

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

<b>FEDERAL COURT OF APPEAL COUR D'APPEL FÉDÉRALE</b>	
F I L E	13-AVR-2023
D	Francesca Lavictoire
D E P O S É	1
<b>MONTRÉAL, QC</b>	<b>1</b>

ENTRE:

**KOLO SCOOTER INC.**

Appelante

et

**LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

Intimé

---

---

**AVIS D'APPEL**

Formule 337

*Règle 337 des Règles des Cours appels fédérales*

---

---

**À L'INTIMÉ :**

**UNE INSTANCE A ÉTÉ INTRODUE CONTRE VOUS** par l'appelant. La réparation demandée par celui-ci est exposée ci-après.

**LE PRÉSENT APPEL** sera entendu par la Cour aux date, heure et lieu fixés par l'administrateur judiciaire. À moins que la Cour n'en ordonne autrement, le lieu de l'audience sera celui choisi par l'appelant. Celui-ci demande que l'appel soit entendue Montréal.

**SI VOUS DÉSIREZ CONTESTER L'APPEL**, être avisé de toute procédure engagée dans le cadre de l'appel ou recevoir signification de tout document visé dans l'appel, vous-même ou un avocat vous représentant devez préparer un avis de comparution selon la formule 341A des *Règles des Cours fédérales* et le signifier à l'avocat de l'appelant ou, si ce dernier n'a pas retenu les services d'un avocat, à l'appelant lui-même, **DANS LES DIX JOURS** suivant la date à laquelle le présent avis d'appel vous est signifié.

**SI VOUS VOULEZ OBTENIR LA RÉFORMATION**, en votre faveur, de l'ordonnance faisant l'objet de l'appel, vous devez signifier et déposer un avis d'appel incident, selon la formule 341B des *Règles des Cours fédérales*, au lieu de signifier et de déposer un avis de comparution.

Des exemplaires des *Règles des Cours fédérales* ainsi que les renseignements concernant les bureaux locaux de la Cour et autres renseignements utiles peuvent être obtenus, sur demande, de l'administrateur de la Cour, à Ottawa (n° de téléphone 613-992-4238), ou à tout bureau local.

**SI VOUS NE CONTESTEZ PAS L'APPEL, UN JUGEMENT PEUT ÊTRE RENDU EN VOTRE ABSENCE SANS QUE VOUS RECEVIEZ D'AUTRE AVIS.**

Le 13 avril 2023,

Délivré par : \_\_\_\_\_  
Adresse du bureau local :  
COUR D'APPEL FÉDÉRALE  
30, rue McGill  
Montréal (Québec) H2Y 3Z7  
Téléphone : (514)-283-5200  
Télécopieur : (514)-283-6004

DESTINATAIRES : **PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA**  
ME JESSICA PIZZOLI  
**MINISTÈRE DE LA JUSTICE – CANADA**  
200, boul. René-Lévesque O.  
Tour Est, 9e étage  
Montréal (Québec) H2Z 1X4  
Téléphone : (514) -496-1065  
Télécopieur:(514)-496-7876  
Courriel : [jessica.pizzoli@justice.gc.ca](mailto:jessica.pizzoli@justice.gc.ca)  
Référence : 5000058262

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**

ENTRE:

**KOLO SCOOTER INC.**

Appelante

et

**LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

Intimé

---

---

**APPEL**

---

---

**L'APPELANTE INTERJETTE APPEL** à la Cour d'appel fédérale à l'égard du jugement rendu par l'Honorable William F. Pentney, juge à la Cour fédérale, le 14 mars 2023, dans le dossier T-1004-21 par lequel il rejette la demande en contrôle judiciaire à l'encontre de la décision du ministre des Transports (ci-après « **Transport Canada** ») datée du 25 mai 2021. Cette décision confirmait que les bicyclettes assistées de l'appelante Kolo Scooter Inc. (ci-après l'« **Appelante** ») étaient non-admissibles à l'importation au Canada ;

