenait qu'elle avait droit à un versement égal au montant de la taxe qu'elle avait payée relativement au combustible diesel en question puisque celui-ci avait servi à produire de l'électricité qui, selon les dispositions de la *Loi*, n'avait pas été utilisée pour faire fonctionner un véhicule.

6. Le 13 septembre 2013, le ministre a émis un avis de décision rejetant l'avis d'opposition et confirmant le refus en totalité de la demande de remboursement. Les motifs à l'appui de la décision précisaient que MGTP n'avait pas droit au remboursement demandé car le combustible diesel qu'elle avait acquis durant la période en question avait servi à la production d'électricité qui avait principalement été utilisée pour faire fonctionner des véhicules. Selon le ministre, le combustible diesel acheté par MGTP avait servi à la production d'électricité dans le but de faire fonctionner des portiques de stockage de conteneurs sur pneus, qui, dans les faits, constituent des véhicules au sens de la *Loi*. Le ministre a donc déterminé que le combustible diesel en question n'était pas visé par l'exemption de la taxe d'accise prévue à l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*.

7. Le 6 décembre 2013, MGTP a interjeté appel de cette décision auprès du Tribunal, conformément à l'article 81.19 de la *Loi*. Le Tribunal a tenu une audience publique à Ottawa (Ontario) les 20 et 21 octobre 2014 et a entendu les témoignages de M. Pat O'Leary, directeur général de Liebherr Container Cranes Ltd., par voie de vidéo conférence à partir de l'Irlande, et de M. Daniel Boyer, vice-président de l'entretien et de l'ingénierie chez MGTP.

---

1. L.R.C. (1985), ch. E-15 [*Loi*].

**CADRE LÉGISLATIF**

8. Le paragraphe 23(1) de la *Loi*, qui prévoit l'imposition d'une taxe d'accise dans certaines circonstances, est formulé comme suit :

23.(1) Subject to subsections (6) to (8), whenever goods mentioned in Schedule I are imported or are manufactured or produced in Canada and delivered to a purchaser of those goods, there shall be imposed, levied and collected, in addition to any other duty or tax that may be payable under this or any other law, an excise tax in respect of the goods at the applicable rate set out in the applicable section of that Schedule . . . .	23.(1) Sous réserve des paragraphes (6) à (8), lorsque les marchandises énumérées à l'annexe I sont importées au Canada, ou y sont fabriquées ou produites, puis livrées à leur acheteur, il est imposé, prélevé et perçu, outre les autres droits et taxes exigibles en vertu de la présente loi ou de toute autre loi, une taxe d'accise sur ces marchandises, calculée selon le taux applicable figurant à l'article concerné de cette annexe. [...]
--	---

9. L'article 9.1 de l'annexe I de la *Loi* mentionne le combustible diesel et prévoit le taux de taxe qui lui est applicable.

10. Le paragraphe 2(1) de la *Loi* définit l'expression « combustible diesel ». Il prévoit ce qui suit :

“diesel fuel” includes any fuel oil that is suitable for use in internal combustion engines of the compression-ignition type, other than any such fuel oil that is intended for use and is actually used as heating oil.	« combustible diesel » S'entend notamment de toute huile combustible qui peut être utilisée dans les moteurs à combustion interne de type allumage par compression, à l'exception de toute huile combustible destinée à être utilisée et utilisée de fait comme huile à chauffage.
--	--

11. Nonobstant le paragraphe 23(1) de la *Loi*, l'alinéa 23(8)c) indique que la taxe d'accise n'est pas exigible dans certains cas. Il prévoit ce qui suit :

(8) The tax imposed under subsection (1) is not payable in the case of ... (c) diesel fuel for use in the generation of electricity, except where the electricity so generated is used primarily in the operation of a vehicle.	(8) La taxe imposée en vertu du paragraphe (1) n'est pas exigible : [...] c) dans le cas de combustible diesel devant servir à la production d'électricité, sauf lorsque l'électricité ainsi produite est principalement utilisée pour faire fonctionner un véhicule.
---	---

[Nos italiques]

12. Selon l'article 68.01 de la *Loi*, certaines personnes, acheteurs et vendeurs peuvent demander certains remboursements à l'égard de taxes déjà payées. Certaines conditions doivent cependant être remplies pour que les sommes soient versées.

