

Dossier : 2008-1496(CPP)

ENTRE :

THE TORONTO PARKING AUTHORITY,

appelante,

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL,

intimé,

et

SAADATOLLAH AKBARIAN-BORUJENI, LEMMA BEDADA,  
LENNOX CLARKE, KEVIN JAMES GAUTHIER,  
ZEWDU GEBRE-HIWET, D. CHARMAINE HUNTER,  
GEORGE MANDRAPILIAS, MARY CLARE MAYO,  
JIM McMAHON, THOMAS PHILLIPS, JEMBERE SEYOUM,  
TOM TSANIS, ABDOLREZA MILANINIA, MICHAEL KOO,  
MANUEL CORDEIRO, LILY LEE, MOZHTTN MARCA,  
GINA TUCCIARONE, DEBORAH KEANE, ALICIA NGUYEN,  
NANCY McCART et GUS GEORGAKOPOULOS,

intervenants.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

---

Appels entendus sur preuve commune avec les appels de  
*Lorne Bolte, 2007-4359(IT)I* et *2008-1522(CPP)* les 15, 16 et 17 juin et le  
12 novembre 2009, à Toronto (Ontario).

Devant : L'honorable juge T.E. Margeson

Comparutions :

Avocat de l'appelante :	M <sup>e</sup> David Brady
Avocate de l'intimé :	M <sup>e</sup> Samantha Hurst
Avocat des intervenants :	M <sup>e</sup> David Brady

---

**JUGEMENT MODIFIÉ**

Les appels interjetés conformément à l'article 28 du *Régime de pensions du Canada* sont rejetés, et la décision que le ministre du Revenu national a rendue à l'égard de l'appel interjeté devant lui en vertu de l'article 27 du Régime est confirmée, les dépens étant adjugés à l'intimé.

Signé à New Glasgow (Nouvelle-Écosse), ce 12<sup>e</sup> jour d'avril 2010.

« T.E. Margeson »

---

Juge Margeson

Traduction certifiée conforme  
ce 6<sup>e</sup> jour de juillet 2010.

Claude Leclerc, LL.B

Dossier : 2007-4359(IT)I

ENTRE :

LORNE BOLTE,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

---

Appels entendus sur preuve commune avec les appels de la  
*Toronto Parking Authority, 2008-1496(CPP)* et de *Lorne Bolte,*  
*2008-1522(CPP)* les 15, 16 et 17 juin et le 12 novembre 2009,  
à Toronto (Ontario).

Devant : L'honorable juge T.E. Margeson

Comparutions :

Avocat de l'appelant :

M<sup>e</sup> David Brady

Avocate de l'intimée :

M<sup>e</sup> Samantha Hurst

---

**JUGEMENT MODIFIÉ**

Les appels des nouvelles cotisations établies en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour les années d'imposition 2003, 2004 et 2005 sont rejetés, et les nouvelles cotisations établies par le ministre sont confirmées, les dépens étant adjugés à l'intimée.

Signé à **New Glasgow (Nouvelle-Écosse)**, ce **12<sup>e</sup>** jour d'avril 2010.

« T.E. Margeson »

---

Juge Margeson

Traduction certifiée conforme  
ce 6<sup>e</sup> jour de juillet 2010.

Claude Leclerc, LL.B

Dossier : 2008-1522(CPP)

ENTRE :

LORNE BOLTE,

appellant,

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL,

intimé,

et

**THE TORONTO PARKING AUTHORITY,**

**intervenante.**

---

**Appel** entendu sur preuve commune avec les appels de la  
*Toronto Parking Authority, 2008-1496(CPP)* et de *Lorne Bolte,*  
*2007-4359(IT)* les 15, 16 et 17 juin et le 12 novembre 2009,  
à Toronto (Ontario).

Devant : L'honorable juge T.E. Margeson

Comparutions :

Avocat de l'appellant : M<sup>c</sup> David Brady  
Avocate de l'intimé : M<sup>c</sup> Samantha Hurst  
Avocat de l'**intervenante** : M<sup>c</sup> David Brady

---

**JUGEMENT MODIFIÉ**

L'appel interjeté conformément à l'article 28 du *Régime des pensions du Canada* est rejeté, et la décision que le ministre du Revenu national a rendue à l'égard de l'appel interjeté devant lui en vertu de l'article 27 du Régime est confirmée, les dépens étant adjugés à l'intimé.

Signé à **New Glasgow (Nouvelle-Écosse)**, ce **12<sup>e</sup>** jour d'avril 2010.

« T.E. Margeson »

---

Juge Margeson

Traduction certifiée conforme  
ce 6<sup>e</sup> jour de juillet 2010.

Claude Leclerc, LL.B

Référence : 2010 CCI 193

Date : 20100412

Dossier : 2008-1496(CPP)

ENTRE :

THE TORONTO PARKING AUTHORITY,

appelante,

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL,

intimé,

et

SAADATOLLAH AKBARIAN-BORUJENI, LEMMA BEDADA,  
LENNOX CLARKE, KEVIN JAMES GAUTHIER,  
ZEWDU GEBRE-HIWET, D. CHARMAINE HUNTER,  
GEORGE MANDRAPILIAS, MARY CLARE MAYO,  
JIM McMAHON, THOMAS PHILLIPS, JEMBERE SEYOUM,  
TOM TSANIS, ABDOLREZA MILANINIA, MICHAEL KOO,  
MANUEL CORDEIRO, LILY LEE, MOZHTTN MARCA,  
GINA TUCCIARONE, DEBORAH KEANE, ALICIA NGUYEN,  
NANCY McCART et GUS GEORGAKOPOULOS,

intervenants.

Dossier : 2007-4359(IT)I

ET ENTRE :

LORNE BOLTE,

appelant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

ET ENTRE :

LORNE BOLTE,

appelant,

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL,

intimé,

et

**THE TORONTO PARKING AUTHORITY**

**intervenante.**

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

### **MOTIFS MODIFIÉS DU JUGEMENT**

Le juge Margeson

[1] Les présentes affaires ont été entendues sur preuve commune. Ni Lorne Bolte ni les intervenants n'ont voulu prendre part à l'audience, bien qu'on les eût informés de leurs droits à cet égard.

[2] Le ministre du Revenu national (le « ministre ») a établi une cotisation à l'égard de chacun des appelants pour les années d'imposition 2003, 2004 et 2005 en ce qui concerne des [TRADUCTION] « avantages relatifs au stationnement » compte tenu du fait qu'il s'agissait d'avantages imposables et que, cela étant, des cotisations au Régime de pensions du Canada devaient être versées conformément à l'alinéa 6(1)a) et au paragraphe 12(1) du *Régime de pensions du Canada* (le « Régime ») et à l'alinéa 6(1)a) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (la « LIR »).

[3] Sauf dans le cas de Lorne Bolte, les dépenses en question ont trait à la part des cotisations à verser par la Toronto Parking Authority. L'appel interjeté par M. Bolte a trait à l'impôt sur le revenu et au Régime de pensions du Canada.

La preuve

[4] Gwyn Thomas a témoigné travailler pour la Toronto Parking Authority (la « TPA ») depuis 34 ans. Il est président de la TPA depuis 2007 et, de 2003 à

2007, il était vice-président de la TPA; auparavant, il était directeur et d'autres directeurs relevaient de lui. La TPA possède des garages de stationnement dotés de gardiens ainsi que des installations sans gardiens; de plus, elle possède des distributrices de billets de stationnement en bordure de la rue et, auparavant, elle possédait des parcomètres.