**L'APPELANTE DEMANDE** la réparation suivante :

**ACCUEILLIR** l'appel ;

**INFIRMER** le jugement de la Cour fédérale ;

**ACCUEILLIR** la demande en contrôle judiciaire de l'Appelante ;

**ACCORDER** toute autre réparation que cette honorable Cour estime appropriée ;

**LE TOUT** avec dépens devant toutes les instances.

**LES MOTIFS DE L'APPEL** sont les suivants :

**Traitement du dossier devant la Cour fédérale**

1. L'Appelante est une entreprise spécialisée dans l'importation de bicyclettes assistées électriques à des fins récréatives (ci-après les « **Bicyclettes** ») ;
2. Le 16 novembre 2020, l'Appelante a fait une commande de Bicyclettes auprès de Wuxi Guyue E-Vehicules Co. LTD (ci-après « **Wuxi** ») ;
3. Le 4 février 2021, aux termes du *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (marques nationales de sécurité et importation)*, les modifications du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (ci-après « **RSVA** ») liées à l'élargissement de la définition et au changement de nom de la catégorie réglementaire « bicyclette assistée » pour « véhicule à usage restreint » sont entrées en vigueur ;
4. À la suite d'une inspection par un agent de l'Agence des services frontaliers du Canada (ci-après « l'**ASFC** ») le 19 avril 2021, l'Appelante a été informée que ses Bicyclettes étaient prétendument inadmissibles à l'importation au Canada parce qu'elles n'étaient prétendument pas conformes au RSVA ;
5. Le 25 mai 2021, Transport Canada a confirmé à l'Appelante que ses Bicyclettes ne pouvaient être importées au pays (ci-après la « **Décision administrative** ») considérant que, selon l'analyse de Transport Canada, lesdites Bicyclettes ne se qualifiaient plus aux exceptions d'application du RSVA au regard des modifications législatives qui étaient entrées en vigueur le 4 février 2021 ;
6. Plus spécifiquement, Transport Canada motivait la Décision administrative en invoquant que les Bicyclettes de l'Appelante semblaient capables de se mélanger au trafic routier et que, conséquemment, celles-ci n'étaient donc plus des véhicules pouvant se qualifier à l'exception d'application des articles 2(1) et 4(2)b) du RSVA, tel qu'il appert de l'extrait suivant de la Décision administrative :

*« Les véhicules présentés 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 conçus principalement en tant que motocyclette à vitesse limitée indiquant qu'ils ont été conçus pour un usage routier. »*

*Votre cas a été examiné par plusieurs inspecteurs automobiles, dont moi-même. Les conclusions que vous a communiquées M. Thibodeau sont définitives. Vous n'avez pas fourni de preuves satisfaisantes pour modifier ces résultats. En tant que tels, ces véhicules sont inadmissibles car aucune preuve de conformité à la classe réglementée de motocyclette à vitesse limitée n'a été fournie. Notre position demeure la même les véhicules sont non-admissible à l'importation au Canada. » (sic)*

7. Le 22 juin 2021, l'Appelante demandait à la Cour fédérale de réviser et de casser la Décision administrative de Transport Canada aux motifs que ladite décision était déraisonnable et contraire à l'intention du législateur lorsqu'il a modifié les articles 2(1) et 4(2)b) du RSVA;
8. L'audition du dossier s'est tenue le 22 février 2022 ;
9. Le 14 mars 2023, le juge William Pentney (ci-après le « **Juge Pentney** ») de la Cour fédérale a rendu une décision en lien avec l'audition du 22 février 2022 (ci-après la « **Décision CF** »), et ce, plus d'un an après qu'il eut pris la cause en délibéré ;
10. Aux termes de la Décision CF, le Juge Pentney a conclu que l'interprétation que faisait Transport Canada des modifications réglementaires du RSVA était claire, conforme à leur contexte et à leur objet ;
11. Or, pour les raisons plus amplement exposées ci-après, le Juge Pentney a erré en fait et en droit dans le cadre de la Décision CF, le tout constituant des erreurs manifestes et dominantes ;
12. Plus spécifiquement, le Juge Pentney a commis les erreurs manifestes et dominantes suivantes :
  - A. Il a eu une compréhension erronée de la position présentée par l'Appelante ;
  - B. Il a motivé sa décision en utilisant l'objet de la loi habilitante du RSVA plutôt que celui du règlement modifiant le RSVA ;
  - C. Il a fait fi de la jurisprudence applicable en matière de contrôle judiciaire d'une décision de Transport Canada, soit l'arrêt *Macro Auto Leasing Inc. c. Canada (Transports)*, 2007 CF 521<sup>1</sup> ;
  - D. Il a fait fi du contexte de l'adoption du RSVA;

---

<sup>1</sup> *Macro Auto Leasing Inc. c. Canada (Transports)*, 2007 CF 521, par. 37-39.