13. L'alinéa 68.01(1)b) de la *Loi* indique que si la taxe d'accise a été payée relativement à du combustible diesel, le ministre peut verser à un acheteur utilisant le combustible diesel pour produire de l'électricité qui n'est pas principalement utilisée pour faire fonctionner un véhicule une somme égale au montant de la taxe d'accise payée. L'alinéa 68.01(1)b) est formulé comme suit :

68.01(1) If tax under this Act has been paid in respect of diesel fuel, the Minister may pay an amount equal to the amount of that tax

(a) in the case where a vendor delivers the diesel fuel to a purchaser

(i) to the vendor, if the vendor applies for the payment, the purchaser certifies that the diesel fuel is for use exclusively as heating oil and the vendor reasonably believes that the purchaser will use it exclusively as heating oil,

(ii) to the purchaser, if the purchaser applies for the payment, the purchaser uses the diesel fuel as heating oil and no application in respect of the diesel fuel can be made by the vendor under subparagraph (i); or

(b) to a purchaser who applies for the payment and who uses the diesel fuel to generate electricity, except if the electricity so generated is used primarily in the operation of a vehicle.

68.01(1) Le ministre peut verser aux personnes ci-après qui en font la demande une somme égale au montant de toute taxe prévue par la présente loi qui a été payée relativement à du combustible diesel :

a) dans le cas où le combustible est livré à l'acheteur par le vendeur :

(i) le vendeur, si l'acheteur atteste que le combustible est destiné à être utilisé exclusivement comme huile de chauffage et si le vendeur est fondé à croire que l'acheteur l'utilisera exclusivement à ce titre,

(ii) l'acheteur, s'il utilise le combustible comme huile de chauffage et qu'aucune demande relative au combustible ne peut être faite par le vendeur visé au sous-alinéa (i);

b) dans le cas où le combustible est utilisé par l'acheteur pour produire de l'électricité, cet acheteur, sauf si l'électricité ainsi produite est principalement utilisée pour faire fonctionner un véhicule.

[Nos italiques]

14. L'alinéa 68.01(3)b) de la *Loi* traite pour sa part des délais applicables aux demandes de tels versements. Il prévoit ce qui suit :

(3) No payment shall be made under this section unless

...

(b) the purchaser described in subparagraph (1)(a)(ii), paragraph (1)(b) or subsection (2) applies for it within *two years* after the purchase.

(3) Les versements prévus au présent article ne sont effectués que si, selon le cas :

[...]

b) l'acheteur visé au sous-alinéa (1)a)(ii), à l'alinéa (1)b) ou au paragraphe (2) en fait la demande dans les *deux ans* suivant l'achat.

[Nos italiques]

15. De plus, le paragraphe 68.01(4) de la *Loi* indique que le ministre doit être convaincu que toutes les conditions du versement sont réunies avant de s'exécuter. Il prévoit ce qui suit :

(4) The Minister is not required to make a payment under this section unless the Minister is satisfied that all the conditions for the payment have been met.

(4) Le ministre n'est pas tenu de faire un versement prévu au présent article tant qu'il n'est pas convaincu que les conditions du versement sont réunies.

16. En l'espèce, le Tribunal doit déterminer si, aux termes de ces dispositions, MGTP a droit au « versement » (c'est-à-dire à un remboursement) d'une somme égale au montant de la taxe d'accise qu'elle a déjà payée relativement à du combustible diesel acheté entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2010 et utilisé dans la production d'électricité pour alimenter les portiques en cause, ou si le ministre a correctement décidé de percevoir la taxe d'accise sur ce combustible diesel.

## ANALYSE DU TRIBUNAL

17. Aucune des parties en cause ne conteste le fait que la demande de remboursement de MGTP porte sur la taxe d'accise qu'elle a payée relativement à du « combustible diesel » au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi* et que celle-ci a été faite par l'« acheteur » dans les *deux ans* suivant l'achat de ce combustible. Les parties conviennent également que le combustible diesel acheté par MGTP a servi à alimenter la génératrice qui est intégrée à chacun des portiques en cause et qui produit l'électricité nécessaire pour faire fonctionner les moteurs électriques qui font eux-mêmes partie intégrante des portiques<sup>2</sup>. Dans son témoignage, M. Boyer a confirmé que le combustible diesel en question sert bel et bien à produire de l'électricité pour faire fonctionner les portiques que MGTP utilise dans l'exploitation de son entreprise<sup>3</sup>.

18. Il n'est donc pas contesté que le combustible diesel en question a été utilisé par MGTP pour produire de l'électricité et que cette électricité a été utilisée en circuit fermé à seule fin de faire fonctionner les portiques en cause.

19. L'unique question en litige qui demeure consiste donc à déterminer si un portique de stockage de conteneurs sur pneus, tel que ceux utilisés par MGTP dans ses activités de chargement et de déchargement de camions ou de trains au port de Montréal (ci-après appelé Portique), est un « véhicule » au sens de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*.