[5] La TPA est une commission municipale qui est exploitée indépendamment de la ville de Toronto. Elle a son propre conseil d'administration, dont les membres sont nommés par la ville.

[6] La commission est exploitée en tant qu'entreprise; elle remet plus de 75 p. 100 de ses bénéfices à la ville, les 25 p. 100 restants étant conservés par la commission pour le programme d'immobilisations. En 2009, les recettes se sont élevées à 50 millions de dollars.

[7] M. Thomas a identifié les pièces A-1, A-2 et A-3, qui ont été admises sur consentement. La carte indique les parcs non dotés de gardiens (en jaune), les parcs dotés de gardiens (en vert) et les parcs de la Toronto Transit Commission (en rouge) exploités par la TPA en vertu d'un contrat de gestion.

[8] Aux termes de la convention collective, il y a deux catégories d'employés, les gardiens et les préposés à l'entretien. Les électriciens et les techniciens appartiennent à la catégorie M1, les employés moins qualifiés font partie de la catégorie M2, qui s'occupe de l'équipement, et les manœuvres appartiennent à la catégorie M3.

[9] La convention collective traite du nombre restreint de permis de stationnement accordés aux employés, permis que ces derniers peuvent utiliser lorsqu'ils ne travaillent pas, mais elle ne dit rien au sujet du stationnement pendant les périodes de travail. La question de savoir s'il s'agissait d'un avantage accordé aux employés n'a jamais été abordée. Si un employé ne se rend pas au travail en voiture, aucune allocation ne lui est versée.

[10] Au cours des années en cause en l'espèce, la TPA possédait 30 parcs dotés de gardiens et 170 parcs sans gardiens.

[11] Le tarif variait d'un parc à l'autre. Il y a un tarif mensuel et un tarif spécial pour les événements.

[12] Les employés sont parfois en disponibilité et se rendent directement au lieu de travail. Leurs outils sont dans leurs voitures. Les employés ne reçoivent pas

d'allocation en pareil cas. Il arrive parfois que les employés M1 aillent chercher des pièces en se rendant au travail et qu'ils utilisent leur propre voiture. Les préposés à l'entretien effectuent cinq postes de huit heures et les gardiens effectuent cinq postes de huit heures ou quatre postes de dix heures.

[13] Il arrive parfois que les employés ne puissent pas utiliser le service offert par le TTC; par conséquent, s'ils ne possèdent pas de voiture, on tente de ne pas faire appel à eux pendant cette période. Lorsqu'un travailleur agit comme remplaçant, il se peut qu'il doive aller d'un parc à l'autre en utilisant sa propre voiture. On ne rembourse pas les employés de leurs frais.

[14] Les gardiens effectuent une rotation d'un endroit à l'autre aux fins du contrôle des recettes. Ils se rendent également d'un endroit à l'autre afin de permettre à leurs compagnons de travail de prendre leur pause repas; ils utilisent leur propre voiture et on ne les rembourse pas de leurs frais.

[15] Tous les emplacements sont munis d'un système de surveillance; de plus, il y a un poste de surveillance où deux employés travaillent 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

[16] Depuis 1952 ou 1953, aucuns frais de stationnement n'étaient exigés des gardiens, sauf en cas d'utilisation personnelle. Toutefois, la TPA ne perd pas d'argent parce que les parcs ne sont pas pleins. Aucune place n'est garantie aux employés. Au parc St. Lawrence, certaines places sont réservées aux fourgonnettes et aux véhicules de service de la TPA et les gardiens travaillent à temps partiel. Le parc est exploité 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

[17] Les sommes perçues sont mises dans un tiroir-caisse et le gardien est chargé de fermer la caisse, de faire concorder les comptes et les bordereaux de dépôt et d'apporter l'argent au bureau du directeur. Les gardiens conservent le fonds de caisse avec eux.

[18] Les gardiens perçoivent chaque jour des milliers de dollars; ils doivent aller porter les sommes perçues à l'un de cinq bureaux de l'administration dans leur secteur. Les gardiens se rendent à ces bureaux à pied ou en voiture. Il y a eu des vols.

[19] En 2003, en 2004 et en 2005, il y avait une boîte de dépôt dans une banque.

[20] La nuit, les parcs sont presque vides à cause de l'absence de demande de la part du public.

[21] La TPA a accepté d'interjeter appel de la décision selon laquelle les droits au stationnement étaient imposables.

[22] Le témoin était d'avis que seule la TPA retirait un avantage du fait que les employés avaient droit au stationnement puisque cela lui permettait plus facilement d'intervenir s'il se posait un problème.

[23] Lors du contre-interrogatoire, M. Thomas a déclaré que ce n'est pas lui qui fixe les horaires de travail et qu'il ne connaît pas la situation de chaque employé au travail. Il ne savait pas quels gardiens possédaient des voitures.

[24] Il n'existait aucune exigence voulant qu'un gardien possède une voiture. Aucune disposition contractuelle ne prévoyait que les gardiens avaient droit au stationnement gratuit.

[25] Au parc de stationnement de l'hôtel de ville, les gardiens peuvent être affectés à différents kiosques, au même endroit ou à différents endroits.

[26] Il y avait 200 installations et il y a eu cinq vols. Les installations sont dotées de caméras de surveillance et des agents de sécurité y sont affectés. Les agents de sécurité privés n'accompagnent pas le gardien lorsque celui-ci fait le dépôt.

[27] Les gardiens se rendent directement à l'endroit qui leur est assigné et ils pointent leur arrivée. Ils ne communiquent pas avec le bureau principal. Ils se rendraient selon toute probabilité à d'autres endroits uniquement s'ils agissaient à titre de remplaçants. Il ne semblait pas difficile de trouver une place de stationnement.

[28] La plupart des dépenses des employés sont visées par la convention collective, sauf pour le stationnement étant donné que la question ne s'est jamais posée. On s'attend à ce que les employés en disponibilité possèdent une voiture. Les frais d'essence ne leur sont pas remboursés. Les personnes qui travaillent au poste de surveillance ne reçoivent pas d'argent et ne voient pas de clients, mais elles ont droit au stationnement gratuit. Il y a un roulement constant de la clientèle et les parcs ne sont jamais pleins.

[29] Lors du réinterrogatoire, le témoin a déclaré que les frais de déplacement sont remboursés aux superviseurs.

[30] Le témoin ne savait pas si les employés, aux postes de surveillance, pouvaient se prévaloir des services du TTC.

[31] Lorne Bolte, qui est l'un des appelants, a travaillé comme gardien pendant 24 ans. Il est maintenant affecté à l'entretien.

[32] Au début d'un poste, on remettait à M. Bolte un fonds de caisse de 200 \$, qu'il conservait en tout temps avec lui, sauf s'il était en vacances. M. Bolte se rend au travail en voiture. Il n'y a pas de coffre-fort de dépôt provisoire dans les kiosques, mais il peut y avoir un tiroir et une caisse. Les gardiens doivent faire deux dépôts par poste. M. Bolte conservait l'argent dans le coffre arrière de sa voiture tant qu'il ne déposait pas l'argent. C'est également ce que font les autres.

[33] En arrivant au travail, M. Bolte prend un billet de stationnement et, à la fin de la journée, il le fait valider par la personne qui prend la relève.

[34] M. Bolte a indiqué qu'il ne peut pas utiliser le service du TTC à 5 h 30 lorsqu'il se rend au travail. Il fait l'inventaire en utilisant sa voiture. Cela est rapide et avantageux pour la TPA.