E. Il a fait fi du pouvoir législatif des provinces en fonction du partage des pouvoirs entre elles et le gouvernement fédéral ;

F. Il a procédé à une analyse interprétative dichotomique du terme « conçu » de l'article 2(1) du RSVA, contrairement aux enseignements de la Cour suprême<sup>2</sup>, et n'a accordé aucune valeur probante à la preuve de l'Appelante quant à l'intention du fabricant des Bicyclettes et quant aux caractéristiques desdites Bicyclettes;

G. Il a omis de tenir compte du caractère arbitraire de la Décision administrative, notamment compte tenu des décisions antérieures de Transport Canada ;

13. Conséquemment, l'Appelante demande que la Décision CF soit renversée et qu'une ordonnance de cette Cour soit émise afin que la Décision administrative soit jugée déraisonnable au motif que Transport Canada a fait une interprétation erronée de la définition du terme « véhicule à usage restreint » au sens de l'article 2(1) du RSVA ;

14. L'Appelante peut interjeter appel devant la Cour d'appel fédérale puisque la Cour fédérale a rendu une décision entachée d'une erreur mixte de fait et de droit;

### **Remarques préliminaires :**

15. Dans le cadre d'un appel à la Cour d'appel fédérale et lorsqu'il est question d'une question mixte de fait et de droit, la norme de contrôle applicable est celle de l'erreur manifeste et dominante<sup>3</sup> ;

16. Dans de telles circonstances, à savoir quand le juge de première instance commet une erreur manifeste et dominante, ses conclusions doivent être infirmées<sup>4</sup> ;

17. Par conséquent, l'Appelante requiert que le dossier soit ultimement renvoyé au décideur administratif (Transport Canada) afin qu'il rende une décision conforme aux enseignements de cette Cour ;

### **A. Le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en ayant eu une compréhension erronée de la position présentée par l'Appelante**

---

<sup>2</sup> Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov, 2019 CSC 65, par. 121.

<sup>3</sup> Housen c. Nikolaisen, 2002 CSC 33, par. 49 et 60.

<sup>44</sup> *Ibid*, par. 1.

18. Le Juge Pentney erre quant à son interprétation de la position de l'Appelante et quant à la modification législative à analyser, biaisant et entachant ainsi son analyse de la Décision administrative ;

Quant à la catégorie réglementaire à analyser

19. Au paragraphe 8 des motifs de la Décision CF, le Juge Pentney prétend que l'Appelante demande une reconsidération de la Décision administrative au motif que la définition réglementaire de « motocyclette à usage restreint » a été modifiée et renommée « véhicule à usage restreint », ce qui lui permettrait donc d'être exclu de l'application réglementaire du RSVA :

*« [8] Kolo a demandé une reconsidération de la décision. La demanderesse soutient que la définition de la catégorie réglementaire de « motocyclette à usage restreint » a été modifiée et renommée « véhicule à usage restreint » et que :*

*Tout véhicule que constitue une motocyclette à usage restreint aujourd'hui et qui constituera un véhicule à usage restreint dans l'avenir s'il ne peut pas atteindre une vitesse maximale de 32 km/h... ne sera plus considéré comme faisant partie de la catégorie réglementaire. » (sic).*

20. Cependant, selon la preuve administrée en première instance, la position de l'Appelante est plutôt à l'effet que ses Bicyclettes faisaient partie de l'ancienne catégorie réglementaire « bicyclette assistée », laquelle catégorie est maintenant incluse aux termes de la nouvelle définition de « véhicule à usage restreint »;

21. En effet, l'Appelante a démontré, par une preuve non contredite, qu'avant la modification législative, une catégorie précise existait pour les « bicyclettes assistées » qui n'étaient pas soumises au RSVA en raison de leur exclusion à l'Annexe III du RSVA :

*« **2 (1) Bicyclette assistée** Véhicule qui répond aux conditions suivantes :*

- a) il a un guidon et est équipé de pédales;*
- b) il est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol;*
- c) il peut être propulsé par l'effort musculaire;*
- d) il est muni d'un ou de plusieurs moteurs électriques ayant, seul ou en groupe, les caractéristiques suivantes :*

*(i) la puissance totale nominale de sortie continue, mesurée à l'arbre de chaque moteur, ne dépasse pas 500 W,*

*(ii) s'il est enclenché par l'effort musculaire, la propulsion par le moteur cesse dès que cesse l'effort,*

*(iii) s'il est enclenché par une commande d'accélération, la propulsion par le moteur cesse dès que sont appliqués les freins,*

*(iv) il n'a plus d'effet d'entraînement lorsque la vitesse de la bicyclette assistée atteint 32 km/h sur un terrain plat;*