20. En effet, la *Loi* prévoit que le combustible diesel est assujéti à la taxe d'accise sauf s'il est utilisé dans le but de produire de l'électricité. Toutefois, cette exemption ne s'applique pas si l'électricité produite au moyen du combustible diesel est principalement utilisée pour faire fonctionner un véhicule. Étant donné que les parties admettent que les autres conditions d'application de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi* sont remplies, la décision du Tribunal sur la nature du Portique déterminera donc si le combustible diesel en question est exempt de taxe et, par conséquent, si MGTP a droit à un « versement » aux termes de du paragraphe 68.01(1).

21. Si le Portique est un véhicule, comme l'a déterminé le ministre, MGTP n'aura pas droit au bénéfice de l'exemption de la taxe d'accise visant le combustible diesel servant à la production d'électricité. Par contre, si le Tribunal devait conclure que le Portique n'est pas un véhicule au sens de la *Loi*, alors MGTP aura droit à l'exemption de la taxe d'accise sur le combustible diesel utilisé pour produire de l'électricité à des fins *autres que* principalement pour faire fonctionner un véhicule. Dans ce cas, la taxe d'accise perçue sur ce combustible diesel ne serait pas exigible aux termes de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*.

22. Avant de trancher cette seule question, qui a fait l'objet d'un débat dans le présent appel, il convient de résumer les arguments des parties quant à la nature du Portique.

### Position des parties

23. MGTP soutient que le Portique n'est pas un véhicule pour les raisons suivantes :

- La Cour fédérale a déterminé dans l'arrêt *Canada (Ministre du revenu national) c. Cast Terminals Inc.*<sup>4</sup> que la question de ce qui constitue un véhicule au sens de l'alinéa 28(3)c) de la *Loi* doit être résolue en fonction du sens ordinaire que confèrent les dictionnaires au mot « véhicule » et de « critères objectifs » (tels que les spécifications techniques du fabricant).

2. Pièce AP-2013-052-04A au par. 16, vol. 1A; pièce AP-2013-052-06A au par. 18, vol. 1A.

3. *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 156-159.

4. 2003 CFPI 535 (CanLII) [*Cast Terminals*].

- À la lumière des définitions (tirées du dictionnaire *Le Petit Robert*, 2014) des mots « véhicule », « transporter », « transport », « portique », « appareil » et « grue », le Portique n'est pas un véhicule mais plutôt un appareil ou une machine de manutention puisque :
  - l'unique fonction du Portique est de lever verticalement des conteneurs. Bien qu'il possède des roues, celles-ci servent uniquement à positionner le Portique pour qu'il puisse exécuter des tâches de levage et non à transporter des personnes ou des marchandises;
  - le Portique ne présente aucune des caractéristiques des véhicules donnés à titre d'exemples dans *Le Petit Robert* (pas de transmission, pas de volant ni de pédales de frein ou d'accélérateur, et ne présente qu'une mobilité limitée).
- L'examen de critères objectifs confirme que le Portique ne peut être perçu comme un véhicule. À cet égard, contrairement aux machines en cause dans *Cast Terminals*, le Portique ne peut être utilisé que pour le levage et la descente de conteneurs. Le manuel d'utilisation fourni par le fabricant indique que le Portique est conçu exclusivement pour les levages verticaux et que le fabricant se dégage de toute responsabilité pour toute utilisation du Portique à des fins autres, par exemple pour tirer et déplacer des charges. De plus, de par sa taille et sa structure, le Portique est très peu mobile. Il serait contre-productif, et aux risques et périls de l'opérateur, de l'utiliser à des fins autres que la simple manutention.
- La jurisprudence reconnaît également que l'expression « moyen de transport » s'entend du véhicule qui est non seulement capable de se déplacer d'un point à un autre, mais qui est également conçu pour transporter des marchandises ou des passagers pendant ce même déplacement<sup>5</sup>. Suivant cette logique, le verbe « transporter » utilisé dans la définition du terme « véhicule » signifie plus que la simple capacité pour un appareil de lever un objet à l'aide d'un palonnier et de se déplacer sur une « infime distance » afin de redéposer cet objet.

24. Pour sa part, le ministre soutient que l'application de l'interprétation du terme « véhicule » par la Cour fédérale dans l'arrêt *Cast Terminals* aux faits du présent appel permet de conclure que le Portique est bel et bien un véhicule au sens de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*. Selon le ministre, le Portique est semblable aux machines en cause dans *Cast Terminals*, soit un chargeur frontal de marque « LeTro-porter », en raison du fait qu'il sert aussi à transporter ou déplacer des conteneurs d'un endroit à un autre.