[35] À la fin du poste de nuit, le TTC n'offre pas de service; il n'y a pas non plus de service lorsqu'un poste est effectué tôt le dimanche matin. M. Bolte a agi comme remplaçant et il se peut qu'il ait à se rendre dans d'autres districts. Il utilise sa voiture et on ne le rembourse pas de ses frais. Il ne paie pas le stationnement. Il s'agit simplement d'une entente verbale.

[36] M. Bolte effectue son premier dépôt vers midi. Il s'absente pour 45 minutes et un employé s'occupe du kiosque pendant ce temps. M. Bolte effectue habituellement deux dépôts au cours de son poste, selon le nombre de clients. Il n'est pas tenu d'avoir une voiture. La personne qui ne possède pas de voiture marche. M. Bolte n'utilise pas le service du TTC à cause de sa lenteur et pour des raisons de sécurité. Il porte un uniforme.

[37] Avant qu'il y ait des centres de dépôt, on utilisait la banque ou M. Bolte emportait chez lui les sommes à déposer.

[38] M. Bolte travaille au parc du Air Canada Centre; c'est là qu'il gare sa voiture. Il peut garer la voiture sur les lignes diagonales si le parc est occupé. Le superviseur fait parfois les dépôts.

[39] Le montant déposé pouvait varier de 500 à 3 000 \$ par poste. M. Bolte a une pochette de dépôt verte. La TPA ne perd pas d'argent du fait que M. Bolte gare sa voiture à cet endroit. En 2003, M. Bolte a fait l'objet d'une cotisation au montant de 960 \$ au titre de l'avantage. M. Bolte n'a pas préparé la déclaration.

[40] En 2004 et en 2005, M. Bolte a été imposé en fonction du nombre de jours qu'il avait travaillés. Il ne croit pas avoir reçu d'avantage. Il s'agit d'une question de commodité. La TPA ne subit pas de pertes.

[41] Lors du contre-interrogatoire, M. Bolte a déclaré que les kiosques ne sont pas tous munis d'une caméra, mais qu'il y avait un téléphone et un bouton d'alarme. Un superviseur venait faire son tour une fois par poste. On a dit à M. Bolte qu'il avait droit au stationnement gratuit le premier soir où il était là. M. Bolte ne pouvait pas se rendre au travail depuis sa résidence sans voiture. Le stationnement est pour lui une commodité et la sécurité est importante. Il n'en coûte rien à la TPA. M. Bolte n'est pas autorisé à réserver une place.

[42] M. Bolte n'a jamais entendu dire qu'un employé qui n'avait pas de voiture ait eu des ennuis et il n'a jamais entendu personne se plaindre d'avoir à effectuer un dépôt sans voiture. Le parc où il travaille est l'un des parcs où les frais de stationnement sont les plus élevés.

[43] À l'heure actuelle, M. Bolte est un travailleur semi-qualifié; il conduit un camion appartenant à la TPA. Il gare son propre véhicule là où était le véhicule de la TPA.

[44] S'il ne pouvait pas garer sa voiture gratuitement dans les parcs, M. Bolte utiliserait le service du TTC, mais normalement ce service ne fonctionne pas.

[45] Lors du réinterrogatoire, M. Bolte a déclaré ne pas avoir besoin d'une place destinée au public et utiliser le parc pendant environ 160 jours par année seulement.

[46] Barry Martin était directeur des ressources humaines à la TPA. Il travaille à la TPA depuis 29 ans. Il y a des employés syndiqués et des employés non syndiqués à la TPA. Ils n'ont jamais considéré le stationnement gratuit comme un avantage. La question n'a jamais été abordée.

[47] Des discussions ont eu lieu avec les employés au sujet des opérations bancaires et des dépôts, en particulier le soir. Il y a, dans les garages de la TPA, sept endroits pour les dépôts. Il y a également des pièces sûres surveillées pour les dépôts.

[48] Par le passé, il y a eu des vols, dont certains ne sont pas mentionnés dans la liste qui a été fournie en l'espèce. Un employé avait été poignardé et hospitalisé et il avait reçu une indemnité d'accident du travail. Entre les années 2002 et 2005, la TPA s'est vue obligée de payer un montant de 218 637,09 \$ au titre des cotisations au Fonds des accidents du travail.

[49] Contrairement aux techniciens et aux préposés à l'entretien, les superviseurs utilisent leur propre voiture pendant la journée et ils sont indemnisés en fonction de la distance parcourue.

[50] Le gardien qui n'a pas de véhicule pendant un poste de nuit communique avec un superviseur ou avec un membre de sa famille pour qu'on l'amène faire le dépôt. Le personnel de sécurité amène parfois également le gardien faire le dépôt.

[51] En 2003 et en 2004, l'Agence du revenu du Canada (l'« ARC ») a procédé à une vérification à l'égard de la TPA en ce qui concerne le stationnement gratuit auquel avaient droit les gardiens. La TPA a fait valoir que, puisqu'il n'y avait pas d'espaces garantis, il ne s'agissait pas d'un avantage pour les employés. Il y avait toujours des places excédentaires. C'est ce que l'on a démontré à l'ARC en parcourant à pied le parc situé au 33, rue Queen Est, à 11 h. Il y avait un grand nombre de places inoccupées. La TPA ne subissait aucune perte sur le plan financier et, par conséquent, les employés ne recevaient aucun avantage.

[52] L'ARC a déclaré que le parc Rockliffe n'avait pas de valeur marchande et qu'il n'y avait aucun avantage, et ce, même s'il n'y avait pas d'autres parcs de stationnement dans les environs. L'ARC a même établi une cotisation à l'égard des travailleurs affectés au terrain 43, qui n'est même pas ouvert au public.

[53] Selon la position prise par M. Martin, c'était la TPA qui tirait parti de la situation. Cela lui permettait de déplacer une personne rapidement d'un endroit à l'autre, aux fins de la perception des frais de stationnement.

[54] Lors du contre-interrogatoire, M. Martin a déclaré que la situation a toujours été la même. Il ne savait pas quels gardiens possédaient une voiture. Chaque gardien, s'il travaillait, devait conserver son fonds de caisse et faire des dépôts, peu importe qu'il possède une voiture ou non.

[55] La convention collective est exhaustive; elle stipule les frais qui peuvent être remboursés aux gardiens.

[56] Il se peut qu'en 2002, il se soit produit un [TRADUCTION] « incident pendant la journée ». Plusieurs gardiens ont fait part à M. Martin de leurs préoccupations et lui ont parlé du fait qu'un membre de la famille devait aller les chercher le soir pour qu'ils puissent effectuer le dépôt. L'incident au cours duquel un gardien avait été poignardé s'était produit au cours des années 1980.

[57] Le document produit sous la cote A-1, onglet 10, n'était pas une liste complète des principales activités criminelles et les incidents dans lesquels des clients étaient en cause n'y sont pas mentionnés.

[58] Volerait-on plus d'argent si le gardien ne mettait pas l'argent dans le coffre arrière de sa voiture? Il est impossible de le savoir. Les craintes des gardiens sont quelque peu apaisées s'ils ont une voiture. On laisse parfois le fonds de caisse dans le kiosque pendant la nuit.

[59] Lorsque le ministre a établi les cotisations à l'égard des travailleurs, il s'est fondé sur les tarifs mensuels les plus élevés, d'où un avantage d'une valeur plus élevée.