*e) il porte une étiquette, apposée par le fabricant de façon inamovible et bien en évidence, qui précise dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'une bicyclette assistée au sens du présent paragraphe;*

*f) il est équipé de l'un des dispositifs de sécurité suivants :*

*(i) un mécanisme marche-arrêt pour partir et arrêter le moteur électrique, lequel est distinct de la commande d'accélération et est installé de façon à pouvoir être actionné par le conducteur,*

*(ii) un mécanisme qui empêche l'enclenchement du moteur avant que la bicyclette n'ait atteint la vitesse de 3 km/h;*

**4 (1)** *Pour l'application des articles 4 et 5 de la Loi, les catégories de véhicules prévues à l'annexe III et le véhicule incomplet sont des catégories réglementaires. [...] » (sic).*

22. En retenant erronément que l'Appelante considérait que ses Bicyclettes devaient être analysées sous la catégorie réglementaire « motocyclette à usage restreint », le Juge Pentney s'est retrouvé à analyser la mauvaise modification réglementaire en fonction d'arguments relatif à une autre modification du RSVA ;

23. Conséquemment, le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en négligeant de considérer avec exactitude la modification législative du RSVA plaidée par l'Appelante ;

#### Quant à la position de l'Appelante

24. Au surplus, paragraphe 9 des motifs de la Décision CF, il appert que le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en faisant totalement erreur sur la position présentée par l'Appelante :

*[9] En résumé, la position de la demanderesse est à l'effet 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. » (sic).*

25. Contrairement à l'affirmation du Juge Pentney, la position de l'Appelante est plutôt à l'effet que les Bicyclettes ne pouvant atteindre la vitesse maximale de



32 km/h peuvent être des « véhicules à usage restreint » aux termes du RSVA, car elles n'ont pas été conçues pour être utilisées sur les voies publiques, et donc qu'elles sont exclues du régime d'application du RSVA;

26. Dès lors, la position de l'Appelante retenue par le Juge Pentney démontre, sans l'ombre d'un doute, son incompréhension totale des représentations et de la preuve soumise par l'Appelante ;

**B. Le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en interprétant l'objet de la loi habilitante du RSVA plutôt que du règlement modifiant le RSVA**

27. Le Juge Pentney, au regard de la preuve présentée en première instance, a commis une erreur manifeste et dominante en interprétant l'objet de la loi habilitante du RSVA plutôt que l'objet du RSVA afin d'analyser la modification législative du RSVA en ce que :

- 1) La preuve a démontré que l'objectif de la modification réglementaire du RSVA était de limiter les types de véhicules faisant partie de la catégorie réglementaire permettant d'exclure les véhicules hors route à basse vitesse ;
- 2) L'Appelante a prouvé que la modification législative du RSVA visait alors à réduire le fardeau réglementaire imposé aux véhicules hors route à basse vitesse, permettant ainsi de faciliter l'importation de véhicules à usage restreint non réglementé ;
- 3) La preuve a démontré que la *Loi sur la sécurité automobile* (ci-après « **LSA** ») n'a pas été modifiée suivant les modifications aux RSVA ;
- 4) Or, aux paragraphes 54 et 64 des motifs de la Décision CF, le Juge Pentney a fait totalement abstraction de la preuve présentée sur les objectifs de la modification législative du RSVA et a plutôt décidé d'analyser les objectifs de la LSA :

*« [54] L'interprétation de Transport Canada reflète le contexte réglementaire et son objet primordial quant à la protection du public et de la sécurité routière. Par exemple, la référence aux « éléments facilement détachables » et la façon dont la compagnie fait la promotion du véhicule démontrent que Transport Canada a appliqué son expertise réglementaire lors de son interprétation du sens des termes du RSVA.*

[...]

*[64] [...] Le fait que Transport Canada privilégiera l'interprétation qui contribuera le plus possible à assurer la sécurité des routes et de leurs usagers est également cohérent avec la loi qui sous-tend le régime réglementaire. » (sic).*

- 5) Bien qu'il ne soit pas contesté que l'objectif de la LSA s'inscrit dans des considérations de protection du public et de sécurité routière, le Juge Pentney devait interpréter le RSVA et non la LSA ;
- 6) Dès lors, le Juge Pentney a erré en tentant de substituer l'objectif de la LSA à celui des modifications législatives du RSVA ;

**C. Le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en faisant fi de la jurisprudence en pareille matière (Macro Auto Leasing Inc. c. Canada (Transports), 2007 CF 521, par. 37-39.)**