25. De plus, la Cour fédérale a indiqué qu'afin de déterminer si un engin est un véhicule ou non, il faut examiner les critères objectifs en cause et non pas l'utilisation qui peut en être faite. En l'espèce, de l'avis du ministre, l'examen des caractéristiques de conception et de la fonctionnalité du Portique confirme qu'il s'agit, à toutes fins utiles, d'un véhicule :

- Le Portique dispose de roues qui peuvent avancer, reculer et tourner comme désiré, même lorsqu'il soulève un conteneur. Les éléments de preuve provenant du fabricant, Liebherr Container Cranes Ltd., indiquent que le Portique peut se déplacer à une vitesse de 130 m/min (7,8 km/h) sans charge et de 70 m/min (4,2 km/h) avec charge, qu'il est conçu pour se déplacer avec ou sans charge, qu'il peut changer de direction, qu'il est très stable lorsqu'il déplace une charge et qu'il est manœuvré par un conducteur<sup>6</sup>.

---

5. À l'appui de cet argument, MGTP a invoqué les arrêts *Seaspan International Ltd. c. Canada*, [1994] 1 CF 524 (C.F.) [*Seaspan*]; *General Supply Co. of Canada Ltd. v. M.N.R.* [1954] Ex. C.R. 340; *Magnatrim Equipment Ltd. c. Ministre du Revenu national (Douanes et Accises)*, 18 C.E.R. 13.

6. Pièce AP-2013-052-06A, onglet 4, vol. 1A; pièce AP-2013-052-11A, onglet 9, vol. 1A.

- Contrairement aux allégations de MGTP, le manuel d'utilisation ne spécifie aucunement que le Portique ne peut se déplacer avec une charge et que sa fonction se limite au levage vertical de conteneurs. Ce manuel indique également que le Portique est conçu pour se déplacer en entier (*gantry travel*) avec une charge d'un poids maximal de 40,6 tonnes<sup>7</sup>.
- De toute façon, le simple mouvement de lever ou descendre un conteneur, qui de l'aveu de MGTP est la fonction principale du Portique, constitue en soi une façon de « transporter » de la marchandise et suffit alors pour qualifier le Portique de véhicule. La Cour fédérale a d'ailleurs indiqué dans *Cast Terminals* que toute distinction entre, d'une part, le levage et la descente d'un conteneur et, d'autre part, son transport est artificielle.
- La présence d'éléments tels qu'une transmission, un volant, des pédales de frein ou d'accélérateur ne sont pas essentiels pour qu'un engin soit considéré comme un véhicule. Ces critères ne sont donc pas déterminants dans l'analyse de la question<sup>8</sup>.

26. Enfin, le ministre soutient que les précédents établissent clairement que le terme « véhicule » doit être interprété largement dans le contexte de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi* et que le sens ordinaire du terme n'impose pas de seuil minimum de vitesse ou de distance de déplacement.

### Évaluation du Tribunal

27. MGTP soutient que le Portique n'est pas un véhicule au sens de la *Loi* et reconnaît avoir le fardeau de la preuve en l'espèce<sup>9</sup>. MGTP reconnaît d'ailleurs qu'afin d'obtenir le bénéfice de l'exemption prévue par la *Loi*, elle doit démontrer, selon la prépondérance des probabilités, que le Portique ne constitue pas un véhicule, et ceci compte tenu de la jurisprudence des instances supérieures qui, à toutes fins utiles, lie le Tribunal. En effet, l'application du principe du *stare decisis* oblige le Tribunal à suivre l'interprétation déjà donnée par la Cour fédérale au terme « véhicule » dans le contexte de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*.

28. À cet égard, il ressort de la décision de la Cour fédérale dans *Cast Terminals*, celle-ci étant d'ailleurs la plus récente portant sur l'interprétation du terme « véhicule » aux fins de la *Loi*, que la notion de transport de personnes ou de marchandises est centrale pour déterminer ce qui constitue un « véhicule ». En d'autres mots, un véhicule est caractérisé par sa capacité de transporter ou de déplacer quelque chose d'un lieu à un autre.

29. Afin de déterminer si le Portique est un véhicule suivant les enseignements de *Cast Terminals*, le Tribunal doit examiner ses caractéristiques de conception et des critères objectifs quant à sa fonctionnalité et voir s'il est conçu pour transporter des conteneurs d'un endroit à un autre. À cet égard, le Tribunal note que dans cette décision, la Cour fédérale a étendu la notion de transport à l'unique fonction de lever ou de descendre un objet<sup>10</sup>. Il en découle donc que si les éléments de preuve au dossier révèlent que le Portique est conçu pour le transport et qu'il sert au transport au sens donné à ce terme par la Cour fédérale, le Tribunal devra alors conclure qu'il s'agit d'un véhicule au sens de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*.

---

7. Pièce AP-2013-052-11A, ongles 9 à la p. 7, vol. 1.

8. À l'appui de cet argument, le ministre a invoqué, en plus de *Cast Terminals*, les arrêts *Seaspan* et *Westar Mining Ltd. v. Canada*, [1990] 2 CTC 547 [*Westar*] (confirmé par la Cour d'appel fédérale, *Westar Mining Ltd. v. Canada*, 1991 CarswellNat 489, [1991] 2 CTC 70 No. 1).

9. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, à la p. 7.

10. *Cast Terminals* au par. 92.

30. MGTP décrit le Portique utilisé dans ses terminaux comme une haute structure rectangulaire qui peut être positionnée au-dessus de conteneurs stockés en piles. Il est formé principalement de quatre longues poutres d'acier verticales, unies à la base de chaque côté par des poutres plus courtes, et au sommet par de longues poutres longitudinales. Un dispositif de levage composé de câbles et d'un palonnier, auquel sont accrochés les conteneurs, est fixé aux poutres longitudinales.

31. Ce dispositif peut effectuer des mouvements restreints, uniquement à l'intérieur des axes verticaux et longitudinaux du Portique. Toutefois, le Portique est muni de roues, qui permettent de le déplacer au complet (c'est-à-dire de bouger toute sa structure) pour le positionner correctement au-dessus de la pile de conteneurs désirée. Les roues permettent aussi d'aligner parfaitement un conteneur avec la plateforme d'un camion avant de le lever ou de le descendre au moyen du dispositif de levage.<sup>11</sup>

32. MGTP a déposé des photographies du Portique et une vidéo montrant la façon dont il est utilisé, lesquelles corroborent cette description<sup>12</sup>. Les éléments de preuve, dont les témoignages de M. Pat O'Leary et de M. Daniel Boyer, indiquent également que le Portique peut se déplacer en ligne droite en étant chargé d'un conteneur tout au long d'une piste de roulement renforcée de béton pouvant atteindre 400 mètres de longueur, au centre de laquelle peuvent se trouver alignées, en rangée, plusieurs piles de conteneurs<sup>13</sup>. Une pile de conteneurs est décrite comme un bloc d'une largeur maximale de six conteneurs et d'une hauteur maximale de cinq conteneurs.

33. Ainsi, le Portique est conçu de façon à pouvoir transporter ou déplacer un conteneur d'une pile donnée à un autre endroit, situé soit en amont ou en aval, sur une même piste de roulement ou le long d'une rangée de piles. À cet égard, M. Boyer a même confirmé que le Portique a la capacité de se déplacer sur une certaine distance et à vitesse réduite avec une charge pour mettre cette charge « à côté » sur la même piste de roulement qu'il a décrit comme une « colonne » ou un « aire d'entreposage »<sup>14</sup>. Bien que M. Boyer ait indiqué qu'il ne serait pas pratique de déplacer un conteneur d'une pile de conteneurs à une autre, située à l'autre bout de la piste de roulement, parce que cela prendrait énormément de temps, il ressort de la preuve que le Portique est tout de même en mesure d'effectuer cette manœuvre.

34. En outre, le Portique est certainement utilisé pour déplacer des conteneurs sur une courte distance pour les déposer, du moins temporairement, à côté d'une pile de conteneurs donnée ou sur une autre pile. À cet égard, M. Boyer a expliqué que, parfois, ils doivent accéder à un conteneur entreposé tout au fond d'une pile afin de le charger sur un camion. Toujours selon M. Boyer, le Portique est alors utilisé pour soulever des conteneurs entreposés au-dessus du conteneur recherché et de les déplacer afin de les déposer, un à la fois, sur une autre pile située à l'intérieur de la même piste de roulement ou sur le sol<sup>15</sup>. Le fait que le Portique ait la capacité et soit effectivement utilisé pour transporter ou déplacer des conteneurs d'un endroit à un autre dans un aire d'entreposage donné est donc clairement établi.

35. Par ailleurs, les deux témoins ont affirmé que le Portique peut changer de direction, si nécessaire, ses roues pouvant être tournées dans un angle de 90 degrés. Il peut ainsi quitter la piste de roulement sur

---

11. Pièce AP-2013-052-04A aux par. 5-13, vol. 1A.

12. Pièce AP-2013-052-04A, onglet 1, vol. 1A; pièce AP-2013-052-25A, onglets 16, 17, vol. 1A; pièce AP-2013-052-A-01.

13. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, aux pp. 35-38, 45-46, 96; vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 139-140, 161-164.

14. *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 196-197.

15. *Ibid.* aux pp. 163-164.

laquelle il est et se déplacer dans l'aire portuaire afin de se positionner, au besoin, sur une nouvelle piste de roulement<sup>16</sup>. Il peut aussi se déplacer à l'extérieur des pistes de roulement afin de se rendre dans un atelier ou une aire d'entretien si des réparations majeures doivent être effectuées<sup>17</sup>. Bien que les déplacements pour ces fins doivent être effectués sans charge, n'en demeure pas moins qu'ils démontrent que le Portique constitue en effet un équipement mobile.