[60] En ce qui concerne le parc n° 43, il y avait à proximité des parcs typiques qui ne sont pas exploités par la TPA.

[61] Lors du réinterrogatoire, le témoin a déclaré que l'on ne note pas les stationnements des employés, sauf pour les rapprochements quotidiens lorsqu'il faut rendre compte de toutes les places utilisées.

[62] L'ARC a utilisé les tarifs de la TPA et elle n'a pas accepté l'argument de la TPA relatif aux places excédentaires.

[63] Quant au parc 26, situé au 33, rue Queen, le public ne l'utilisait pas. Il n'y avait pas de demande de la part des membres du public.

[64] Rossana Minichiello a commencé à travailler à plein temps pour la TPA en 1986. Il était gardien; il est ensuite devenu employé affecté à l'entretien de la catégorie un. Il avait toujours été entendu que le stationnement serait gratuit. À un moment donné, M. Minichiello effectuait un stage de superviseur et avait utilisé sa voiture dans l'exercice de ses fonctions; il avait reçu 0,23 \$ le kilomètre pour l'utilisation commerciale du véhicule.

[65] Il y avait trois parcs de stationnement où les employés ne pouvaient pas garer leur voiture : les parcs 16, 34 et 108 (le parc du marché St. Lawrence). Les parcs 16 et 108 étaient très petits et le taux de roulement de la clientèle y était élevé. Les places étaient toujours occupées. M. Minichiello devait garer sa voiture dans des parcs voisins. Il était responsable du fonds de caisse et de toutes les sommes perçues. Il devait établir le solde des opérations effectuées au cours de son poste. Il se pouvait qu'il ne termine ce travail qu'à une heure ou à deux heures, et il devait ensuite déposer l'argent à la banque, avenue Spadina et rue Bloor Ouest.

[66] M. Minichiello réduisait ensuite l'éclairage dans le kiosque afin de pouvoir voir à l'extérieur. Il mettait l'argent dans un sac et il passait ensuite devant la banque dans sa voiture avant d'effectuer le dépôt. Sa voiture était indispensable lorsqu'il s'agissait d'effectuer les dépôts. Il mettait l'argent sous clé, dans le coffre arrière. Lorsqu'il travaillait comme remplaçant, il utilisait sa voiture pour se rendre à l'autre endroit. Il estimait bénéficier d'un avantage par rapport à ceux qui n'avaient pas de voiture. Les employés sont responsables du fonds de caisse en tout temps et ils doivent conserver le fonds de caisse avec eux.

[67] Les employés préféraient aller faire le dépôt à pied au lieu d'utiliser les transports en commun. Si on leur demandait de se rendre à un autre endroit parce qu'il y avait quelqu'un de malade, il était beaucoup plus facile si on avait une voiture. Cela était plus rapide et le malade pouvait partir. Cela était avantageux pour la TPA.

[68] Il arrive parfois que le public utilise des places réservées par la TPA. Certains employés utilisent les places que la TPA réserve aux véhicules de service. Cela évite d'avoir à utiliser une place générant un revenu.

[69] Le témoin utilise sa voiture pour transporter ses fournitures; il les emporte chez lui pour la nuit et les rapporte au garage le lendemain, ou il les utilise dans son travail. Cela est avantageux pour l'employeur parce qu'il n'y a pas de perte de temps. Le témoin transporte également des outils dans sa voiture à cause de la procédure de rappel au travail, selon laquelle il pourrait avoir à se rendre à un kiosque afin de rencontrer le gardien parce que le distributeur automatique de billets ne fonctionne pas. Il remet gratuitement le billet de stationnement au client; le client est satisfait et n'a pas à attendre trop longtemps. Des préposés nettoient les kiosques au cours des périodes où le TTC n'offre pas de service.

[70] Il arrive souvent que les préposés affectés à l'entretien pendant la nuit mettent sous clé, dans leur voiture, le fonds de caisse et l'argent reçu. Ils sont responsables de l'argent à compter du moment où ils commencent à travailler jusqu'à leur départ. Un

grand nombre des préposés de nuit à l'entretien utilisent leur voiture afin de se rendre aux lieux de dépôt et inspectent les environs avant de mettre l'argent dans la boîte. Il est arrivé à maintes reprises que des préposés de nuit à l'entretien aient été victimes d'un vol à main armée et qu'ils aient été agressés.

[71] Le témoin a fait mention d'une lettre qu'il avait envoyée à l'ARC, indiquant que la méthode de calcul de l'avantage était arbitraire et qu'il s'opposait à ce qu'une cotisation rétroactive soit établie.

[72] La TPA ne perdait pas d'argent lorsque l'employé garait la voiture là où un véhicule de la TPA avait été garé.

[73] Lors du contre-interrogatoire, le témoin a déclaré avoir travaillé comme gardien de 1984 à 1987 et connaître la procédure normale d'exploitation qui est employée pour chaque kiosque.

[74] Les postes supplémentaires sont avantageux pour le témoin et il est avantageux pour lui d'utiliser sa voiture pour se déplacer. La voiture lui est également utile, et est utile à la TPA, s'il doit se rendre chez lui et retourner ensuite au travail.

[75] Le témoin travaille dans le parc 36; il gare rarement sa voiture dans une place réservée aux véhicules de service parce qu'il y a habituellement d'autres places libres.

[76] Il s'est produit un plus grand nombre d'incidents que ceux qui sont mentionnés dans la pièce A-1, onglet 10. Le témoin n'a jamais entendu dire qu'un employé avait été congédié parce que son argent avait été volé. Il n'existait aucune exigence voulant que l'argent soit mis dans le coffre arrière de la voiture. Pendant toute la période où il a exercé son emploi, le témoin n'a jamais eu à payer de frais de stationnement pendant qu'il travaillait.

[77] Le témoin a exprimé l'avis selon lequel s'il ne bénéficiait pas du stationnement gratuit, il chercherait une place gratuite ou un parc qui coûte moins cher. Cela est important pour lui parce que sa femme a également droit au stationnement gratuit.

[78] L'intimé a cité Judy Graham, agente, Conformité des employeurs, à l'ARC. Mme Graham travaille à l'ARC depuis 32 ans; elle est agente chargée de la conformité depuis huit ans. Son travail consiste à examiner les dossiers de l'employeur afin de déterminer si les montants appropriés ont été déduits et versés.

M<sup>me</sup> Graham essaie d'obtenir tous les renseignements de l'employeur en le rencontrant et au moyen de lettres.

[79] M<sup>me</sup> Graham a vérifié le montant des dépenses par rapport aux documents relatifs à la paie et elle a préparé une feuille de travail et une feuille de calcul électronique. Elle a parlé à l'employeur à plusieurs reprises. Elle a préparé un état de compte et elle a rédigé une lettre de proposition. Elle a commencé ce travail au mois de janvier 2005.

[80] Avant que M<sup>me</sup> Graham commence à s'occuper du dossier, un autre vérificateur en avait été chargé. Il s'agissait d'une vérification d'usage. M<sup>me</sup> Graham a examiné les déclarations que le vérificateur et la TPA avaient rédigées.

[81] Les relations de M<sup>me</sup> Graham avec la TPA étaient cordiales. Pour calculer la valeur de l'avantage, M<sup>me</sup> Graham a utilisé les tarifs de la TPA à différents endroits. Elle a utilisé le tarif minimum pour les gardiens et le plein tarif pour le personnel de bureau et les préposés à l'entretien.