28. Le Juge Pentney erre en droit en affirmant qu'il est raisonnable de privilégier une interprétation de la modification réglementaire conforme aux objectifs de sécurité de la LSA plutôt qu'aux objectifs du RSVA :

*[64] La décision prise en l'espèce est compatible avec l'approche élaborée dans le document, et concorde avec le texte, le contexte et le but du régime créé par les modifications du RSVA. Le fait que Transport Canada privilégiera l'interprétation qui contribuera le plus possible à assurer la sécurité des routes et de leurs usagers est également cohérent avec la loi qui sous-tend le régime réglementaire. » (sic).*

*[nos soulignements]*

29. En motivant sa décision de la sorte, le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante dans l'interprétation de la jurisprudence en pareille matière :

- 1) Dans l'affaire *Macro Auto Leasing Inc. c. Canada (Transports), 2007 CF 521*<sup>5</sup>, il a été reconnu que Transport Canada ne peut justifier une interprétation très large d'un terme d'une loi pour des considérations de sécurité, allant de ce fait à l'encontre de la volonté du législateur :

*« [38] Je comprends fort bien l'argument de Transports Canada. Mais je ne vois pas comment des considérations de sécurité pourraient justifier que Transports Canada considère le contenu du conteneur comme des véhicules étant donné qu'un amateur peut acheter un ensemble de pièces à assembler, trouver d'autres pièces chez des*

---

<sup>5</sup> *Supra* note 1.

*ferrailleurs ou ailleurs et assembler, sans que Transports Canada ait son mot à dire, une voiture en parfait état de marche. [...]*

*[39] Je ne peux pas conclure que des considérations de sécurité justifient l'adoption de l'interprétation très large du mot « peut » que préconise Transports Canada. » (sic »)*

- 2) Les faits dans les deux causes ont de nombreuses similarités et les conclusions, sur des questions similaires de droit et de faits, sont contradictoires, ce qui justifie la présente Cour d'intervenir dans le cadre de la présente instance ;
- 3) Ainsi, le Juge Pentney a fait fi du droit en vigueur et de la jurisprudence en lien avec l'interprétation qui doit être faite de la législation applicable aux activités de Transport Canada;

**D. Le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en faisant fi du contexte de l'adoption du RSVA;**

30. Au surplus, le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en négligeant, dans le cadre son analyse interprétative de l'article 2(1) du RSVA, de donner une valeur probante appropriée au *Résumé de l'étude d'impact de la réglementation du Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (marques nationales de sécurité et importation)*, DORS/2020-22 (ci-après la « **Résumé** »), lequel Résumé précise de façon exhaustive l'intention du législateur aux termes des modifications réglementaires du RSVA ;

- 1) La preuve non contredite démontre que les modifications au RSVA ont été faites suivant les négociations du nouvel accord de libre-échange nord-américain ;
- 2) L'Appelante a établi, par preuve non contredite, que les modifications au RSVA visaient à améliorer l'harmonisation entre le Canada et les États-Unis et réduire le fardeau réglementaire imposé aux véhicules hors route à basse vitesse ;
- 3) L'Appelante a établi, par preuve non contredite, que l'interprétation que fait Transport Canada des modifications du RSVA a plutôt pour résultante d'augmenter le fardeau réglementaire de ses Bicyclettes, de créer une divergence entre le Canada et les États-Unis et de faire entrave à l'accord de libre-échange nord-américain ;

- 4) Malgré ce qui précède, le Juge Pentney a refusé ou négligé de traiter du contexte de l'adoption des modifications au RSVA aux termes de la Décision CF ;
- 5) En faisant fi du fait que les modifications du RSVA visaient à faciliter l'importation de véhicules à usage restreint non réglementés au nom du développement et de l'harmonisation des marchés, les conclusions du Juge Pentney s'avèrent erronées, n'étant pas contextualisées ;
31. En outre, le Juge Pentney a erré en référant presque exclusivement à une communication publiée par Transport Canada sur son site Web, intitulée « Véhicules hors routes – Sont-ils réglementés? » (ci-après la « **Publication** »), comme document central de son analyse de l'interprétation de l'article 2(1) du RSVA, l'empêchant ainsi d'interpréter les termes du RSVA dans son contexte global, conformément aux enseignements de la Cour suprême<sup>6</sup>;

**E. Le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en faisant fi du pouvoir législatif des provinces en fonction du partage des pouvoirs entre elles et le gouvernement fédéral ;**