36. MGTP soutient que les fonctions du Portique se limitent à un rôle bien confiné, soit le levage et la descente de conteneurs. Elle insiste sur le fait que le Portique sert d'abord et avant tout à lever et à descendre verticalement des conteneurs, à la manière d'une grue, afin de les entreposer en piles ou de les charger sur un camion. Selon MGTP, l'empilage ou le gerbage de conteneurs est la fonction principale du Portique et non pas leur transport; il ne peut être considéré comme un véhicule<sup>18</sup>.

37. Or, tel que discuté plus haut, le levage et la descente ont déjà été considérés par la Cour fédérale comme le déplacement d'un objet, soit une façon de le transporter. De plus, dans le cas qui nous occupe, le Portique est aussi utilisé pour déplacer ou transporter des conteneurs d'un endroit à un autre dans une aire d'entreposage. Par conséquent, il ne fait aucun doute que le Portique est également conçu pour transporter des objets d'un lieu à un autre et qu'il a la capacité de le faire.

38. Bien que le Portique ne puisse pas le faire sur une aussi longue distance que le « LeTro-porter » en cause dans l'affaire *Cast Terminals*, il n'en demeure pas moins que ses caractéristiques de conception et ses fonctionnalités comprennent le transport ou le déplacement de conteneurs non seulement de haut en bas, mais aussi de façon horizontale ou longitudinale. De l'avis du Tribunal, la mobilité du Portique et sa capacité de transporter des conteneurs d'un lieu et un autre constituent des caractéristiques importantes de cet équipement, qui suggèrent fortement qu'il s'agit d'un véhicule au sens de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*, tel que préalablement déterminé par la Cour fédérale.

39. De plus, la jurisprudence n'indique pas que, pour déterminer si un engin est un véhicule aux fins de la *Loi*, il faille en examiner la fonction principale. Que le Portique soit principalement conçu pour effectuer des opérations d'empilage ou de gerbage de conteneurs, comme le soutient MGTP, n'exclut pas qu'il soit également conçu pour les transporter ou les déplacer d'un endroit à un autre, si nécessaire. À cet égard, le Tribunal accepte l'argument du ministre selon lequel ni le sens ordinaire du mot « véhicule » ni la jurisprudence applicable n'impose de seuil minimal en matière de distance ou de vitesse de déplacement pour qu'un engin soit considéré comme un véhicule. C'est plutôt sa capacité de se déplacer d'un lieu à un autre avec une charge, et donc de transporter un objet, qui importe.

40. Par conséquent, les arguments de MGTP et le témoignage de M. Boyer, qui tentent de minimiser la mobilité du Portique à des questions de positionnement et à des situations occasionnelles ou exceptionnelles<sup>19</sup>, sont insuffisants pour convaincre le Tribunal que le Portique n'est pas un véhicule au sens de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*. En fait, ils viennent plutôt confirmer que le Portique est conçu pour se déplacer tout entier, bien que lentement, d'un point à un autre, avec une charge, et qu'une de ses fonctions est donc de transporter des marchandises sur de courtes distances.

---

16. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, aux pp. 47-51, 98-99, 108-110; vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 142-146, 160-161.

17. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, à la p. 52; vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 160-161, 200-201.

18. Pièce AP-2013-052-04A aux par. 8-9, vol. 1A; *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 253-258.

19. Pièce AP-2013-052-04A aux par. 10-12, vol. 1A; *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 162-164, 256-258.

41. D'ailleurs, MGTP reconnaît que le Portique est muni de roues pour pouvoir être déplacé tant selon la volonté de l'opérateur et selon les besoins que pour être positionné correctement avant de monter ou de descendre un conteneur<sup>20</sup>. Lors de sa plaidoirie, la conseillère juridique de MGTP a même indiqué ce qui suit : « [...] il va arriver qu'un conteneur va être *transporté* [par le Portique] sur une très, très courte distance [...] »<sup>21</sup> [nos italiques]. Si minimes ou peu fréquents soient ces déplacements, il y a certainement un aveu de la part de MGTP de la capacité de transport du Portique et de son utilisation effective pour déplacer ou transporter des conteneurs le long d'une piste de roulement donnée.

