



[2022] 2 R.C.F. F-22

TRANSPORTS

Contrôle judiciaire d'une décision de Transports Canada informant la demanderesse que les véhicules électriques qu'elle tentait d'importer au Canada ne pouvaient l'être puisqu'ils n'étaient pas en conformité avec les normes de sécurité applicables aux véhicules conçus pour être utilisés sur la route — Selon la demanderesse, les véhicules en question sont des bicyclettes assistées qui sont exclues du régime de sécurité parce qu'elles sont conçues pour une utilisation hors route — Elle ajoute que l'interprétation qu'a faite le défendeur du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, C.R.C., ch. 1038 (le RSVA), selon lequel l'ancienne définition de « bicyclette assistée » n'est plus pertinente, est déraisonnable — La position de la demanderesse était que « les bicyclettes assistées ne pouvant atteindre la vitesse maximale de 32 km/h ne sont pas des « véhicules à usage restreint », et sont parfaitement conformes aux lois applicables au Canada » — Dans sa décision, le défendeur a expliqué que, selon la définition de « véhicule à usage restreint », le facteur le plus pertinent pour le décideur est celui de savoir si le véhicule a été conçu pour être utilisé sur la voie publique ou non — En appliquant cette approche aux véhicules de la demanderesse, le défendeur affirme que ceux-ci « semblent être capables de se mélanger au trafic routier. Ils sont équipés de clignotants avant et arrière, d'un phare, d'un feu d'arrêt, d'un support de plaque d'immatriculation, de rétroviseurs, etc. et semble[nt] conçus principalement en tant que motocyclette à vitesse limitée indiquant qu'ils ont été conçus pour un usage routier » — Il s'agissait de savoir si l'interprétation qu'a faite le défendeur du RSVA était déraisonnable — La phrase clé dans la présente affaire était la suivante : « n'est pas conçu pour être utilisé sur les voies publiques » — Même s'il n'y a pas de définition législative du terme « voies publiques », l'interprétation adoptée par le défendeur reflète l'usage courant de cette expression — Transports Canada a informé le public, incluant les importateurs, de leur interprétation du terme « conçu » — Cette interprétation reflète le contexte réglementaire et son objet primordial quant à la protection du public et de la sécurité routière — L'interprétation de la phrase « n'est pas conçu pour être utilisé sur la voie publique » adoptée par Transports Canada est raisonnable — La référence au terme « conçu » reflète l'intention du législateur de porter attention à la conception originale du fabricant, au lieu de mettre l'accent sur l'intention de l'importateur ou du consommateur — L'interprétation de Transports Canada correspond à cette intention — Les documents d'interprétations publiés par le défendeur afin d'aider les agents avec l'interprétation des termes connexes démontrent que le défendeur était au courant du fait que les nouvelles dispositions réglementaires ont des conséquences sur son évaluation des véhicules à basse vitesse, et qui sont conçus pour utilisation hors route — Cependant, on y mentionne également que la vitesse maximale en soi ainsi que l'utilisation prévue d'un véhicule ne sont pas déterminantes — Somme toute, l'interprétation de la phrase clé adoptée par Transports Canada correspond au texte, au contexte et au but des modifications du régime réglementaire, et l'analyse du décideur est claire et cohérente à la lumière de la preuve et des soumissions déposées par la demanderesse — Demande rejetée.

KOLO SCOOTER INC. C. CANADA (TRANSPORTS) (T-1004-21, 2023 CF 344, juge Pentney, motifs du jugement en date du 14 mars 2023, 24 p. + 2 p.)