32. Contrairement aux conclusions du Juge Pentney, il n'appartient pas aux autorités fédérales de légiférer sur l'utilisation des Bicyclettes sur les routes canadiennes :

*« [64] [...] Le fait que Transport Canada privilégiera l'interprétation qui contribuera[...] le plus possible à assurer la sécurité des routes et de leurs usagers est également cohérent avec la loi qui sous-tend le régime réglementaire. » (sic).*

33. Tel que l'Appelante l'a démontré par une preuve non contredite, les provinces et territoires ont le pouvoir de décider d'autoriser ou non l'utilisation de véhicules à basse vitesse sur leur territoire et de définir les conditions de cette utilisation ;
34. Une interprétation restrictive des définitions prévues à l'article 2(1) du RSVA octroie un pouvoir législatif plus grand au gouvernement fédéral que ce que prévoit le partage des compétences, ce qui a totalement été ignoré par le Juge Pentney ;
35. Dès lors, le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en faisant fi du pouvoir législatif des provinces d'agir en ce qui a trait à l'utilisation des Bicyclettes et en ignorant tout argument de l'Appelante fait en ce sens aux termes de la Décision CF;

---

<sup>6</sup> Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (re), [1998] 1 RCS 27, par. 21.

**F. Le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en faisant une analyse interprétative dichotomique du terme « conçu » de l'article 2(1) du RSVA, contrairement aux enseignements de la Cour suprême<sup>7</sup>, et n'accordant pas de valeur probante à la preuve de l'Appelante quant à l'intention du fabricant des Bicyclettes et des caractéristiques desdites Bicyclettes;**

36. Le Juge Pentney a commis des erreurs manifestes et dominantes dans son interprétation du terme « conçu » ;

37. Aux termes de la Publication du site Web de Transport Canada, preuve non contredite et considérée par le Juge Pentney, les termes « conçu exclusivement pour un usage hors route ou non » doivent être analysés au regard des critères suivants :

- L'intention du fabricant ;
- Caractéristiques du véhicule (ne devant pas être limitées aux éléments facilement détachables) ;
- Aide du fabricant pour enregistrer le véhicule pour un usage routier ;
- Promotion du véhicule ;

38. Malgré le fait que le Juge Pentney concède au paragraphe 53 de la Décision CF que les critères de la Publication sont essentiels pour analyser le caractère raisonnable de l'interprétation que fait Transport Canada de l'article 2(1) du RSVA, il n'en fait pas l'analyse et n'accorde aucune valeur probante à la preuve de l'Appelante à ce titre, biaisant son interprétation en faveur de la position de Transport Canada :

- 1) La preuve non contestée démontre que le premier critère afin d'identifier un véhicule comme ayant un usage strictement limité à ce qui n'est pas des voies publiques est l'intention initiale du concept du fabricant quant à l'utilisation qui doit en être faite ;
- 2) Le Juge Pentney le reconnaît d'ailleurs explicitement dans la Décision CF que :

*« [59] La référence au terme « conçu » reflète l'intention du législateur de porter attention à la conception originale du fabricant, au lieu de mettre l'emphase sur l'intention de l'importateur ou du consommateur. » (sic).*

---

<sup>7</sup> Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov, 2019 CSC 65, par. 121.

- 3) L'Appelante a clairement démontré, par une preuve non contredite, que le fabricant de ses Bicyclettes conçoit exclusivement des véhicules pour usage hors route, ce qui a été écarté par le Juge Pentney, malgré qu'il ait soulevé l'incongruité de la position de Transport Canada à ce sujet :

*« [65] Par rapport à la lettre de Wuxi, je conviens que Transport Canada lui a accordé peu de poids. Mais la politique du défendeur est claire : les déclarations des fabricants ne sont pas contraignantes. Considérant le contexte et le but du régime législatif de protéger la sécurité du public, c'est une approche raisonnable. » (sic).*

- 4) Dans les faits, le seul critère auquel le Juge Pentney a accordé une importance est celui des caractéristiques des véhicules, mais uniquement en ce qui a trait aux éléments facilement détachables :

*« [54] L'interprétation de Transport Canada reflète le contexte règlementaire et son objet primordial quant à la protection du public et de la sécurité routière. Par exemple, la référence aux « éléments facilement détachables » et la façon dont la compagnie fait la promotion du véhicule démontrent que Transport Canada a appliqué son expertise règlementaire lors de son interprétation du sens des termes du RSVA. » (sic).*