42. De plus, selon les documents provenant de la compagnie conceptrice déposés en preuve par le ministre et non contredits par MGTP, le Portique peut se déplacer, en entier, à une certaine vitesse, qu'il soit chargé ou non, les vitesses variant selon le cas<sup>22</sup>. On peut certainement concevoir qu'un Portique de cette ampleur ne puisse pas se déplacer très vite sur l'aire restreinte d'un port. Toutefois, le fait demeure qu'il est en mesure de se déplacer à une certaine vitesse avec une charge<sup>23</sup>. La vitesse de déplacement, quoique relativement lente, n'a pas ici d'incidence, car il est de la nature même du Portique (un mastodonte de plus de 130 tonnes et d'une hauteur de plus de 23 mètres<sup>24</sup>) de ne pas pouvoir transporter ou déplacer des conteneurs à très haute vitesse. L'élément déterminant relève plutôt du fait que le Portique est conçu afin de se déplacer et de transporter des conteneurs, soit de façon précise au-dessus d'une pile, soit sur une aire plus étendue aux abords de cette pile, ou de se rendre ailleurs dans le port pour accomplir un travail semblable.

43. Dans son témoignage, M. Pat O'Leary a expliqué que le Portique possède aussi d'autres caractéristiques propres aux véhicules. Par exemple, celui-ci est muni d'un GPS<sup>25</sup>, qui permet de contrôler ses mouvements et d'assurer qu'il reste sur une piste de roulement donnée. De plus, le Portique est équipé de feux clignotants qui s'actionnent et d'un système sonore qui émet une alarme lorsqu'il se déplace en entier (*gantry travel*)<sup>26</sup>. Ces dispositifs de sécurité ne seraient pas nécessaires si le Portique n'était pas conçu pour se déplacer ou transporter des conteneurs sur une certaine distance.

44. MGTP soutient aussi que le Portique est comme un engin sans guide, car il n'a pas de transmission, de volant, de pédale de frein et de pédale d'accélérateur. Or, les documents produits par le concepteur et déposés en preuve par le ministre, ainsi que le manuel d'utilisation du Portique, contredisent cette assertion<sup>27</sup>.

45. Ces documents démontrent sans contredit qu'il y a bel et bien un conducteur à bord et que ce conducteur contrôle les déplacements du Portique au moyen d'un système de « manches à balai » (*joysticks*), ou leviers de commande, et de boutons-poussoirs.

46. Les témoins ont aussi expliqué que le conducteur peut tourner les roues du Portique pour le déplacer afin de changer de piste de roulement et qu'il est en mesure de le placer en mode manuel afin que ses déplacements ne soit pas contrôlés par le GPS<sup>28</sup>.

---

20. Pièce AP-2013-052-04A aux par. 11-12, vol. 1A; *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 253, 257-259.

21. *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, à la p. 260.

22. Pièce AP-2013-052-06A à la p. 25, vol. 1A.

23. *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, à la p. 152.

24. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, à la p. 34.

25. *Ibid.* aux pp. 72-73, 93.

26. *Ibid.* à la p. 74.

27. Pièce AP-2013-052-06A, onglet 4 aux pp. 17-18, onglet 9 aux pp. 58-59, vol. 1A; pièce AP-2013-052-11A, onglet 9 aux pp. 37-43, vol. 1A.

47. Le Tribunal conclut donc que l'action des moteurs électriques, qui sont alimentés par la génératrice produisant de l'électricité au moyen du combustible diesel, est contrôlée par un conducteur, qui peut faire avancer, reculer, tourner et arrêter les roues du Portique et aussi, bien sûr, soulever des conteneurs. De plus, le Tribunal souligne que la présence d'un conducteur ne doit pas être vue comme un élément essentiel à la définition d'un véhicule telle que déterminée par la Cour fédérale.

48. En résumé, le fait que le Portique ne se déplace pas beaucoup n'est qu'une décision opérationnelle, compte tenu des contraintes dues à sa taille et à son lieu d'utilisation, mais ceci n'empêche pas que le Portique puisse se déplacer ou qu'il ait été conçu pour ce faire.

49. De plus, la présence de pistes de roulement renforcées sur les terminaux indique ici sans aucun doute que le terrain est aménagé pour que le Portique puisse se déplacer avec une charge sur une certaine distance<sup>29</sup>. Si le Portique ne transportait pas de conteneurs d'un lieu à un autre, il ne serait pas nécessaire de renforcer le sol avec du béton pour que ces déplacements se fassent sans risque d'affaissement du sol. Les éléments de preuve indiquent aussi que le Portique pourrait en fait se déplacer n'importe où, si le sol du terminal était soit renforcé à la grandeur, soit capable de le supporter<sup>30</sup>.

50. MGTP soutient également que le Portique se distingue du « LeTro-porter » en cause dans *Cast Terminals* étant donné la distance que ces deux appareils peuvent parcourir. Selon MGTP, le Portique est incontestablement un équipement beaucoup moins mobile que le « LeTro-porter » et ne peut transporter des conteneurs sur une aussi longue distance. Or, la distance de déplacement n'est pas un élément déterminant en soi et, de toute façon, celle-ci doit être considérée en rapport avec le type d'engin en question. De l'avis du Tribunal, le Portique peut aussi se déplacer sur une distance relativement longue, compte tenu de son gabarit énorme et des lieux dans lesquels il est utilisé.