[82] M<sup>me</sup> Graham s'est reportée à la pièce R-1; elle a expliqué comment la valeur des avantages avait été calculée. Elle avait fourni des documents à la TPA; on avait discuté des calculs et certaines suggestions avaient été faites. À la suite des discussions, M<sup>me</sup> Graham a déduit les avantages se rattachant au parc Rockliffe parce qu'il s'agissait d'un endroit éloigné et qu'il n'y avait pas d'autres parcs de stationnement dans les environs. Le bureau de M<sup>me</sup> Graham s'est uniquement occupé des montants à verser au RPC; un autre bureau s'était occupé de l'impôt sur le revenu.

[83] La vérificatrice a expliqué comment elle avait calculé l'avantage de l'appelant Lorne Bolte. Elle s'était fondée sur une semaine de cinq jours, alors que M. Bolte se fondait sur une semaine de sept jours. Elle avait ensuite multiplié ce chiffre par le nombre de mois. Elle n'acceptait pas ce que M. Bolte disait au sujet du nombre de jours où il utilisait le parc de stationnement.

[84] Lors du contre-interrogatoire, M<sup>me</sup> Graham a déclaré avoir rencontré M. Martin à maintes reprises, au bureau principal, rue Queen, près de la rue Yonge, et avoir parcouru le parc à pied. Le parc n'était pas plein. On affirmait que la TPA ne perdait pas d'argent. M<sup>me</sup> Graham n'avait pas parlé aux préposés à l'entretien.

[85] M<sup>me</sup> Graham voulait bien effectuer des rajustements si elle recevait des renseignements.

[86] La TPA n'avait pas dit à M<sup>me</sup> Graham où était située la banque lorsqu'il avait été question de la sécurité et de l'argument concernant l'avantage primordial.

[87] Quant à M<sup>me</sup> Graham, la convention collective n'entrait pas en ligne de compte. M<sup>me</sup> Graham a de nouveau consulté les feuilles de calcul électronique et elle a déclaré s'être rendu compte qu'il y avait des périodes de vacances, ce qui changerait les chiffres, mais elle n'a pas obtenu de renseignements à ce sujet. Elle a utilisé le montant de 220 \$ en se fondant sur le tarif mensuel le plus élevé pour une période de douze mois. Elle ne croyait pas que ce montant était déraisonnable. Elle a dû se contenter des renseignements dont elle disposait.

[88] M<sup>me</sup> Graham a parlé à M. Martin au sujet de frais pour droit d'usage d'une automobile à Air Canada, mais elle ne lui en a pas reparlé parce qu'elle estimait que cela n'était pas pertinent.

[89] M<sup>me</sup> Graham a utilisé un tarif réduit pour les employés qui travaillaient pendant la nuit. Si elle savait qu'ils travaillaient pendant la nuit, elle utilisait le tarif le moins élevé.

#### Arguments présentés pour le compte de l'appelante

[90] La preuve soumise par les témoins que l'appelante a cités était exacte, à jour et pertinente.

[91] Le stationnement était depuis longtemps gratuit et la question n'avait pas été négociée en tant qu'avantage et n'était pas du tout considérée comme un avantage. Il ne s'agissait pas d'une forme de rémunération additionnelle à l'égard de laquelle les gens qui n'utilisaient pas le stationnement obtenaient quelque chose en échange.

[92] Il ne s'agissait pas d'une forme de rémunération. La convention collective traitait des relations existant entre les travailleurs et la TPA à tous les égards et il n'était pas fait mention du stationnement gratuit. Il n'y avait même pas de politique écrite sur ce point. Il s'agissait uniquement d'une entente. Il faut y accorder un certain poids.

[93] Aucune place n'était garantie et la TPA ne subissait pas de perte parce qu'il y avait toujours des places libres.

[94] La méthode employée aux fins du calcul de l'avantage était inéquitable et arbitraire, selon la lettre produite sous la cote R-1, onglet 14. Si le travailleur avait su qu'il ferait l'objet d'une cotisation à l'égard d'un avantage, il aurait pu prendre d'autres dispositions ou il aurait pu garer sa voiture dans un parc où le tarif était moins élevé. On demandait aux travailleurs de ne pas garer leur voiture dans les parcs où le roulement était élevé et où la TPA aurait perdu de l'argent.

[95] S'il s'agissait d'un stationnement sans espace garanti, il n'y avait pas d'avantage, selon les bulletins de l'ARC. Dans ce cas-ci, les caractéristiques sont les mêmes. La question en litige ne devrait pas être de savoir s'il s'agit d'un stationnement sans espace garanti.

[96] Quant aux travailleurs affectés à l'entretien, ils utilisent leur véhicule pour y entreposer leurs outils et pour aller chercher des fournitures. La mobilité est importante ainsi que l'efficacité.

[97] Il s'agit d'une situation où il y a contrepartie parce qu'aucun remboursement n'est effectué si les employés utilisent leur véhicule et que c'est la TPA qui retire l'avantage.

[98] Un horaire strict s'applique aux différents emplois. Les préposés à l'entretien doivent s'occuper de certains parcs avant que le service de transport soit offert. Les préposés affectés à l'entretien pendant la nuit commencent à travailler à différents moments. Il ne peut pas y avoir de valeur marchande dans le cas des garages parce qu'il n'y a pas de demande de la part du public. Les voitures sont utilisées pour des raisons de sécurité, pour y conserver l'argent et pour permettre aux employés d'effectuer les dépôts en toute sécurité en inspectant au préalable les lieux. Les montants en jeu peuvent atteindre 2 000 \$.

[99] Les travailleurs risquent d'être victimes de crimes. La liste des activités criminelles qui avait été fournie n'était pas exhaustive. Les travailleurs étaient conscients du danger.

[100] L'utilisation d'une voiture par les remplaçants est une nécessité ou une condition ou cela est du moins fort commode. Ils peuvent accomplir leur travail avec plus d'efficacité.

[101] Il ne s'agit pas d'un avantage accordé à l'employé ni d'un subterfuge, et cela ne fait pas partie de la rémunération globale.

[102] La Cour devrait conclure que c'est la TPA qui est la principale bénéficiaire de la relation et que les employés ne retirent aucun avantage si ce n'est d'une façon accessoire. Lorsqu'on ne rembourse pas un employé, il s'agit uniquement d'un droit au stationnement. Personne n'a jamais associé la chose à un avantage.

[103] La valeur du soi-disant avantage n'a pas été calculée d'une façon appropriée. L'ARC a effectué un calcul « en bloc », de sorte qu'il est impossible de se fonder sur ce calcul. Il s'agissait d'un calcul arbitraire. Une cotisation ne peut pas être établie rétroactivement.

[104] Il n'y avait pas de valeur marchande parce qu'il n'y avait pas de clients qui auraient pu occuper les places.

[105] L'ARC s'est fondée sur une période de douze mois afin de punir ceux qui n'avaient pas fourni de renseignements au sujet de leurs jours de vacances et de leurs jours de congé de maladie. En outre, le représentant de l'ARC n'avait même pas parlé à un seul préposé à l'entretien. Cela démontre un caractère arbitraire qui est loin d'être subtil.

[106] M. Bolte a affirmé que le représentant de l'ARC ne voulait pas l'écouter. La décision fondamentale avait été prise et elle n'a pas été modifiée. Le résultat était peu digne de foi.

[107] L'avocat a cité la décision *Adler c. Canada*, 2007 CCI 272, 2007 DTC 783, sur laquelle il s'est fondé; il a affirmé qu'en l'espèce, comme dans cette affaire-là, la preuve montrait que c'était la TPA plutôt que les travailleurs qui était la principale bénéficiaire.