- 5) Le Juge Pentney commet une erreur manifeste et dominante dans son analyse des caractéristiques des Bicyclettes en prenant exclusivement en considération les éléments détachables des Bicyclettes de l'Appelante, alors que la Publication utilisée par le Juge Pentney dans le cadre de son analyse stipule spécifiquement que :

*« [53] [...] Ces caractéristiques de conception ne doivent pas être limitées aux éléments facilement détachables tels que des miroirs, des lampes ou des pneus, mais devraient inclure des fonctionnalités telles que les caractéristiques d'une suspension ou d'une transmission et autres que l'on retrouve uniquement sur des véhicules conçus exclusivement pour une utilisation sur des surfaces non préparées; » (sic).*

- 6) Le Juge Pentney n'a considéré dans le cadre de son analyse que les composantes détachables des Bicyclettes et ce, sans exposer les raisons pour lesquelles il n'a tenu compte que de cet élément ;
- 7) Dès lors, le Juge Pentney erre en affirmant, à plusieurs reprises dans le cadre de sa décision que Transport Canada interprète

raisonnablement le RSVA au regard des éléments détachables des Bicyclettes de l'Appelante :

*« [54 ] [...] Par exemple, la référence aux « éléments facilement détachables » et la façon dont la compagnie fait la promotion du véhicule démontrent que Transport Canada a appliqué son expertise réglementaire lors de son interprétation du sens des termes du RSVA. » (sic).*

*[...]*

*« [57] De plus, Kolo soutient que le défendeur a mis trop d'emphase sur des détails détachables au lieu d'examiner les composantes essentielles des véhicules, c'est-à-dire la puissance du moteur, la vitesse maximale, et les autres composantes indiquant que les deux modèles qu'elle veut importer sont conçus pour une utilisation hors route. (sic).*

*[58] Je ne suis pas persuadé par les arguments de Kolo. L'interprétation de la phrase « n'est pas conçu pour être utilisé sur la voie publique » adoptée par Transport Canada est raisonnable. Plusieurs éléments étayent mon constat sur ce point. » (sic).*

*[...]*

*« [72] Dans sa décision, Transport Canada met l'accent sur d'autres éléments de la conception des véhicules, en particulier les caractéristiques de sécurité routière et les caractéristiques communément associées à l'utilisation sur une voie publique. Il précise qu'il a approuvé d'autres importations parce que les véhicules ont été fabriqués avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. » (sic).*

- 8) Au surplus, en plus de ne considérer uniquement la preuve de Transport Canada portant sur les caractéristiques détachables des Bicyclettes, le Juge Pentney a négligé de prendre en considération toutes les caractéristiques des Bicyclettes de l'Appelante ayant fait l'objet de la preuve de cette dernière, lesquelles démontraient pourtant clairement que l'intention du fabricant était qu'elles ne se soient pas destinées à une utilisation sur les voies publiques ;
- 9) De façon plus précise, les éléments suivants ont été complètement écartés de l'analyse du Juge Pentney :
  - A. Les modèles Écolo et Faster K1 ont une vitesse à 1.6 km est inférieure à 32 km/h ;

- B. Le modèle Écolo est publicisé par Wuxi comme étant conçu pour la balade hors-piste et plus précisément pour la circulation sur les pistes cyclables, les terrains privés et les espaces de camping ;
- C. Le modèle Écolo n'est pas muni d'un plancher ni d'une marche à pied obligeant l'utilisateur à conduire avec ses pieds sur les pédales, au même titre qu'une simple bicyclette ;
- D. Le modèle Faster K1 est conçu et fabriqué par Wuxi pour circuler exclusivement sur des chemins hors-route tels que des espaces de camping, des pourvoiries et des routes privées ;

**G. Le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en omettant de tenir compte du caractère arbitraire de la Décision administrative et des décisions antérieures de Transport Canada**

39. Le Juge Pentney a commis une erreur manifeste et dominante en concluant que Transport Canada a donné une explication raisonnable pour justifier les différences dans le traitement de ses décisions d'importation au regard de son interprétation du RSVA, notamment ce que ;
- 1) Il omet complètement de se pencher sur le fait que Transport Canada a accepté l'importation de véhicules affichant les mêmes caractéristiques que les Bicyclettes de l'Appelante, et ce après l'entrée en vigueur de la modification réglementaire du 4 avril 2021, faisant de ces décisions des traitements différentiels;
  - 2) Il néglige complètement de traiter du fait que les décisions arbitraires de Transport Canada occasionnées par son interprétation des modifications du RSVA perdurent encore à ce jour ;
  - 3) Il néglige complètement de considérer la preuve non contredite que les agents de Transport Canada traitent les importations de Bicyclettes au cas pas cas, sans se soucier de l'uniformité de leur décision et en modifiant leur interprétation du RSVA au gré des importations ;
  - 4) Il ne fait aucune analyse du fait que la date de fabrication ne peut justifier que les compétiteurs peuvent importer des modèles similaires à ceux de l'Appelante ;
40. Le juge de première instance a ainsi erré en ne considérant pas le caractère arbitraire de la décision de Transport Canada ;