51. Notant que la définition du terme « véhicule » fait principalement référence au transport de marchandises, MGTP allègue aussi qu'elle n'est pas une entreprise de transport mais plutôt une entreprise de manutention, de sorte qu'elle n'effectue pas de transport de marchandises dans le cadre de ses activités.

52. Or, le terme « manutention » est défini de la façon suivante : « Manipulation, déplacement manuel ou mécanique de marchandises, en vue de l'emmagasinage, de l'expédition et de la vente »<sup>31</sup>. Le Tribunal constate que cette définition inclut la notion de déplacement mécanique de marchandises. Ainsi, elle recoupe la notion de transport de marchandises retenue par la Cour fédérale dans *Cast Terminals* comme élément principal qui fait d'un engin un véhicule. L'exploitation d'une entreprise de manutention n'exclut pas en soi que les activités de manutention incluent le transport de marchandises.

53. De surcroît, rien n'indique dans la décision rendue dans l'affaire *Cast Terminals* que la compagnie demanderesse exploitait une entreprise de transport<sup>32</sup>. Cela n'a pas empêché la Cour fédérale de conclure que le « LeTro-porter » utilisé par elle au port de Montréal est un véhicule au sens de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*. En l'espèce, le Tribunal ne voit pas non plus en quoi le fait que MGTP exploite une entreprise de manutention viendrait empêcher de conclure que le Portique est un véhicule.

---

28. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, aux pp. 71-72; *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 174-175.

29. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, à la p. 35; *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 139-140.

30. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, aux pp. 106-107.

31. *Le Petit Robert*, 2009, s.v. « manutention ».

32. En fait, MGTP est l'entité qui a succédé à *Cast Terminals Inc.* et qui exploite maintenant cette même entreprise au port de Montréal. *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 125-126.

54. En conclusion, l'élément de base est la question de savoir si le Portique peut se déplacer avec une charge ou transporter des marchandises d'un endroit à un autre. Le Tribunal en vient à la conclusion que la réponse à cette question est clairement oui<sup>33</sup>. Les éléments de preuve démontrent également que le Portique peut se déplacer à une certaine vitesse, compte tenu de sa structure et de sa masse et du lieu dans lequel il a été conçu pour être utilisé (un terminal dans un port)<sup>34</sup>.

55. Donc, nous avons, en preuve factuelle, un Portique qui peut se déplacer sous le contrôle d'un conducteur, au moyen d'une génératrice fonctionnant au combustible diesel qui produit de l'électricité pour actionner les moteurs électriques propulsant ses roues<sup>35</sup>.

56. Selon les éléments de preuve prépondérants, le Tribunal conclut donc que le Portique est un véhicule au sens de l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*. En effet, selon la définition du terme « véhicule »<sup>36</sup> et l'interprétation donnée à ce terme par la Cour fédérale, nous sommes en présence d'un engin muni de quatre ensembles de quatre roues chacun, lequel peut être manœuvré par un conducteur et qui peut transporter des marchandises (des conteneurs). Les roues sont actionnées (propulsées) par des moteurs électriques, eux-mêmes raccordés à une génératrice qui produit l'électricité nécessaire et qui est alimentée pour ce faire avec du combustible diesel<sup>37</sup>.

57. À la lumière de ce qui précède, le Tribunal conclut également que l'électricité produite au moyen du combustible diesel acheté par MGTP a servi à faire fonctionner un véhicule. Par conséquent, le combustible diesel acheté par MGTP qui a servi à faire fonctionner ses portiques de stockage de conteneurs sur pneus dans ses terminaux au port de Montréal ne peut bénéficier de l'exemption prévue à l'alinéa 23(8)c) de la *Loi*.

## CONCLUSION

58. Pour les motifs qui précèdent, l'appel est rejeté.

Daniel Petit  
Daniel Petit  
Membre président

Jason W. Downey  
Jason W. Downey  
Membre

Jean Bédard  
Jean Bédard  
Membre

---

33. *Transcription de l'audience publique*, vol. 1, 20 octobre 2014, aux pp. 45-47; vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 154, 160-164.

34. Pièce AP-2013-052-11A, onglet 9 à la p. 7, vol. 1A.

35. *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, aux pp. 156-159.

36. Selon *Le Petit Robert*, « [...] Engin à roue(s) ou à moyen de propulsion, servant à transporter des personnes ou des marchandises [...] ». Pièce AP-2013-052-04A, onglet H, vol. 1A.

37. *Transcription de l'audience publique*, vol. 2, 21 octobre 2014, à la p. 202.