[108] Dans ce cas-ci, les travailleurs ne tiraient aucun avantage économique. Ils devaient payer l'essence, les primes d'assurance et les frais d'utilisation. Il était impossible de quantifier l'avantage.

[109] Dans l'arrêt *Lowe c. Canada*, [1996] 2 C.T.C. 33 (C.A.F.), il s'agissait de savoir si c'était l'employeur ou le travailleur qui bénéficiait principalement de l'avantage. En l'espèce, c'était la TPA qui retirait le principal avantage.

[110] Comme dans l'affaire *Saskatchewan Telecommunications v. Her Majesty the Queen*, 99 DTC 1306, il existait une contrepartie en l'espèce. Ils obtenaient ce qu'ils avaient donné. Il n'existait aucun fondement permettant d'établir une cotisation. Les choses s'arrangeaient au fil des ans.

[111] En l'espèce, comme dans l'affaire *Chow et al v. Her Majesty the Queen*, 2001 DTC 164, c'était l'employeur plutôt que le travailleur qui retirait l'avantage économique.

[112] Il incombe au ministre d'identifier un ensemble de faits susceptible de donner lieu à une analyse appropriée. Le ministre aurait pu tenir compte de la liste de facteurs mentionnés au paragraphe 159 de la décision *Adler* en décidant si c'était le travailleur ou l'employeur qui tirait principalement parti de l'avantage.

[113] En fait, aucun espace n'est garanti, mais les employés réussissent toujours à trouver de la place. Les employés utilisent régulièrement leur voiture pour les affaires.

[114] Les déterminations du ministre sont pleines d'hypothèses. Il est impossible de se fonder sur les calculs. Les appels devraient être accueillis avec dépens.

#### Arguments présentés pour le compte de l'intimé

[115] L'avocate a affirmé que l'affaire soulève deux questions de droit :

- (i) Le stationnement était-il un avantage imposable?
- (ii) Dans l'affirmative, l'employeur versait-il le montant aux employés?

[116] La TPA comptait 255 employés à plein temps, mais la Cour a uniquement été saisie de 66 cas. Seuls les préposés à l'entretien et les gardiens sont ici en cause. La cotisation relative au RPC devrait être confirmée à l'égard des employés désignés dans la réponse.

[117] L'employeur n'exigeait pas des travailleurs qu'ils possèdent une voiture et qu'ils l'utilisent dans leur travail. Toute utilisation d'une voiture était accessoire et il ne s'agissait pas d'une obligation que l'employeur pouvait faire respecter. La convention collective constituait l'entente conclue entre la TPA et les travailleurs au complet et elle ne traitait pas de la question.

[118] La TPA comptait un grand nombre d'autres employés qui n'utilisaient pas de voiture et qui n'en avaient pas besoin. Aucune disposition de la convention collective ne traitait des dépôts. Il s'agit d'un facteur neutre.

[119] La TPA ne savait pas qui possédait une voiture et les employés n'avaient pas à dire s'ils possédaient une voiture. S'il était si important, aux yeux de l'employeur, d'avoir une voiture, pourquoi ne notait-il pas qui possédait une voiture, de façon à pouvoir les affecter à certains endroits? Il s'agit d'un facteur neutre.

[120] Quant à la question de la sécurité là où était la boîte de dépôt, l'employé qui s'y rendait était seul, et ce, qu'il s'y rende en marchant ou en voiture.

[121] Rien n'indiquait que l'employeur se soit plaint du fait qu'un travailleur ne possédait pas de voiture; rien n'indiquait si les primes d'assurance de la TPA augmentaient dans le cas où aucune voiture n'était utilisée ou si la TPA faisait des économies lorsque les employés utilisaient une voiture.

[122] Si la TPA avait installé des centres de dépôt dans les parcs de stationnement, c'était plutôt parce qu'elle craignait que les dépôts se perdent dans la boîte de dépôt de la banque plutôt que pour une question de sécurité.

[123] Selon la pièce A-1, onglet 10, les principales infractions criminelles étaient commises dans les parcs et non pas lorsque l'employé allait faire un dépôt.

[124] L'utilisation de la voiture ne facilitait pas les choses quant aux heures supplémentaires ou aux périodes pendant lesquelles l'employé était en disponibilité. C'était plus commode, mais cela ne constituait pas un avantage pour l'employeur. Cela était commode pour l'employé.

[125] La preuve que M. Bolte a soumise au sujet du Air Canada Centre n'a rien à voir avec l'appel interjeté par celui-ci puisqu'il ne travaillait pas à cet endroit.

[126] La question du stationnement sans espace garanti ne se pose pas dans ce cas-ci parce qu'il y avait toujours des places libres. Le système qui était utilisé dans ce cas-ci n'était pas assimilable aux cas où aucun espace n'est garanti.

[127] Il y avait certains parcs dans lesquels les employés ne pouvaient pas garer leur voiture. Si une voiture était à ce point importante pour l'employeur, pourquoi ne garantissait-il pas une place aux employés affectés dans ces parcs?

[128] La TPA était avant tout à la recherche d'un profit, de sorte que tout avantage retiré par l'employeur était principalement de nature accessoire.

[129] La pièce A-3 n'indiquait pas clairement si un service de transport par autobus ou par d'autres moyens de transport en commun était offert tôt le matin et tard le soir. Les appelants n'ont pas établi qu'il n'y avait pas de service de transport en commun.

[130] Dans l'affaire *Adler* susmentionnée, les appels de 14 des 16 demandeurs avaient été rejetés. La Cour a conclu dans tous ces cas que c'était l'employé qui bénéficiait de l'avantage. Il ne s'agissait pas d'une question de contrepartie : il s'agissait d'un « avantage primordial ». Seuls deux employés, dans cette affaire, avaient présenté une preuve au sujet des avantages. Dans la décision *Richmond v. Her Majesty the Queen*, 98 DTC 1804, il a été conclu que si une valeur pouvait être attribuée, il existait un avantage.

[131] Quant à la question du RPC, la Cour doit conclure que l'employeur a effectué un paiement direct en faveur de l'employé. Or, la question ne se pose pas en l'espèce. Les biens (les places) étaient détenus par la TPA et ils étaient directement transférés aux travailleurs.

[132] Quant aux évaluations, rien n'indique mieux le tarif que les frais que la TPA exigeait du public. L'ARC s'est fondée sur le tarif de nuit et a demandé à la TPA de lui faire part de ses commentaires, mais elle n'a pas obtenu de précisions à ce sujet.

[133] Il s'agit d'un régime d'autocotisation et le contribuable doit fournir des renseignements afin d'assurer le meilleur traitement possible.

[134] La question de l'évaluation a été examinée dans la décision *Schutz c. Canada*, 2008 CCI 523, [2009] 2 C.T.C. 2183. Dans cette décision, la Cour a conclu qu'il incombe à l'appelant d'établir que la méthode employée par le ministre est inexacte ou inappropriée ou qu'il est plus raisonnable d'avoir recours à un autre mécanisme ou à une autre formule (le raisonnement qui avait été fait dans la décision *Dunlap v. Canada*, [1998] 4 C.T.C. 2644 ayant été adopté).

[135] En l'espèce, aucune preuve n'a été soumise au sujet d'une méthode plus appropriée.