41. Compte tenu de ce qui précède, le Juge Pentney fait fi de la preuve présentée par l'Appelante et du droit applicable ;

42. Le Juge Pentney a erré en faits en en droit de manière manifeste et dominante en concluant que la décision de Transport Canada dans cette affaire était raisonnable et que l'interprétation de Transport Canada des modifications réglementaires était claire, conforme à leur contexte et à leur objet ;

**POUR CES MOTIFS**, plaise au tribunal d'accueillir l'appel, renverser le jugement de première instance afin de déclarer la décision de Transport Canada comme étant déraisonnable et retourner le dossier à Transport Canada afin qu'il rende une décision conforme aux enseignements de cette Cour.

Le 13 avril 2023



**DUNTON RAINVILLE S.E.N.C.R.L.**

Me Carole-Anne Pelletier

Me Dominique Gilbert

[capelletier@duntonrainville.com](mailto:capelletier@duntonrainville.com)

1802, rue King Ouest, bureau 240

Sherbrooke (Québec) J1J 0A2

Téléphone : (819) -481-0324

Télécopieur : (819) -481-0337

Référence : 100160

JE CERTIFIE que le document ci-dessus est une copie conforme à  
l'original déposé à / émis par la Cour le \_\_\_\_\_ jour  
de 13-avr-2023 \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_

Daté ce \_\_\_\_ jour de 13 avril 2023 \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Les documents suivants sont présentés à l'appui de l'avis d'appel :**

1. Les articles 2(1) et 4(2) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*
2. Les règles de la Cour Fédérale, DORS/98-106;
3. La Loi sur la Cour fédérale, L.R, C (1985), ch. F.7;
4. Toutes autres règles de droit sur lesquelles les procureurs de la partie demanderesse pourraient s'appuyer afin de soutenir la présente demande de contrôle judiciaire et qui seraient autorisées par l'un des honorables juges de cette Cour;
5. Doctrine et plus spécifiquement le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation du Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile (marques nationales de sécurité et importation), DORS/2020-22, Gazette du Canada, Parties II, volume 154, numéro 4;.
6. Jurisprudence et notamment les arrêts suivants :
  - *Housen c. Nikolaisen*, 2002 CSC 33
  - *Macro Auto Leasing Inc. c. Canada (Transports)*, 2007 CF 521
  - *Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov*, 2019 CSC 65;
  - *Canada (Procureur général du Canada) c. Mavi*, 2011 CSC;
  - *Global Marine Systems Ltd. c. Canada (Transports)*, 2020 CF 414;
7. Toutes autres informations ou documents sur lesquels les procureurs de l'Appelante pourraient s'appuyer pour soutenir le présent avis d'appel et qui seraient autorisés par l'un des honorables juges de cette Cour;

Le 13 avril 2023



---

**DUNTON RAINVILLE S.E.N.C.R.L.**

Me Carole-Anne Pelletier

Me Dominique Gilbert

[capelletier@duntonrainville.com](mailto:capelletier@duntonrainville.com)

1802, rue King Ouest, bureau 240

Sherbrooke (Québec) J1J 0A2

Téléphone : (819) -481-0324

Télécopieur : (819) -481-0337

Référence : 100160

N°

---

COUR D'APPEL FÉDÉRALE

---

KOLO SCOOTER INC.

APPELANTE

et

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

INTIMÉ

---

AVIS D'APPEL

FORMULE 337

Règle 337 des *Règles des Cours appels fédérales*

---

ORIGINAL

---

BG 4795 N/D 100160

---

Me Carole-Anne Pelletier /  
Dominique Gilbert

**DUNTON RAINVILLE**  
AVOCATS et NOTAIRES  
LAWYERS and NOTARIES

1802, rue King Ouest, bureau 240  
Sherbrooke (Québec) J1J 0A2  
Notifications : [notification@duntonrainville.com](mailto:notification@duntonrainville.com)  
Téléphone : 819 481-0324 Télécopieur : 819 481-0337  
DUNTON RAINVILLE s.e.n.c.r.l.