[136] Plusieurs témoins ont déclaré qu'ils travaillaient douze mois par année. Le tarif mensuel était le plus raisonnable, selon le témoin que l'ARC avait cité. Rien n'indiquait que cela donnerait lieu à une surévaluation de l'avantage.

[137] Le fait que l'employeur bénéficie également d'un avantage ne réduit pas pour autant la valeur de l'avantage pour l'employé.

[138] Dans l'affaire *Chow* susmentionnée, le parc était parfois plein, mais cela n'est pas ici le cas. Il y a toujours de la place. Si l'employé garait sa voiture là où il était interdit de stationner, c'était parce que cela était plus commode pour lui.

[139] Dans les affaires *Adler* et *Chow*, certains éléments de preuve indiquaient que les employés ne pouvaient pas se rendre au travail en utilisant des transports publics.

[140] Les appels devraient être rejetés.

[141] En réponse, l'avocat des appelants a affirmé que le témoin ne disait pas qu'il ne convoitait jamais avec sa femme. Il disait que c'était lui et non sa femme qui utilisait la voiture, ce qui ne prouve pas que la voiture n'avait pas trop d'importance pour lui.

[142] L'avocate de l'intimé a affirmé que la TPA n'exigeait pas que les employés aient une voiture, mais que cela ne veut pas pour autant dire que la TPA n'en tirait pas parti. La preuve indiquait qu'il s'agissait d'un avantage, d'un avantage primordial.

[143] La pièce R-2, onglets 1, 2 et 3, fait état des employés qui possèdent une voiture et ceux qui n'en possèdent pas. La plupart des employés avaient une voiture et l'utilisait.

[144] Les superviseurs savent quels employés ont une voiture et ceux qui n'en ont pas ne sont pas affectés au parc Air Canada Centre et ne peuvent pas travailler comme remplaçants.

[145] Il n'est pas exact de dire que le facteur de sécurité est neutre. Les risques sont de beaucoup moindres lorsqu'un employé utilise sa voiture pour faire un dépôt.

[146] Il est plus efficace pour un employé d'avoir une voiture lorsqu'il effectue des heures supplémentaires ou lorsqu'il est en disponibilité étant donné qu'il peut se rendre directement au travail et que la TPA fait ainsi plus d'argent.

[147] L'horaire de transport a été produit dans un document du TTC; il indique que les employés doivent travailler à des moments où il n'y a pas de service.

[148] En ce qui concerne l'évaluation, le fait que neuf ou dix rajustements ont été effectués ne veut pas dire que les cotisations sont fondées.

[149] Lorsqu'un employé n'avait pas répondu, le ministre supposait qu'il travaillait douze mois par année.

### Analyse et décision

[150] Deux questions de droit sont soulevées dans les présents appels :

- (i) Le stationnement était-il un avantage imposable?
- (ii) Dans l'affirmative, quelle était la valeur de l'avantage? Le ministre a-t-il calculé la valeur de cet avantage d'une façon appropriée?

[151] La disposition pertinente de la *Loi de l'impôt sur le revenu* qui est ici en cause figure à l'alinéa 6(1)a qui, sans définir ce qu'est un avantage, prévoit ce qui suit :

#### **Éléments à inclure à titre de revenu tiré d'une charge ou d'un emploi**

- 6(1)** Sont à inclure dans le calcul du revenu d'un contribuable tiré, pour une année d'imposition, d'une charge ou d'un emploi, ceux des éléments suivants qui sont applicables :

#### **Valeur des avantages**

- a) la valeur de la pension, du logement et autres avantages quelconques qu'il a reçus ou dont il a joui au cours de l'année au titre, dans l'occupation ou en vertu d'une charge ou d'un emploi, à l'exception des avantages suivants : [...]

[152] Il s'agit de toute évidence d'une disposition fort inclusive, d'une portée étendue. Les tribunaux ont essayé d'appliquer cette disposition dans de nombreuses décisions et les résultats sont aussi divers que les situations de fait existant dans chaque cas.

[153] Dans un ouvrage intitulé : *Fundamentals of Canadian Income Tax* (9<sup>e</sup> éd.) (Carswell, 1996), pages 229 et 230, le professeur Vern Krishna a tenté de définir ce qu'est un avantage d'une façon un peu plus précise que ce qu'indique la disposition elle-même :

[TRADUCTION] Un avantage est un avantage économique ou une acquisition matérielle, quantifiable en argent, que l'on confère à un employé en sa qualité d'employé. [...]

[154] L'un des éléments que le professeur Krishna a pris en considération était la question de savoir si c'était l'employé ou l'employeur qui retirait l'avantage économique.

[155] L'avocat des appelants s'est fortement fondé sur cet élément dans ce cas-ci. Il a fait valoir que la question cruciale est de savoir qui était le principal bénéficiaire. Cependant, en l'espèce, un problème se pose si l'on met trop l'accent sur cette question, parce que dans ce cas-ci l'employeur et l'employé retireraient tous deux un avantage et qu'il est impossible de savoir qui en bénéficiait le plus.

[156] La question de savoir si l'élément personnel est accessoire a une importance considérable (voir *McGoldrick c. Canada*, 2003 CCI 427, 2003 DTC 1735).

[157] La Cour est d'accord avec le juge suppléant Rowe, lorsqu'il dit au paragraphe 159 de la décision susmentionnée :

159 Avec regret, je dirai que je doute qu'une formule magique ou un modèle permette de résoudre la question cruciale dans la plupart des cas, mais les employeurs pourraient tenir compte de certains facteurs avant de conférer un avantage à un employé si la question de l'imposition les préoccupe.

[158] En l'espèce, l'employeur n'a aucunement tenu compte des facteurs énumérés par le juge suppléant Rowe parce que l'employeur et les employés n'avaient jamais abordé la question et que la question du stationnement avait toujours été considérée comme un droit dont bénéficiait chaque employé qui possédait une voiture; ni l'employeur ni les employés n'estimaient qu'il s'agissait d'un avantage et la convention collective ne traitait pas de la question.

[159] Dans la décision *Pezzelato v. Her Majesty the Queen*, 96 DTC 1285, page 1288, le juge Bowman (tel était alors son titre) a dit :

Il est facile de repérer les deux extrêmes, mais les cas dont les tribunaux sont saisis avec une fréquence croissante se situent non pas aux extrêmes, mais quelque part entre les deux. Les tribunaux doivent déterminer de quel côté de la ligne chaque cas se situe.

[160] Pour ce faire, la Cour doit examiner les faits de chaque affaire particulière et attribuer à chaque facteur le poids qu'il mérite dans le contexte de l'ensemble des faits établis par la preuve. Il ressort de la preuve qui a été soumise en l'espèce que l'employeur n'exigeait pas que les travailleurs utilisent leur voiture pour se rendre au

travail ou même qu'ils possèdent une voiture. Certains employés ne possédaient pas de voiture. Ils n'étaient pas tenus d'utiliser leur voiture pour leur travail. L'utilisation de la voiture facilitait leur travail et l'employeur en retirait un certain avantage, mais cet avantage était simplement accessoire, parce que, autrement, l'employeur aurait exigé que les voitures soient disponibles et qu'elles soient utilisées.

[161] Il était clair que l'employé qui ne possédait pas de voiture pouvait s'acquitter de ses responsabilités d'une façon satisfaisante et que personne ne se voyait refuser un emploi ou n'était congédié parce qu'il n'avait pas de voiture à sa disposition.

[162] Quant à la question de la sécurité, la Cour est convaincue que les travailleurs se sentaient probablement plus en sécurité s'ils se rendaient aux postes de dépôt dans leur propre voiture au lieu de s'y rendre à pied, mais certains travailleurs s'y rendaient de toute évidence à pied et l'employeur et les employés doivent avoir accepté que le risque faisait partie de leur travail régulier parce qu'ils pouvaient choisir d'avoir une voiture ou de ne pas en avoir et que l'employeur acceptait leur décision.

[163] Eu égard aux circonstances, il est difficile pour la Cour de conclure que le facteur « sécurité » pourrait aider à décider s'il existait un avantage.

[164] En outre, il est difficile pour la Cour de conclure que l'utilisation d'une voiture était un avantage pour l'employeur parce qu'en fin de compte, l'employeur recevait le même service de l'employé, et ce, que celui-ci possède une voiture ou non. Si le facteur « sécurité » était à ce point important pour l'employeur, il aurait sans aucun doute exigé l'utilisation d'une voiture.

[165] Le plus que l'on puisse dire c'est que l'utilisation de la voiture était commode pour l'employeur lorsqu'il s'agissait de fixer l'horaire des employés aux différents lieux de travail, de faire en sorte qu'il y ait des employés en disponibilité et d'organiser les heures supplémentaires.

[166] La Cour est convaincue que le stationnement sans espace garanti n'entre pas en ligne de compte dans ce cas-ci, pour la simple raison que la chose n'était pas pertinente. En effet, il y avait toujours des places libres pour les employés, sauf dans les rares cas où les parcs étaient pleins.

[167] Comme l'a soutenu l'avocate de l'intimé, la TPA cherchait principalement à faire des bénéfices, de sorte que tout autre avantage retiré du fait que les employés utilisaient leur voiture était de nature accessoire.

[168] La preuve indiquait de fait qu'il n'y avait parfois pas de service de transport public pour les employés, mais cela ne veut pas pour autant dire que la possibilité de se prévaloir du stationnement gratuit ne constituait pas un avantage.

[169] La question de savoir s'il était facile ou difficile de se rendre au travail était une question dont les parties auraient pu traiter dans la convention collective et, à coup sûr, au moment de l'embauche d'une personne, si la question préoccupait l'une ou l'autre partie.

[170] La Cour est convaincue que, dans ce cas-ci, les travailleurs avaient droit au stationnement gratuit à leur lieu de travail et que cela leur permettait de se rendre au travail et de retourner chez eux en voiture sans avoir à payer leur place de stationnement. Il importe peu que ni l'employeur ni l'employé ne considéraient la chose comme une forme de rémunération additionnelle et qu'ils n'en aient pas fait mention dans la convention collective.

[171] La Cour est convaincue qu'il ne s'agissait pas simplement d'une entente pour les travailleurs. Les travailleurs avaient le droit de garer leur voiture dans les parcs, et ce, sans qu'il leur en coûte quoi que ce soit, sauf dans les rares cas où le parc était plein.

[172] En outre, la Cour estime que l'argument des appelants selon lequel la TPA ne subissait pas de perte économique parce que les parcs n'étaient jamais pleins est dénué de fondement. La Cour ne reconnaît pas la pertinence de l'argument des appelants en ce qui concerne la contrepartie. Si les appelants utilisaient leur voiture et qu'on ne les remboursait pas de leurs frais et que, d'une façon accessoire, l'employeur obtenait un avantage, cela ne veut pas pour autant dire que les travailleurs ne recevaient pas d'avantage. Les deux parties peuvent bien recevoir un avantage en même temps.

[173] La Cour est convaincue que les employés étaient les principaux bénéficiaires et que tout avantage qu'en retirait l'employeur était de nature accessoire. La Cour est convaincue que ce que les travailleurs ont obtenu était de fait un subterfuge, même si cela n'était pas prévu dans la convention collective.

[174] La Cour ne retient pas l'argument des appelants selon lequel la valeur de tout avantage reçu n'a pas été calculée de la façon appropriée. On n'a présenté aucun élément de preuve permettant à la Cour de conclure qu'une autre méthode de calcul était préférable ou que le résultat était inexact. Comme l'agent de l'ARC l'a indiqué, ils utilisaient les meilleurs renseignements et la meilleure méthode dont ils

disposaient et ils avaient donné aux employés une possibilité raisonnable de faire part de leurs commentaires, ce qui aurait pu changer les calculs.

[175] La Cour est convaincue que les employés jouissaient de fait d'un avantage économique, ou qu'ils ont de fait reçu un avantage économique, soit la valeur des places de stationnement qu'ils occupaient, valeur qui est quantifiable sur le plan économique. L'avantage économique a indubitablement été conféré aux employés au titre, dans le cadre ou en vertu de la relation d'emploi.

[176] Quant à la question du RPC, la Cour est convaincue que l'employeur a effectué un paiement direct en faveur de l'employé.

[177] Les appels sont rejetés et les cotisations établies par le ministre sont confirmées, les dépens étant adjugés à l'intimé.

Signé à New Glasgow (Nouvelle-Écosse), ce 12<sup>e</sup> jour d'avril 2010.

« T.E. Margeson »

---

Juge Margeson

Traduction certifiée conforme  
ce 6<sup>e</sup> jour de juillet 2010.

Claude Leclerc, LL.B.

RÉFÉRENCE : 2010 CCI 193

N<sup>OS</sup> DES DOSSIERS DE LA COUR : 2008-1496(CPP), 2008-1522(CPP) et  
2007-4359(IT)I

INTITULÉ : THE TORONTO PARKING AUTHORITY  
c. LE MINISTRE DU REVENU  
NATIONAL et SAADATOLLAH  
AKBARIAN-BORUJENI, LEMMA  
BEDADA, LENNOX CLARKE, KEVIN  
JAMES GAUTHIER, ZEWDU GEBRE-  
HIWET, D. CHARMAINE HUNTER,  
GEORGE MANDRAPILIAS, MARY  
CLARE MAYO, JIM McMAHON,  
THOMAS PHILLIPS, JEMBERE  
SEYOUM, TOM TSANIS, ABDOLREZA  
MILANINIA, MICHAEL KOO, MANUEL  
CORDEIRO, LILY LEE, MOZHTTN  
MARCA, GINA TUCCIARONE,  
DEBORAH KEANE, ALICIA NGUYEN,  
NANCY McCART et GUS  
GEORGAKOPOULOS

LORNE BOLTE c. SA MAJESTÉ LA  
REINE

LORNE BOLTE c. LE MINISTRE DU  
REVENU NATIONAL **et THE TORONTO  
PARKING AUTHORITY**

LIEU DE L'AUDIENCE : Toronto (Ontario)

DATES DES AUDIENCES : Les 15, 16 et 17 juin et  
le 12 novembre 2009

MOTIFS DU JUGEMENT  
MODIFIÉ : L'honorable T.E. Margeson

DATE DU JUGEMENT  
MODIFIÉ : Le **12** avril 2010

COMPARUTIONS :

Avocat de l'appelante :	M <sup>e</sup> David Brady
Avocate de l'intimé :	M <sup>e</sup> Samantha Hurst
Avocat des intervenants :	M <sup>e</sup> David Brady

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Pour l'appelante :

Nom :	David Brady
Cabinet :	Hicks Morley Toronto (Ontario)

Pour l'intimé :

**Myles J. Kirvan**  
Sous-procureur général du Canada  
Ottawa, Canada

Pour les intervenants :

Nom :	David Brady
Cabinet :	Hicks Morley Toronto (Ontario)